





### A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület  
1550 Budapest, Pf. 59.

**Szerkesztő: Kerekes László**

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: siklorep@aeroclub.hu

**Tipográfia: Magyar Bertalan**

Tel.: (30) 9642-652

E-mail.: beric@index.hu

**Nyomda: Press + Print Kft.**

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.  
Vezető: Tóth Imre

**Hirdetésfelvétel: Pinczés-Balog Attila**

Tel.: (20) 9648-335

(1) 2490-007

E-mail: xatesz@freemail.hu

**Tervezett megjelentetés havonta,** lapzárta az adott hónap 2-a. Kiadványunkat a hazai szabad repülést támogatók részére küldjük, névre, címre postázva. **A támogatást** a fenti címre normál postai csekken befizetve, vagy az Amatőr Siklórepülő Egyesülethez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 900 Ft, félévre 1600 Ft, egy évre 3000 Ft.

**A címlapon:**

**Kis Attila a Podbrezován**

**A hátlapon:**

**Pamír a Királyhegy felett**

**Fotók: Anna Nociarova**

## Búcsú

id. Csejtei Lászlótól, az ASE legidősebb motoros sárkányosától



A gyászhiát fiától kaptuk:

A „Fater” 2002. 09. 28-án 14 óra 50 perckor a mentőben, Szolnok belterületén meghalt. Az ironia az egészben, hogy tette ezt pontosan a 60. születésnapján!... Alig egy hónappal élte túl a repülőgéppünk eladását...

Nem akart még meghalni. Ez a hét szinte teljesen be volt táblázva. Lettek volna közös programjaink, munkáink. Csomó meló van otthon félbehagyva. Készült a volt pilótatársához a Dunántúlra...

Ha hiszed, ha nem, még a boncteremben látottak sem viseltek meg annyira bennünket, mint az otthoni nyomasztó hangulat, amikor a konyhaablakon kinézve lelki szememmel látom azt a néhány napja, hete látott képsorokat, ahogy baktat befele a kertről és hoz be valamit a kecskéknek, vagy gyomrozza Betti kutyát, esetleg csak spontán melázik a szalonnasütő placcnál egy rönkön ülve.

Borzasztó azt megélni, hogy mindez már csak archívum...

Nem tudom elhinni, hogy ezek a fájdalmak valaha tompulni fognak...

Ha úgy gondolsz, hogy írsz Róla pár sort, hát tedd, köszönettel vesszük, habár szeretted a „Kisöreg” a középpontban lenni, de a túlzott magasztalást nem igényelte. Vallotta: „Rólam ne zengjenek ódákat. Aki szeretett, az őrizzen szeretettel az emlékeiben, aki pedig utált, az aztán is utáljon... Így kerek a világ...”

Mi szeretettel megőrizzük emlékeinkben.

guriga

# Egy kis jogszabály-ismertető



Tapasztalataim szerint a siklórepülés jogi alapjai, a sok továbbképzés ellenére, sokak fejében (sajnos, ide kell értenem sok, a jogszabályok végrehajtását foglalkozás körében ellenőrző közeget, rendőrt, vagy hatósági személyt is) még mindig a holdban vannak. A zavar oka, hogy a légitörvény, bár már hét éve élő jogszabály, végrehajtására a miniszteri-és kormányrendeletek csak mostanában jelentek meg.

A siklórepülésben más jogi szabályozás nélkül, működésünket bemutatva és a törvényi előírások betartását igazoló dokumentumok és eljárások hatósággal történt egyeztetése után is képesek voltunk hét év óta folyamatosan törvényesen működni.

Mostanában sokan úgy akarják beállítani, hogy ez nem így van. Hivatkoznak lejárt, de főként idejét múlt előírásokra, amelyek valójában kőkorszakiak és ráadásul a törvényi szabályozásnak ellentmondanak.

**Ne higgyetek nekik!**

**Mutassátok meg a kétkedőknek mit ír a legmagasabb szintű jogszabály, és ne hagyjátok, hogy sajátos értelmezésekkel akadályozzák jogszerű repüléseiteket.**

**Segítséggépp kézbe adom a legmagasabb szintű szabályozás – a törvény – és a végrehajtására kiadott kormányrendelet minket érintő paragrafusait.**

**Használjátok, ha kell akár a jogtalan feljelentések megfellebbezésekor!**

**1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) a légitörvényről**

**A légitörvény nyilvántartásáról**

**Lt. 17. § (1)** A lajstromozásra nem kötelezett polgári légitörvényűvekről [12. § (1) bekezdés] a légitörvény hatóság nyilvántartást vezet, amely nyilvános.

(2) A légitörvény hatóság a bejegyzésről kérelemre igazolást ad.

**Lt. 32. §** A lajstromozásra nem kötelezett légitörvényűvek vezetőinek képzését – a légitörvény hatóság engedélyével – gazdálkodó szervezet vagy társadalmi szervezet (repülő vagy ejtőernyős egyesület) végzi, amely a képzés feltételeiről és követelményeiről is gondoskodik.

**A nem gazdasági célú légitörvény közlekedési vagy légitörvény közlekedéssel összefüggő tevékenység**

**Lt. 35. §** A vállalati célú légitörvény közlekedés, valamint a társadalmi szervezet (pl. egyesület) keretében folytatott nem gazdasági célú, légitörvény közlekedési vagy légitörvény közlekedéssel összefüggő tevékenység folytatásához a légitörvény közlekedési hatóság engedélye szükséges.

**Lt. 36. §** A 35. § alkalmazásának szempontjából a légitörvény közlekedési hatóság engedélyében foglaltak alapján a légitörvény szövetség a taggyeletei és a tagjai vonatkozásában betöltheti a jogosult jogkörét. Ennek szakmai feltételeit az engedélyben kell meghatározni.

**A reptérhasználatról**

**Lt. 41. § (5)** A nem nyilvános repülőtér igénybevételét a repülőtér üzemből tartója engedélyezheti. A használatért díj nem szedhető.

**Az orvosiról és a jogosításról:**

**Lt. 52. § (3)** Lajstromozásra nem kötelezett légi járművet az vezethet, aki nem szenved a külön jogszabályban felsorolt betegségek vagy testi hiányosságok egyikében sem, és aki a légiközlekedési hatóság által engedélyezett tanfolyam elvégzéséről bizonyítvánnyal rendelkezik.

**A felelősségről:**

**Lt. 54. § (2)** A lajstromozásra nem kötelezett légi jármű parancsnoka a légi jármű vezetője.

**Lt. 55. § (1)** Motor nélküli légi járműnek motoros légi járművel való vontatásakor az egész vontatmány parancsnoka a motoros légi jármű vezetője.

(2) Az oktatóval együtt végzett kiképző repülés közben a kiképzést folytató oktató légi jármű-vezető a parancsnok.

(3) A kiképzés alatt álló légi jármű-vezető növendéket az önálló repülési feladatának teljesítése közben parancsnoknak kell tekinteni.

**Lt. 57. §** A repülés megkezdése előtt a parancsnok ellenőrzi, hogy a légi jármű alkalmas-e a feladat biztonságos végrehajtására.

**Lt. 58. § (1)** A parancsnok felel a repülési feladat biztonságos végrehajtásáért és a repülési szabályok megtartásáért. Joga és kötelessége a repülés tartama alatt az ezzel kapcsolatban felmerült minden kérdés eldöntése.

**A balesetekről**

**Lt. 64. § (1)** Ha a Magyar Köztársaság

területén, illetve a magyar légtérben a repülés tartama alatt

a) légi járművet baleset ér,

b) légi jármű eltűnik,

c) a légiközlekedés szabályainak megsértése miatt súlyos – 8 napon túl gyógyuló – testi sérülés vagy halál következik be (a továbbiakban: légiközlekedési baleset), azt ki kell vizsgálni.

(2) Vizsgálni kell azokat a légiközlekedési balesetet nem okozó eseteket is, amelyek a légiközlekedés biztonságát veszélyeztették (a továbbiakban: rendkívüli repülésemények).

(3) Az (1) és a (2) bekezdésben említett vizsgálat (a továbbiakban: szakmai vizsgálat) célja a légiközlekedési baleset, illetve a rendkívüli repülésemény okának és körülményeinek megállapítása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges intézkedések megtétele, kezdeményezése.

**Lt. 65. § (1)** A szakmai vizsgálatot – a (2)-(3) bekezdésben foglalt kivétellel – a légiközlekedési hatóság végzi. A rendkívüli repülésemények szakmai vizsgálatát – ha az esemény közvetlenül nem veszélyeztette a légiközlekedés biztonságát – jogszabály a légi jármű üzemből tartójának hatáskörébe utalhatja.

**Lt. 66. § (1)** Aki légiközlekedési balesetet észlel, köteles azt haladéktalanul a rendőrhatalomnak bejelenteni. A rendőrhatalom haladéktalanul értesíti azokat a szerveket, amelyeknek feladatkörébe tartozik a baleset következtében veszélybe került személyek részére segítség nyújtása, illetve az élet- és vagyonszabályok védelme.

(2) A légiközlekedési balesetet a légi jármű üzemből tartója – az (1) bekezdésben foglalt bejelentési kötelezettségen túlmenően – haladéktalanul jelenteni köteles a légiközlekedési hatóságnak, illetve a katonai légügyi hatóságnak.

(3) Ha magyar légi járművet külföldön légiközlekedési baleset ér, azt a légi jármű üzemből tartója haladéktalanul köteles a magyar légiközlekedési hatóságnak bejelenteni.

**A kötelező biztosításról.**

**Lt. 69. § (1)** Nyilvános repülőtér üzemeltetésére, légiforgalmi irányítói tevékenység ellátására, valamint légiközlekedési tevékenység végzésére (Lt. 71. § 10. pont) engedély csak akkor adható, ha a kérelmező megfelelő felelősségbiztosítási fedezettel rendelkezik.

(2) A kötelező felelősségbiztosítás az üzemből tartó által a légi jármű vezetésével vagy a fedélzeten egyéb szolgálat teljesítésével megbízott személyek által feladatok ellátása során harmadik személynek okozott károk megtérítésére is kiterjed.

**Lt. 70. §** A kötelező felelősségbiztosítás szabályait a Kormány rendeletben határozza meg.

**Fogalom-meghatározások**

**Lt 71. § 4. légiforgalom:** a levegőben vagy a repülőtér munkaterületén légi járművel végrehajtott valamennyi mozgás;

**5. légi jármű:** bármely szerkezet, amelynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása;

**7. légi jármű-vezető:** az a személy, aki a légi járművet repülés közben irányítja és a kormányait kezeli;

**8. légiközlekedés:** légi járművel a légtérben való közlekedés (helyváltoztatás), ideértve a légi járműnek a repülési feladata végrehajtásához szükséges földi vagy vízi mozgást is;

**A Lt. végrehajtásáról szóló 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet**

**Vhr. 22. § (1)** Légi járművel fel- és leszállni – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – kizárólag repülőtéren szabad. E feltételek alól csak az állami légi jármű és az az eset képez kivételt, amikor a légi jármű tulajdonságai miatt a leszállás helye nem határozható meg előzetesen, vagy ha a leszállásra a biztonság (veszélyhelyzet) vagy baleseti segélynyújtás érdekében van szükség. Az így okozott kárt azonban meg kell téríteni.

(2) A terület tulajdonosának (kezelőjének) és az illetékes környezetvédelmi hatóság hozzájárulásával – a nemzetközi és az állami repülés céljait szolgáló repülőtér közvetlen környezetét kivéve – légi jármű rendszeres használatára nem nyilvános fel- és leszállóhely (a továbbiakban: leszállóhely) létesíthető. A leszállóhely létesítését (a leszállóhely helyét, létesítőjének nevét, címét és a létesítés célját) a légiközlekedési hatóság engedélyezi.



2002-re a Madártollal közösen is előfizethető az Ernyősök Magazin. Ebben az esetben az éves előfizetési díj 4000 Ft. A megrendelést a Madártoll címére vagy csekkjén lehet megtenni: Amatőr Siklórepülő Egyesület, 1550 Budapest, Pf. 59.



# Nyilvántartás 2003

**A siklórepülőknél nyilvántartási rendjének és költségeinek előzetes tervei az MRSZ üzemeltetési rendszerében**

**Siklórepülő személyek szakági nyilvántartásba vétele.**

Az MRSZ siklóernyős és sárkányrepülő pilótái és növendékei számára a személyi nyilvántartási díj (ez a jövő évre 2003 december 31-ig 3000 Ft, bármikor is történik a befizetés) fejében az alábbi szolgáltatásokat nyújtja.

A pilóta klubjának (siklórepülő szervezete szakmai vezetőjének) bejelentése alapján igazolja az MRSZ üzemeltetési rendszeréhez való tartozást (Légiközlekedési Törvény 32.§. követelményeinek teljesítése). A befizetett összegből a személyi és starthely nyilvántartás költségeit fedezzük, ami azt jelenti, hogy külön összeg befizetése nélkül az MRSZ sportcélú siklórepülő terepeinek használatára számukra biztosított.

Az igazoló matrica angol nyelvű szövege egyben igazolás lesz a nemzetközi pilótaigazolvány (IPPI kártya) érvényesítésére is. Javaslatunk az MRSZ közgyűlése felé, hogy a szakág adja ki a sportlicenzeket, és ha ezt elfogadják, akkor ez lesz a sportági licenz is. Ezt a matricát a startkönyv hivatalos bejegyzések rovataiba kell ragasztani.

NÉV.....  
Szül..... Klub.....  
az MRSZ üzemeltetési rendszerébe bejelentkezett.  
**Hereby certified that the pilot is a member of the HAA HG/PG section.**



## Oktatók bélyegzői

A siklóernyős és sárkányrepülő oktatók részére számozott bélyegzőt adunk, amellyel a startkönyv megfelelő rovatában érvényesíteniük kell az általuk kiadott jogosításokat.

A bélyegzőt felhasználhatják valamennyi oktatói tevékenységük igazolására. A bélyegző központilag nyilvántartott és visszavonásig érvényes.

2003. január 1-től a siklórepülő jogosítások bélyegzés és a személy nyilvántartását igazoló startkönyvbe ragasztott matrica nélkül érvénytelenek.



## Iskolák nyilvántartása

A tematikák alapján a növendékek képzése folyhat az MRSZ által felülvizsgált és akkreditált siklóernyős és sárkányrepülő iskolákban is. Az iskolák növendékeit nem szükséges az MRSZ személyi nyilvántartásába bejelenteni, csak a tanfolyam elvégzése után. Azonban a növendékek számára olyan tanulói igazolványt, vagy növendék munkafüzetet kell kiadni, amely az iskolához való tartozást igazolja. Az iskolák felülvizsgálatának díja (első alkalommal 30.000 Ft, majd kétfévente a megújító felülvizsgálat 10.000 Ft) a felülvizsgálat költségeire és az iskolák oktatóinak továbbképzésére fordítódik.

## Légijárművek nyilvántartása és biztosítása

Az MRSZ siklóernyős és sárkányrepülő klubjain keresztül nyilvántartásba vett légijárművekre a szakág a nyilvántartási díj (ez a jövő évre 2003 december 31-ig ülésenként 2000 Ft) fejében az alábbi szolgáltatásokat nyújtja.

- a légijárművekkel okozott tevékenységre vonatkozó, törvényben és rendeletekben előírt kötelező felelősségbiztosítást megköti (Légiközlekedési Törvény 69.§. előírása)
- a légijárművön légiközlekedési tevékenységet folytatók számára a repülés időtartamára szóló előírt balesetbiztosítást köt (a jóváhagyott tematika előírása)
- a törvényben előírt hatósági nyilvántartásba vételt elvégzi (Légiközlekedési Törvény 17.§. előírása).

A nyilvántartásba bejelentést a pilóta klubjának (siklórepülő szervezete szakmai vezetőjének) bejelentése alapján az MRSZ végzi. Az igazoló matricát a légialkalmassági kártya hátoldalára kell ragasztani.

## MRSZ sportcélú siklórepülő starthelyek üzemeltetése

Azok az MRSZ klubok, illetve szervezetek, amelyek sportcélú siklórepülő starthelyeket kívánnak üzemeltetni, a költségekhez való hozzájárulás fejében az alábbi követelményeket kell, hogy teljesítsék:

A starthelykezelő klub az MRSZ tagja kell, hogy legyen. A starthely kezelő biztosítsa a szakágban nyilvántartott személyek számára külön díj fizetése nélkül a starthely használatát egész évben. Tartsa használható állapotban a starthelyet és a le-

..... azonosító jelű  
..... típusú siklórepülő  
biztosítása .. ülésre érvényes  
hatósági nyilvántartásba bejelentve.

szállót. Adjon információt a starthely működéséről (info tábla, Madártoll, hivatalos honlap). Legalizálja a starthelyet, tartson kapcsolatot a tulajdonossal és a környezetvédelmi szervvel. A starthely szakmailag alkalmas kell, hogy legyen (biztonságos startlehetőség, elérhető leszálló, használható légtér).

A starthely kezelő közvetlen anyagi érdeke is, hogy a starthelyről az illetéktelen használókat eltanácsolják

Az MRSZ szakmai vezetése megállapodást köt a starthely használat éves költségterítéséről, amelyről a klub sportszolgáltatás megjelölésű számlát ad. A megállapodást nyíltan kezeljük és a végleges hozzájárulási összegeket a szakágak szekcióülése elé terjesztjük.. Célnk: sport és gyakorló célból mind nagyobb létszám számára biztosítani a starthelyek legális használatát.

**A továbbképzések során MRSZ starthely kezelésére az alábbi klubok jelentkeztek:**

KLUB	STARTHELY	ÖSSZEG
ASE	Nyikom	300000
ASE	Óbuda	150000
Bácska RE	Kalocsa csörlőpálya	300000
Blue Sky	Jakab hegy	100000
Blue Sky	Tenkes hegy	60000
Blue Sky	Pogány repülőtér	40000
Eged Eagles	Nagyeged	300000
Kettő SE	Máriaalom	80000
MSE	Újlaki-Mária	150000
MSE	Kilencfa, Vöröskővár	250000
Sky Club Győr	Csobánc	50000
Sky Club Győr	Somlyó	50000



# Starhely-támogatások

A 2002 évi starhely-támogatási pályázatok véleményezése. A starhely munkacsoport ülésének eredménye. A munkacsoport a döntést 2002. szeptember 16-án a MALÉV klubban (Budapest Bp. XIV. ker. Stefánia út 55.) tartott ülésén hozta.

## Kivonat a jegyzőkönyvből:

**Résztvevők:** Kutasi Ferenc, Tábor Tamás, Szabó Ernő, Sándor István, Kánnár László, Atkári Győző

A javaslat kialakításánál a következő szempontokat vettük alapvetően figyelembe:

- Az adott starhely kihasználtsága (mennyi start történik adott helyről egy évben).
- Az adott starhely jelenlegi állapota, használhatósága technikailag.
- Az adott starhely reális költségigénye.

## Javaslatok 2003 évre

- Emelni a starhely-hozzjárulás összegét.
- Növelni a starhelyek számát.
- Ösztönözni a startkönyvek vezetését és az abban lévő starhely-bejegyzések alapján éves összesítés a kluboktól a starhelyek használatáról. (honnan repültek az elmúlt évben)

Budapest, 2002 szeptember 16.

**Atkári Győző**

a Starhely munkacsoport vezetője

**A fentiek alapján az elnyert összegeket a nevezett egyesületek az MRSz számára kiállított (Budapest Dagály u. 11.) sport szolgáltatásról szóló számlák ellenében előzetes egyeztetés után átutalással, vagy készpénzben átvehetik.**

**Kerekes László**

főpilóta helyettes

Pályázatot nyújtott be:	Starhely	Pályázott összeg	Javasolt összeg	Megjegyzés
ASE	Nyikom-Pásztó	300 000 Ft	300 000 Ft	
ASE	Óbuda	150 000 Ft	150 000 Ft	
Gyöngyösi Siklóernyős Klub	Kékes sípálya, Sárhegy	366 000 Ft	250 000 Ft	
MSE	Újlaki	316 348 Ft	280 000 Ft	
SKY Club Győr	Csobánc, Somló	105 000 Ft	100 000 Ft	
			<b>Összesen</b> 1 080 000 Ft	<b>Maradék</b> 120 000 Ft

# PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

**A Magyar Repülő Szövetség pályázatot hirdet a 63/2001. (XII. 23.) KöViM rendelet 39.§. alapján siklóernyők, vagy sárkányrepülőök légiakalmasság-megállapítására.**

„39. § (1) A hatóság – nyilvános pályázatra benyújtott kérelem alapján – engedélyt adhat a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek [Lt. 12. § (1) bekezdés] légiakalmasságának megállapítására, igazolására.

(2) Az engedély iránti kérelmet – a kérelmezett tevékenység megjelölésével – csak gazdálkodó szervezet [Ptk. 685. § c) pont] nyújthat be.

(3) Az engedély kiadásának feltétele, hogy a kérelmező rendelkezzen a légiakalmasság igazolásához szükséges

a) megfelelő szakmai felkészültségű vizsgáló személyzettel,

b) vizsgáló berendezésekkel, eszközökkel, laboratóriummal,

c) műszaki és vizsgálati előírások gyűjteményével,

d) érvényes felelősségbiztosítási szerződéssel,

e) megfelelő minőségbiztosítási szervezettel,

f) a légi közlekedési hatóság által jóváhagyott szervezeti és működési szabállyal.

(4) Az engedélyest a légiakalmassági felülvizsgálat során, valamint az engedélyes által minősített légi járműveket a hatóság ellenőrzi az érvényes előírások betartása céljából. Ha az ellenőrzés hiányosságot állapít meg, a hatóság az engedélyt azonnali hatállyal felfüggeszti, illetve a repülésbiztonság súlyos veszélyeztetése esetén azonnali hatállyal visszavonja.

(5) A hatóság az engedéllyel rendelkező szervezetekről (név, székhely, telephely) nyilvántartást vezet, amely nyilvános.”

„49. § (1) A lajstromozásra nem kötelezett légi járművek nyilvántartását és légiakalmasságának igazolását a hatóság által feljogosított szervezetek végzik.

(2) A nyilvántartás vezetésére feljogosított szervezet (a továbbiakban: szervezet) a nyilvántartásban szereplő légi járművekre légiakalmassági tanúsítványt ad ki.

(3) A szervezet által kiadott légiakalmassági tanúsítvány a légiakalmassági bizonyítvánnyal egyenértékű okmányoknak minősül, amennyiben a kibocsátó szervezet a légiakalmasság tanúsítására a 39. § rendelkezéseinek megfelelően jogosultságot szerzett.”

**A Magyar Repülő Szövetség minden hozzá benyújtott pályázatot továbbít a hatóság felé elbírálásra, amelyben a légi jármű felülvizsgálat előírányzott díja légi járműenként az 5000 Ft-ot nem haladja meg.**

**A pályázat egyéb vonatkozásaiban a fenti rendeletnek feleljen meg.**

## Az Amatőr Siklórepülő Egyesület nyílt vezetőségi ülése

**Az egyesület jelenleg 187 tagból, 10 az egyesületben működő szakosztályból (7 siklóernyős, 2 sárkányos és 1 motoros sárkányos) és négy másik klubban üzemeltetett csoportból áll.**

Egyesületünk szeptember 11-én nyílt vezetőségi ülésén megtárgyalta azt az új felvetést, hogy az egyesület tagja lehet minden az egyesület tagjának jelentkezett és annak egyik szakosztályába felvett személy, illetve az egyesület szakosztályai mellé jelentkezhet bármely más csoport (klub, vagy egyesület is), amelynek tagjai elfogadják az egyesület alapszabályát és etikai elveit, és saját szakmai vezetésük alatt működni képesek. Így az egyesület szakosztályvezetői egyben csoportjuk szakmai vezetői is, teljes önállóságot és szabadságot élveznek az egyesületen belül. Tagjaik megkapják az egyesület szolgáltatásait és élhetnek az egyesület adta lehetőségekkel.

### Jelenleg ezek a szakosztályok:

- MPC siklóernyős szakosztály, Perczes Zsolt vezetésével,
- Óbuda siklóernyős szakosztály, Tóth Zsuzsanna vezetésével,
- Gödöllői siklóernyős szakosztály, Szabó Péter vezetésével,
- Kisfüzesi siklóernyős szakosztály, Zsédely László vezetésével,
- UFO siklóernyős szakosztály, Holló Attila vezetésével,
- Cloudbase siklóernyős szakosztály, Beliczay Koppány vezetésével,
- Butterfly siklóernyős szakosztály, Lőrinc Máttyás vezetésével,
- NLRI sárkányrepülő szakosztály, Nagy László vezetésével,

- Veszprémi sárkányrepülő szakosztály, Kehrer Béla vezetésével,
- Segédmotoros sárkányrepülő szakosztály, Kerekes László vezetésével,
- az Airborne klub által üzemeltetett csoport,
- az Enairgy SE által üzemeltetett csoport,
- az MSE által üzemeltetett csoport és
- a Szombathelyi RK által üzemeltetett sárkányrepülő csoport.

Új szakosztály felvételére is készek vagyunk, mint ahogy arra is, hogy amennyiben a két siklórepülő szakág úgy akarja, az FAI mintájára közös siklórepülő szövetségként legyünk tagjai a Magyar Repülő Szövetségnek.

Ebben az esetben az egyesület névváltozása (Szabad Repülő Szövetsége, vagy Siklórepülő Szövetség) mellett a jelen konstrukcióval biztosítani tudja a siklórepülő klubok önálló szakmai, sport és egyesületi életét, valamint az egységes csatlakozást az MRSZ többi szakágaihoz.

Ehhez azonban meg kell várni a szakágak értekezleteit és az MRSZ közgyűlésének döntéseit.

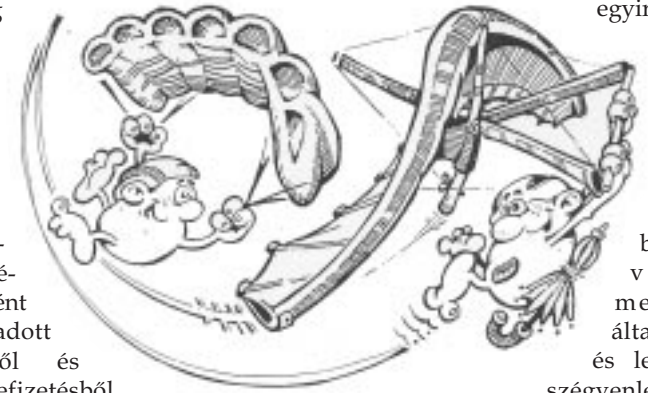
Az MRSZ ismereteink szerint november 9-re összehívja közgyűlését, amelyen a nekünk kedvező döntés érdekében valamennyi siklórepülő mandátumra szükségünk lesz. Ezért a szakágak ülésait célszerű lenne november 8-án pénteken délután összehívni azért, hogy elképzeléseiket egyeztetve, közös elképzelésekkel léphessenek a többi szakág elé. Céljaink hasonlóak a motoros könnyűrepülő, az ejtőernyős és a hőlégballonos szakág céljaihoz, a szakbizottságoknak

tehát eddig az időpontig egymásra kellene találniuk.

Az ASE beszámolója az idei pénzügyi helyzetéről is. A főként tagdíjból, eladott tankönyvekből és Madártoll befizetésből származó bevételt az MRSZ nyilvántartási díjak kifizetésére, az Óbuda Siklórepülő Park fenntartására, és a Nyikom starthely bérlésére, valamint készíttetésére fordítottuk. Kiadásunk volt még a Nyikom Kupára is, valamint a Madártoll előállítás, nyomdai és postaköltségei. Az ellenőrző bizottság elé a tétel pénztárkönyvet bemutattuk, amit az elfogadott és tagjai aláírásukkal hitelesítették.

A legtöbb vitát az Óbuda starthely fegyelmi problémái generálták. Nem vagyunk rendőrök és nem is akarjuk elvégezni azt a rendészeti munkát, ami a légirendészet feladata. Nem fogjuk feljelenteni egymást és ezzel megmérgezni a siklórepülő közötti jó hangulatot. De nem tudjuk tétlenül nézni azt a bamba magatartást, amivel ugyanazok a pilóták, akik aláírással ígéretet tettek arra, hogy nem szállnak vissza a starthelyre és betartják a TMA miatti magassági korlátozást; visszazállnak, illetve magasabbra emelkednek, amit a szabályok egyértelműen tiltanak. Mások – saját magunk közül – örömmel megtapsolják őket, az intő szó pedig néhány mumusnak kikiáltott palimadár szerepköre marad.

Elvárjuk pilótatársainktól, hogy az



egyirányú utcában szembe közeledés, vagy a tilosba behajtás valamilyen mennyiük által elítélt és legalábbis ségyenletes do-

log legyen. Legalább annyira, mint az adott szó megszegése. Szeretnénk, ha az adott szó egy főre eső értéke a jövőben növekedne.

Mert bár az M0 autópálya „halálútsága” ellenére nem lett elzárva a közlekedés elől, arra a légiközlekedésben már volt példa, hogy a hatóság még mondva csinált esemény kapcsán is a terület letiltásához folyamodott, s tartott ez másfél évig.

Már két éve van legalísan Óbudánk, ne adjunk alapot az újabb tilalomnak! Akkor se, ha ezzel kapcsolatosan végül fegyelmi eljárást nem kezdeményeztünk.

Az ülésen résztvevők határozottan kérték, hogy ezentúl igenis kezdeményezzünk és vonassuk vissza a szabálytalankodók repülési engedélyét.

Az ülésen szó esett a Pilis jelenlegi helyzetéről. Nagyon korlátozott engedélyt kaptunk, aminek alapfeltételeként a tiltott starthelyek használatának teljes kizárását szabta a természetvédelmi hatóság. Pusztán egyesületen belül ezt sem tudjuk megoldani, ezért ebben is a többi klub és pilóta együttműködését kértük.

Legközelebbi közgyűlésünk ismét nyílt lesz, várhatóan december elején, amikor a szakági értekezletek és az MRSZ közgyűlése már lezajlottak.



## Podbrezova

**Kiváló előkészületek jellemezték a versenyt. Nyolc ország képviselői 74 pilóta nevezett a már sok éve ismert Felső Garam Kupára.**

Az FAI által kategorizált versenyeket a nemzetközi versenynaptárhoz igazítják, sajnos a Jóisten nincs értesítve, így egész Európára vízözön zúdult. A nyolc versenynapból csak négy volt repülhető, három értékelhető. Jó tartalék kultúr- és sportprogramokkal, kellemes eseti mulatsággal próbálták a vasgyáriak a szomorú időt vidámmá tenni. A versenyt Szlovákia, Finnország és Csehország nyerték, a felsorolás sorrendjében. Sladky Juraj visszazerezte a nemzeti bajnoki címet Nizner Ferdinándtól, így hatodoszor bajnoka Szlovákiának. Idén a szállítás is meg volt oldva, így olcsóbbra sikerült, mint 2001-ben. A gyár igazgatói továbbra is támogatást ígértek a sárkányos versenyorozat megrendezéséhez.

Így viszlát 2003-ban!

**Pamír**

Fotó: Anna Nociarova



## Siklórepülő balesetek

A siklóernyős balesetek tapasztalatai 2002-ben



Kalocsán tandem repülés során az utas beülőben elhelyezett mentőernyő a behelyezkedés során, még a hátszeles szakaszon kinyílt (képünk). Az utas nyújtott lábbal ért földet, ami súlyos gerincsérülést eredményezett.

A hatóság az eseményt még vizsgálja, a szakmai tapasztalatok leszűrése után az MRSz főpilóta elrendeli siklóernyős tandem repülések során a tandem mentőernyő tandem pilóta hevederben való kötelező elhelyezését. Az utas-beülőben mentőernyőt nem szabad elhelyezni.

A tandem repülések előtt a leszállási és földet érési pozícióra, a helyes lábtartásra minden tandem pilóta félreérthetetlenül hívja fel a figyelmet. A siklóernyős tematika tandem repülésekre vonatkozó szakirodalmát e repülések során be kell tartani.

Csákváron élénk szélben a pilóta rossz

behelyezkedés miatt villanydrótra szállt. A keletkezett elektromos kisülés tüzet okozott, amiben a siklóernyő elégett. Személyi sérülés nem történt.

Visegrádon lejtőzés közben két pilóta a levegőben összeütközött. Egyikük súlyos, életveszélyes sérülést szenvedett. A biztonságos oldaltávolság be nem tartása miatt történő esemény nagyobb odafigyeléssel elkerülhető lett volna.

Órbottyánban a leszállás előtti földközeli manőverek okoztak súlyos sérülést, Bodán a behelyezkedés során elkövetett túlfékezés vezetett könnyebb sérüléshez (csigolya kompresszió).

A pilótahibákból származó balesetek okozóit klubjuk szakmai vezetője vizsgáltassa újra, különös tekintettel a balesetet előidéző körülményekre. Az eredei jogosítások csak a sikeres vizsga és annak bejegyzése után kaphatók vissza.



# A fülcsukás aerodinamikai megközelítésben

**Forrás:** Gleitschirm 1998/3\*  
**Írta:** Peter Bruggmüller  
**Fotók:** Gleitschirm Archívum  
 Szabó Péter  
**Fordította:** Szabóné Koleszár  
 Edina  
**Lektorálta:** Szabó Péter

**Az alábbi cikknek nem az a célja, hogy teljesen összekuszálja a fülcsukásról, erről az egyszerű manőverről szóló ismereteinket, hanem az, hogy gyakorlati tudásunkat mélyebb elméleti ismeretekkel ötvözze hozzájáruljon biztonságunkhoz.**

A fülcsukás végrehajtásánál az ernyőknek éppen azt a hátrányos tulajdonságát használjuk ki, hogy hordfelülete nem merev. Ez a tulajdonság turbulens viszonyok között rendszeresen meglepetéseket okoz csukódások formájában, viszont ez teszi lehetővé számunkra azt is, hogy a turbulenssé, vagy viharossá váló levegőből fülcsukás, frontstall vagy B-stall segítségével menekülhesünk.

A fülcsukás a legbarátságosabb súlylesztőmanőver. Az áramlás nem válik le a szárnyról, nincs nagy túlterhelés, ami a pilóta számára kellemetlen, sőt, kritikus lehetne. A többi süllyesztőmanőverhez képest a süllyedés mértéke fülcsukás esetén szerénynek mondható, míg a vízszintes sebesség nagyjából változatlan

marad. Fülcsukással simán földet lehet érni. Egyszerűen kiszámítható, hogy a 3,5 m/s-os süllyedési érték melletti földetérés 62 cm-es magasságból történő leugrásnak felel meg, ami könnyedén tompítható, ha nem jár vele túl nagy vízszintes sebesség. Fülcsukással olyankor érdemes leszállni, amikor nagyon szűk helyre akarunk beszállni, vagy ha a vég-rérepülésünk egy váratlan termik-elszakadás miatt meghosszabbodik.

Annak ellenére, hogy a pilóta számára semmi durvaságot nem jelent, a fülcsukás radikális beavatkozás a szárny aerodinamikájába: az ernyőre jellemző minden lényeges érték (felület, oldalviszony, siklószám, merülés, profilellenállás, állásszög, sőt, az ernyő alakja is) megváltozik.

## Mérési értékek

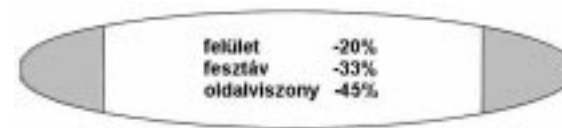
Az alább kiszámított értékeket, gyakorlati repülés során mért értékek támasztják alá. A mai ernyők többségének adatai nagyjából megegyeznek, de természetesen léteznek kivételek. A mért adatok meglepők lehetnek: a fülcsukás során a vízszintes sebességünk kisebb, mint a alapsebességünk, annak ellenére, hogy sokkal gyorsabbnak érezzük a repülésünket.

A merülési értékek viszonylag szerénynek mondhatók, csak 1/3-ig kinyomott lábgyorsítóval sikerült elérni a 4 m/s-ot. (1. táblázat)

1. táblázat	Vízszintes sebesség	A levegőhöz viszonyított sebesség	Függőleges sebesség	Siklószám
Normál repülés	36 km/h	36,3 km/h	1,3 m/s	7,7
Fülcsukás lábgyorsító	32 km/h	33,5 km/h	2,8 m/s	3,2
Fülcsukás lábgyorsítóval	37 km/h	39,4 km/h	3,8 m/s	2,7

## A hordfelület megváltozása

A mai ernyők legtöbbször 3 fő tartóoszlopra van oldalként és zsinórcsoportonként. Ha a szélső „A” zsinórokat lehúzzuk, a fesztáv kb. 33%-kal csökken. (lásd 1. ábra)



1. ábra

Egy 26,2 m<sup>2</sup> vetületi felületű ernyő felülete kb. 21,3 m<sup>2</sup>-re csökken fülcsukás során. Míg tehát a fesztáv 1/3-ával lett kisebb, a felület csak 1/5-ével csökkent.

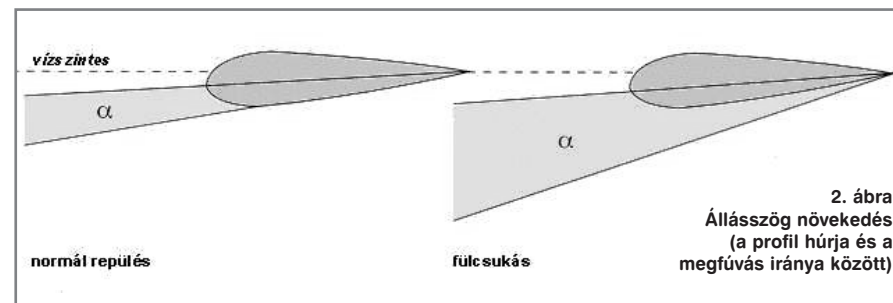
A 4,6-os vetületi oldalviszony (ami 5,5-es kiterített oldalviszonynak felel meg) fülcsukásnál 2,5-re, vagyis 45%-kal csökken. A súlyerő természetesen nem

változik. A 3 kg/m<sup>2</sup>-es felületi terhelés (kiterített felületre vonatkoztatva) 4,2 kg/m<sup>2</sup>-re nőtt.

Ha az állásszög nem változna, a sebességünk fülcsukáskor 11%-kal nőne. A mérési eredmények viszont azt mutatják, hogy a vízszintes sebesség nemhogy nő, de kb. 10%-kal csökken. Ez a sebességcsökkenés az állásszög nagy mértékű megnövekedésével magyarázható. Az állásszög növekedés azért is nyilvánvaló, mert a siklásunk sokkal

rosszabbá válik. (lásd 2. ábra)

Pusztán geometriailag ez úgy nézne ki, mintha az állásszögünk több, mint 10%-kal megnőtt volna, ami brutális érték, ha belegendolunk, hogy egy hagyományos ernyő profiljának állásszög tartománya a trimmeletlen állapot és a teljesen lehúzott trimm között kb. 11 fok, és



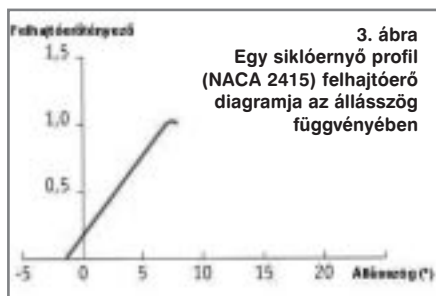
\* A fordítás közzétételéhez a Gleitschirm Magazin szerkesztősége írásban hozzájárult. (Thermik Verlag, Linzer Straße 35. A-4614 Marchtrenk; tel: ++43 (0) 7243/54392-0; fax: ++43 (0) 7243/54392-22). További sokszorosítás csak a szerkesztőség és a fordító írásos beleegyezésével jogszerű.



a trimmelt ernyő állásszöge 4 fok körüli. 14 fokos állásszögnél már leválik az áramlás. Hogy mégsem ez történik, azt tapasztalatból tudjuk. Segítségünkre van ugyanis az „indukált állásszög” jelensége.

### Az indukált állásszög

A 3. ábra egy siklóernyő, számítógép által megrajzolt állásszög diagramját ábrázolja.

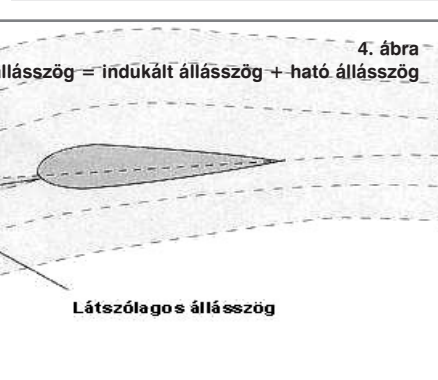
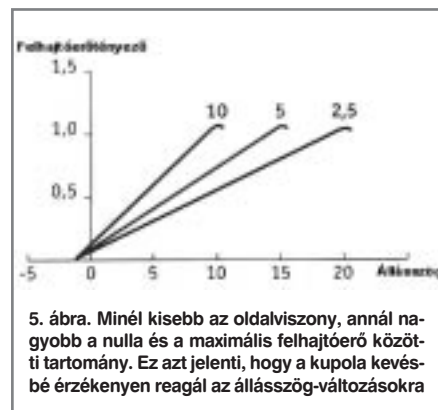


-2 fokos állásszögnél egyáltalán nem termelődik felhajtóerő. 9 fokos állásszöghöz tartozik a legnagyobb felhajtóerő. Ha az állásszöget tovább növeljük, leszakad az áramlás. A nulla és a maximális felhajtóerő közötti 11 fokos állásszög tartomány viszont csak egy elméleti érték, ami végtelen hosszú szárnyra vonatkozik, olyan szárnyra, amelynek nincs szárnyvégi örvénylése. A gyakor-

latban ilyen nem létezik. A levegő eltérítődik, mielőtt eléri a szárnyat.

A 4. ábra ( az oldal alján) egy olyan ernyőt ábrázol, aminek a profilját látszólagosan 12 fokos áramlás éri. Az áramlásnak ennél a szögnél kellene leválnia. Valójában az áramlás csak 7 fokban éri az ernyőt. Az áramlás 5 fokkal már azelőtt eltérítődött, mielőtt elérte a szárnyat. A látszólagos és a tényleges állásszög közötti különbséget az aerodinamikában indukált állásszögnek nevezzük.

Az indukált állásszög nagysága két dologtól függ: az oldalviszonytól és a felhajtóerő tényezőtől. Az 5. ábra és a 2. táblázat ábrázolják az állásszög és a felhajtóerő összefüggéseit különböző oldalviszony esetén.



2. táblázat		
Oldalviszony	Áteséshez tartozó szög	Indukált állásszög
végtelen	12,0°	0°
10,0	14,4°	2,4°
5,0	16,8°	4,8°
2,5	21,5°	9,5°

Minél kisebb az oldalviszony, annál nagyobb az indukált állásszög. Míg 10-es oldalviszonynál az áramlás 14,4 fokos állásszögnél válik le, 2,5-es oldalviszony mellett adott profil esetén csak 21,5 fokos állásszögnél válna le az áramlás. Minél kisebb tehát az oldalviszony, annál kevésbé érzékenyen reagál az ernyő az állásszög változására. Ha az indukált állásszög nem létezne, még a fülcsukás is horror manővernek számítana a nagy átésés- és zsákrepülés veszély miatt.

Ez a jelenség teszi lehetővé, hogy szinte minden profil esetében rövid időre – egy-két másodpercre – az ernyőnket az áteséshez tartozó állásszögnél néhány fokkal még nagyobb állásszögre fékezzük, anélkül, hogy azonnal leválna az áramlás. Ez alatt a rövid idő alatt a felhajtóerő olyan csúcserőket ér el, amit a szélcsatornában, stacionárius áramlás mellett nem lehet elérni.

### A légellenállás

Kis oldalviszonyú ernyőknél a légellenállás a szárnyvégi örvénylés miatt drasztikusan megnő. A számítások viszont azt mutatják, hogy a siklószám kívánt "leromlása" nem csak a megnövekedett ellenállásra vezethető vissza. A becsukott fülek az összellenállásnak kb. 1/3-át, vagy még nagyobb hányadát jelentik.

A segédmotoros vitorlázó-repülők jól tudják, hogy a propeller sokkal nagyobb légellenállást okoz, amikor lassan forog, mint amikor le van állítva. Hasonló ok-

ból a becsukott fülek a flatterolásuk miatt különösen nagy légellenállást okoznak.

### Gyorsítsunk!

Az az érzésünk, hogy becsukott fülekkel gyorsabban repülünk, pusztán szubjektív érzés és abból adódik, hogy fülcsukva – lábgyorsítózás nélkül – gyorsabban közelítünk a talajhoz, amiből arra következtetünk, hogy a vízszintes sebességünk is nagyobb. Valójában a levegőhöz képest lassúbbak vagyunk és nagyobb az állásszögünk.

Annak ellenére, hogy a nyitott kupolarész állásszöge látszólag túlságosan nagy, az áramlás – az indukált állásszögnek köszönhetően – nem válik le. Mindazonáltal meg kell fogadnunk a tapasztalt pilóták tanácsait és használnunk kell a lábgyorsítót, amikor fülcsukással akarunk süllyeszteni. Ezzel elkerülhetjük a zsákésést, vagy az átesést.

### A fülcsukás aerodinamikai jellemzői összefoglalva

- A fülcsukás csökkenti a kupola felületét és
- növeli a felületi terhelést
- csökkenti a fesztávot és ezzel az oldalviszonyt
- a kisebb oldalviszony miatt növeli az indukált ellenállást és
- ezáltal csökkenti a siklószámot
- növeli az állásszöget
- és ezért a zsákrepülés határán repül az ernyőnk, ha nem gyorsítunk.



## Gyalogsárcány segédmotorral

**Építettem egy gépet, terveim szerint egy segédmotoros gyalogsárcányt. Lehet, néhányan a siklórepülés elárulásának tartják, amit csináltam, de remélem, sokaknak a szabad repülés élményét fogja nyújtani.**

Még csak a prototípus van készen, ha a HATÓSÁG is úgy akarja, hamarosan elkészül a végleges változat, a kormányrúd alá szerelt kerekekkel, miáltal az ülés 15 cm-rel távolabb kerül a földtől, és full áramvonalas „kabinnal”.



A gép teljes tömege a szárnyal (WW HP-AT) együtt 60 kg, 4,5 m/s-al tud emelkedni, leállított motorral, nyitott futóművel, burkolat nélkül 1,2 m/s a merülése (55 kg pilótasúlynál). A 125 cm<sup>3</sup>-is motor 2- 2,5 liter üzemanyagot fogyaszt óránként, 1 literrel 1000 m-re tud emelkedni. A motoros beülő befér a Suzukim hátuljába, ha lehajtok egy ülést.

A célom az volt hogy egy olyan gépet építsek, ami saját erejéből képes felszállni (kiküszöbölendő a vontatógépet, csörlőt), leállított motorral hosszabb ideig fent tud maradni, és könnyen szállítható. Azért startolok kerékről, mert nincs kedvem egy légsavarral a hátamon futkározni, mint pl. a Mosquitónál. A gép bármilyen gyalogszárnnyal összeépíthető, 3-400 ezerből ki lehet hozni (a Mosquito 1,2 MFt), a motortól és a darabszámtól függően. Akit érdekel, a [www.matrix94.hu/erdelics](http://www.matrix94.hu/erdelics) lapon talál kb. 30 fotót.

Erdelics Zoltán

## A kutyázás



**Nemrégem egy barátomtól kapott e-mailben olvastam a következő mondatot: „Elhatároztam, hogy nekiállok kőkeményen kutyázni.” Nagyon dicséretes elhatározás, sokunkra ráfér egy kis kupolázás. Azaz mi is? Kutyázás, vagy kupolázás?**

Nagyon sok levélben olvasom a listákon is ezt az egyre jobban elterjedő és szerintem hibás szót: kutyázás. Gondoltam, megér pár sor nyelvészkedést, hogy kicsit megvilágítsam a dolgokat.

Te, kedves Sporttársam, vajon tudod, hogy miért hívják azt a bizonyos tevékenységet kutyázásnak? Mi köze van ennek a tevékenységnek a kutyákhoz?

Semmi!

Ez ugyanis nem pontos kifejezés. A kutyázás szó az ejtőernyőzésből került át a siklóernyőzésbe, de mivel hasonló dolgot jelent, és hasonlóan is hangzik, mint a „kupolázás” szó, valaki az elején összekeverte, elferdítette a jelentését és így került át a siklóernyős köztudatba. Tulajdonképpen értelmét is veszítette. Annak a tevékenységnek, amire az a kedves barátom gondolt a levelében (tudniillik a siklóernyő kupola felhúzásának és stabilizálásának), „kupolázás” a neve.

A „kutyázás” eredetileg azt a helyzetet jelentette, amikor erős szélben ért földet egy ejtőernyős (jellemzően körkupolával), s ha nem tudott felállni, négykézláb próbált a kupola felé közeledni, hogy leomlassza azt, vagy kicsit lazítson a zsinórok feszülésén, és fel tudjon állni. Persze, a szél a belobbant kupolát mindig odébb húzta, ezért egy nagyon mulatságos helyzet jött létre. Az „áldozat” négykézláb botladozva „szaladt” a kupola fe-

lé, a kupola meg húzta őt egyre tovább. A kupolát leoldani, vagy a zsinórt behúzni nem tudta, mert ha felveszi a kezét a talajról, azonnal arccra esett volna. Szóval: patthelyzet. Ezt a produkciót a starthelyen szórakozó társaság általában azzal díjazta, hogy mindenki ugatni kezdett, majd nagy röhögésbe fulladt a dolog.

Tehát az a kutyázás, amikor valakit húz a belobbant kupola a földön, és ő négykézláb „szalad” utána, mert ekkor teljesen úgy néz ki, mint egy poráron húzott kutya. Ebbe talán még az is belefér, ha nem csak négykézláb közlekedik, hanem közben különböző „szabadgyakorlatokat” mutat be, mint például hátton-, hason-, oldalt csúszás, különböző stílusú átfordulásokkal összekötve.

Ha lenne a kutyázásban verseny, azt valószínűleg az a kedves hölgy nyerné, aki valamikor a 80-as években a gödöllői rep-tér melletti, frissen trágyázott szántóföldön mutatta be a gyakorlatát. A több kilométeres kutyázásának a szántóföld szélén lévő fásor vetett véget. Az eredményt kinek-kinek a fantáziájára bízom.

Ez a produkció siklóernyővel ritkábban fordul elő, mivel kisebb a felülete, mint egy nagy körkupolás ernyőnek, és súlypontban vagyunk ráakasztva. A váll-felfüggesztés (ejtőernyő), ugyanis nagyon megnehezíti a felállást egy esetleges vonszolódás során.

Ennyit a siklóernyős nyelvészkedésről. Én maradok a kupolázás szónál, de ki-ki használja nyugodtan azt a kifejezést, amelyiket jobban kedvel. Ha azonban a rossz szót használja valaki, legalább tudja, hogy honnan származik, és mit is jelent.

Szabó Péter

# Szaúd-arábiai anzix



A második hét végén járunk, lassan belerázódunk a helyi életbe. A közlekedéssel, tájékozódással már nem nagyon van gondunk, még jobban át kell állnunk az éjszakai életre és a gyomrunk sem szokta még meg teljesen a sok gyümölcsöt tartalmazó étrendet.

Sok munkánk van, reggel kilencre jövünk az irodába, és gyakran este hat után megyünk haza. 10 perc autózásra van az iroda a lakhelyünktől. Az irodából épp átköltözött a cég egy másik irodába, így itt csak nagyfőnök van a személyi titkárával, egy szolgálival, és mi. Igazán tágasan vagyunk. Az egy állandó számítógép mellett négyünk laptopja üzemel, így általában mind géphez tudunk jutni. Két Internet vonalunk van, ezeken állandóan megy a veszekedés. Szeretünk itt lenni, gyakran csak hat után megyünk haza. Esténként nem sok szórakozási lehetőség van, vagy az

úszómedencében töltjük az időt, vagy vásárolni megyünk. Ez utóbbi természetesen kicsit drágább móka. Pár napja egy kis grill partit rendeztünk. Az úszómedencék mellett – ezekből a mi lakhelyünkön kettő van, de inkább Lászlóhoz szoktunk átjárni (ahol hat medence van), mert az az egyik legrégebbi ilyen „lakótelep” a városban, és ezért a parkja jóval látványosabb –, mindenhol van profi grillsütő kiképezve, persze előkészítő asztallal és szabályos csapteleppel ellátva. A boltban megvettük a faszenet, a



gyújtót és az előre bepácolt húsokat. Volt még galambhús is, bár abból épp nem vettünk. Szóval az itteni „nyársálás” teljesen profi, bár nekem kissé steril volt, nem nagyon lehetett piszkálni a tüzet. A hús mellett hagymát is süttünk.

A hagyma itt kedvelt táplálék, délből is gyakran adnak félbevágott lilahagyma fejeket a sült csirke és a rizs mellé. Nem tré délből behagymázni, bár ez valahogy nem olyan erős illatú hagyma, mint az otthoni. Grillezés után (és előtt, és közben) a medencében múltunk az időt. Néha ki kellett ugrani valamelyikünknek, amikor egy-egy macska lopni akart a kajánkból. Macska rengeteg van és mindenféle. Itt este volt egy szürke hosszúszerű, kis csengővel a nyakában. Mint látható, a medence világítása pazar. A víz kicsit meleg az úszáshoz, de azt mondják, ahogy megyünk bele a télibe, majd kicsit kellemesebb lesz.



Sokat fotózom. Eddig tartom az átlagosan 100 fotó/nap teljesítményt.

Hetente párszor kimegyünk repülni is. Repülési lehetőség kora reggel és késő délután van továbbra is. Egyelőre csak mi magunk repülgetünk, Edina, László, a két itteni srác, akikkel együtt lakunk és én. Néha kijön egy-egy ember az előző turnusban képzettek közül.

Sok az érdeklődő, mint az alábbi képeken is látható; s van, akiket egészen közelről is érdekel a siklóernyő, mint eszköz.

Általában csörlővel repülünk. Mivel



szakember hiánnyal küzdünk, megkezdttük az új csörlőkezelők beszkottatását. Edina, László, és a többiek is lassan megtanulják a teendőket. Nagyon várjuk már a megrendelt felszerelések megérkezését, mert igazából Edinának még nincs a súlyához megfelelő ernyője, és a tandemernyők is nagyon kellenének.

Volt egy nagyon érdekes, ködös repülési napunk. Alacsony felhőzet kúszott be és takart el mindent, szinte pár perc alatt. A látótávolság 50 méter alá csökkent, a csörlős pálya végéről (2km) csak GPS-el találtunk vissza a táborhoz. Kis pihenő után felhúztam Lászlót, 30-50 m körül eltűnt a felhőben. Készítettem fotókat és mozgóképet is erről. Mint elmondta, 200 m-en bukkant ki a felhő (köd) tetején és 400 m-re húztuk. Gyönyörű látványban volt része, ameddig ellátott, szikrázott a felhőzet teteje a nap-sütésben. Természetesen GPS-el repült, így problémamentesen le tudott szállni. Egy fél óra múlva el is oszlott a jelenség,



így mire Edinát felhúztuk, már csak egy-két kóbor felhőt látott maga alatt, viszont még látta fölülről a lassan elvonuló felhőreget.

Az egyik csütörtök este (ami itt szombatnak számít) kint voltunk a sivatagban egy kis esti pikniken. Kijött egy befolyásos növendék a családjával, nők, gyerekek, tábortűz, vagy hat homokfutó (amivel a gyerekek játszottak), szendvics és hűtött üdítő. Telihold volt, kellemes szél fújt, nagyon jó idő volt. Kicsit beszélgettünk, pihengettünk, majd Edinával felmáztunk a dombra. Ez olyan kilenc-fél tíz tájban lehetett. 18<sup>30</sup>-kor van napnyugta. A lábáig elvittek minket autóval, majd gyalog mentünk tovább. Volt nálunk lámpa is, szerencsére: így nem léptünk rá arra jó nagy kígyóra, ami a starthelytől nem messze pihengetett a már hűvös homokban. Ilyenkor este előjönnek az állatok, kígyók, bogarak, skorpiók, vigyázni kell. Edina a 30-40 kg-mal alulterhelt Novával lecsúszott (leküzdötte magát, sőt közben még alacsony támadást intézett a kígyó ellen), én lejtöztem egy jót a

teliholdas sivatagi éjszakában. Repültem vagy 20 percet, amire megszomjaztam és leszálltam a tábortűz mellé.

Edina kicsit összebarátkozott a hölgyekkel, akik természetesen külön mulattak, és a férfiakkal nem vegyültek. A gyerekek homokoztak, várat építettek és kisautókat tologattak. Nevettem is, hogy jó nagy homokozójuk van.

Már jelentkeztek az első „fecskek” a tanfolyamra. Hamarosan elkezdjük az oktatást is. Most délután van, 16<sup>30</sup>, hamarosan elmegyünk Edinával, mert ma délutánra egy komolyabb vásárlást tervezünk. Egy nagyobb áruházba megyünk el, ahol rengeteg féle gyümölcsöt lehet venni, olcsón.

Beszéltem telefonon otthoniakkal, és néztünk pesti webkamerát is, így tudjuk, hogy otthon kicsit ősziesebbre fordult az idő. Sajnos, nem tudunk küldeni innét egy kis meleget, pedig szívesen elcserélnénk egy kis esőre. Üdvözlöt az otthoniaknak!

*Jeddah, 2002.09.22.*

Péter és Edina



## Hirdetési tarifáink megváltoztak!

(ez a már lekötött hirdetéseket nem érinti)

**1/6 oldal 1000 Ft**  
**2/6 oldal 2000 Ft**  
**1/2 oldal 3000 Ft**  
**1/1 oldal 4000 Ft**



**Kedves Hirdetőnk!** Kérem, ha teheted, hirdetéseidet minden hónap 2-ig E-mailen keresztül juttasd el hozzám, ha ez nem megy, az esti órákban telefonon is elérhetsz. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: **Cumulus Sárkányrepülő Egyesület, 1113 Budapest, Ábel Jenő u. 26.** A csekk megjegyzés rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”.

**Pinczés-Balog Attila**

hirdetésszervező

E-mail:

xatesz@freemail.hu

Tel.: (1)249-0007;

(20)9648-335

**CX szárny**  
 1993-as kiadás  
 1997-től új váz,  
 új sodrony,  
 vitorla kitűnő állapotban.  
**Írányár 250 ezer Ft**  
**Torkos Sándor**  
**Tel.: (30) 2249-322**

**Eladó**  
 A-keretes trike Molson motorral,  
 akkumulátoros gyújtással,  
 generátorral, önindítóval,  
 orrkúppal. Ugyanitt  
 Molson motor eladó.  
 Keresek  
 AVIASPORT vagy ROTAX  
 fordulatszámérőt.  
 Hangonyi János (Salgótarján)  
 Tel.: (06-30) 243-0036

### Sürgősen eladó BB-01 kétüléses motoros sárkány

Rotax 503 1V motorral, gyors szárnyal, műszerezett trike-kal, 80 óra repidővel. Rendezett okmányok és biztosítás van, sok + tartozékkal együtt 800 E Ft-ért, tartozékok nélkül 750 E Ft-ért.

Cseitei T.: 06-56-481-771

2/2

### Eladó Lamouette Racer 14-es jó állapotban.

Évj.: 1996., a Topless árbocos elődje. A szárny jó állapotban van, keveset repült, jó teljesítményű és a Lamouette-ektől megszokottan könnyen kezelhető. Ára 120 ezer Ft. (részletfiz. megoldható.)

Tel.: (20) 383-5887  
Pándy Zoltán

2/2

### Aeros Stealth KPL 2 (14m<sup>2</sup>) eladó!

Évjárat: 3/1999.

Kiváló állapot, nagyon jó teljesítmény és könnyű kezelhetőség jellemzi. Fehér fölső-, sárga-kék alsóvitorla (nagyon szép).

Ár: 490 ezer Ft.

Tel.: (20) 9372-512  
Borovszky Gergely

2/2

Eladó egy H5 gyalogos sárkányrepülő. 2000-ben nemzeti győztes (pilóta: Borovszky), jó állapotú, sérülésmentes. Csere is érdekelne, nyugodtabb hobbygépet szeretnék.

Dobrocsi Kálmán  
Tel.: (30) 907-0069

3/2

Eladó egy Apollo C-17 TN típusú, krómaccél sodronyzatú motoros szárny.

3 éves, 30 órát repült, hangárban tárolva összecsukás nélkül.

Ár: 450 ezer forint.  
Tel.: (06-20) 9430-406  
Szász Pál

2/2

### Eladó

Pipistrel rugózású, CX szárnyas, egyszemélyes, Molson motoros sárkány 180 ezer Ft; 1 db jó állapotú CX szárny 120 ezer Ft; 1 db jó siklóernyő, Airea Sport típusú 105-130 kg-ra, 98. decemberi, 30 órát repült. Ára 120 ezer Ft. Keresek 165 cm magasságra, 125 kg súlyra sárkányhevedert vagy pondrót, kezdőnek.

Tel.: (20) 9330-877 Filipovits Attila

2/2

## MAC ernyők Magyarországon

### Új ernyők bevezető árakon!

Típus	Méret	Minősítés	Startsúly	Ár
Muse	23	Std/DHV1	62-80	1200 EUR
	25	Std/DHV1	70-90	1220 EUR
	28	Std/DHV1	80-105	1240 EUR
	30	Std/DHV1	100-130	1260 EUR

Vadonatúj típus, DHV1 minden méretben. Vmax:48km/ó, Siklása:8,0!

Típus	Méret	Minősítés	Startsúly	Ár
Eden II	23	Std/DHV1-2	62-80	1270 EUR
	25	Std/DHV1-2	70-90	1280 EUR
	28	Std/DHV1-2	85-105	1310 EUR
	30	Std/DHV1-2	98-127	1335 EUR

Az örömsrepülő ernyő, távrepülőknak is! Vmax:52km/ó, Siklása:8,3!

Típus	Méret	Minősítés	Startsúly	Ár
Magus	22	Comp.	62-80	1615 EUR
	24	Comp.	70-90	1635 EUR
	26	Comp.	85-105	1660 EUR
	28	Comp.	100-125	1690 EUR

Veresnyitkozó toppilótáknak, számos nemzetközi verseny pontszerzője, 2002 Bassano Open női mezőnyének győztese.

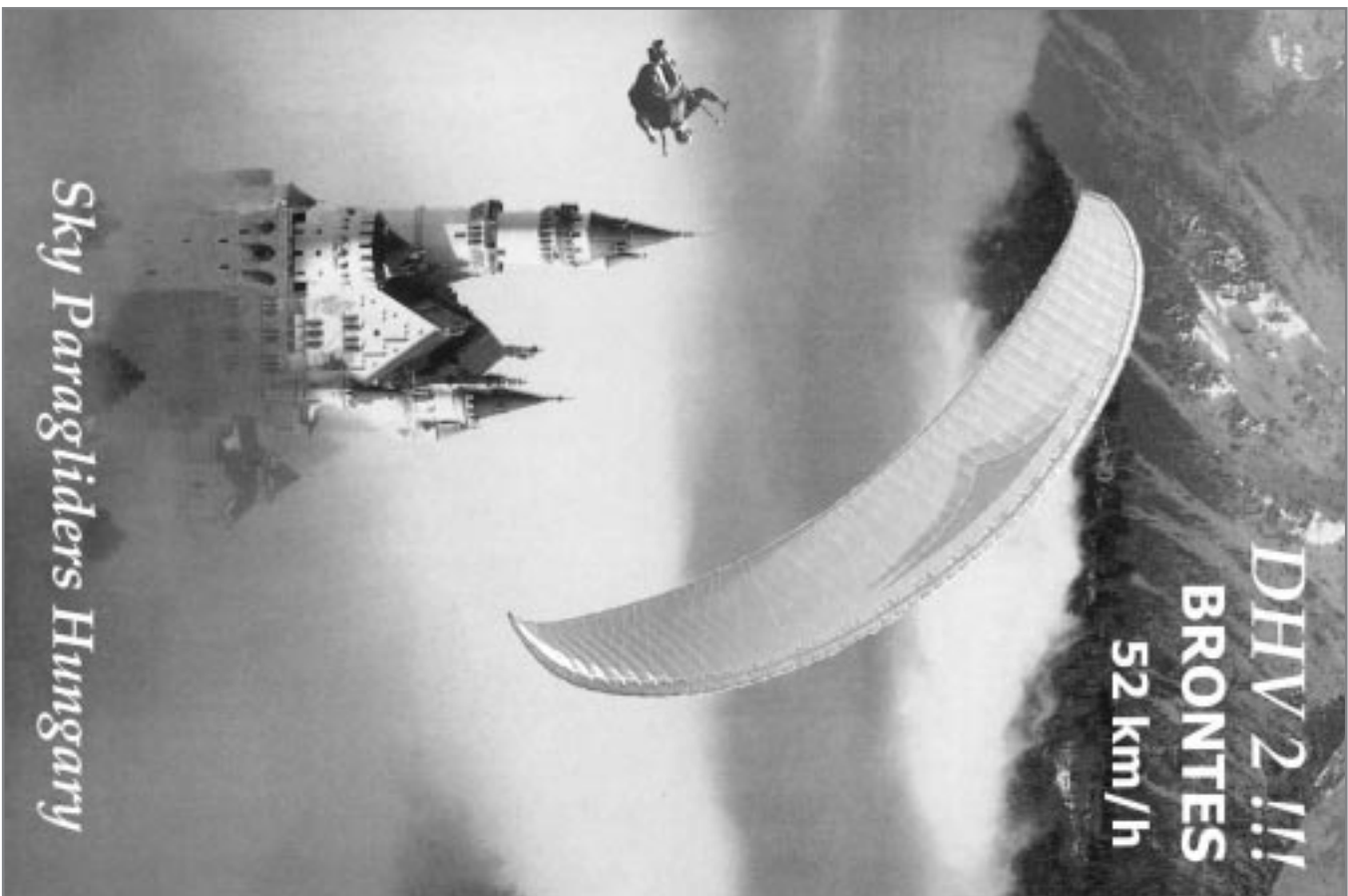
Típus	Méret	Minősítés	Startsúly	Ár
Pasha	40	Bi	135-210	1640 EUR
	42	Bi	150-230	1650 EUR
	43	Bi	160-250	1660 EUR

Diagonálkamrás tandem profiknak és profi tandemre vágóknak!

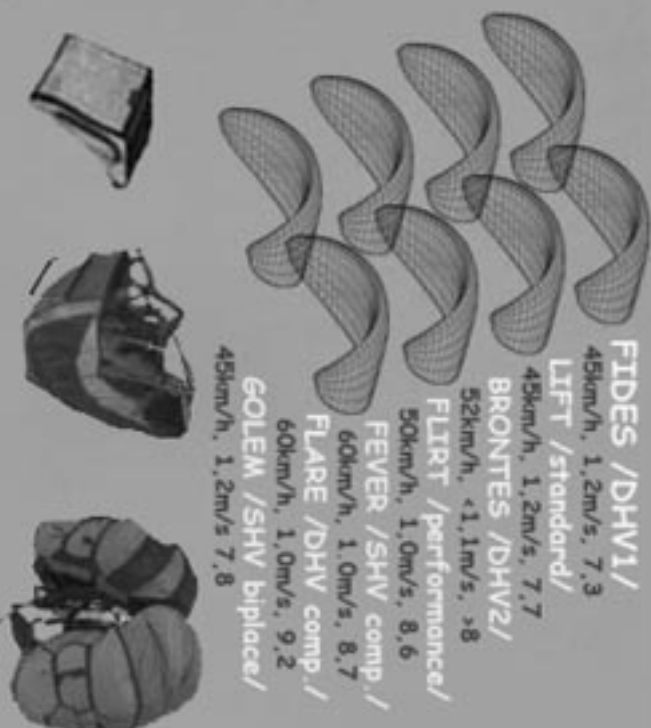
Használt ernyődet beszámítom.

Beülők, térképtartók, ruházati kiegészítők, mentőernyők, sisakok, és minden más, ami az ernyőzéshez kell!

Forgalmazó: Lakatos Péter, Glidermax Bt.  
tel: (30)-9-321-411, gagarin@index.hu



**SKY PARAGLIDERS HUNGARY**  
2002. kollekcioja



- FIDES /DHV1/**  
45km/h, 1,2m/s, 7,3
- LIFT /standard/**  
45km/h, 1,2m/s, 7,7
- BRONTES /DHV2/**  
52km/h, <1,1m/s, >8
- FLIRT /performance/**  
50km/h, 1,0m/s, 8,6
- FEVER /SHV comp./**  
60km/h, 1,0m/s, 8,7
- FLARE /DHV comp./**  
60km/h, 1,0m/s, 9,2
- GOLEM /SHV biplace/**  
45km/h, 1,2m/s 7,8

A Magyarországon forgalomba hozott SKY termékek kizárólagos forgalmazója továbbra is a **SKY PARAGLIDERS HUNGARY**  
A garanciális és egyéb igényeket mi érvényesítjük a gyár felé. Pilóta társaink közvetlenül tőlünk rendelhetnek, de várjuk további érjeleit forgalmazók jelentkezését is.  
skysatya.fw.hu, www.tar.hu/skypgsatya  
skysolt@axelero.hu  
30/222-3301 Solt Sándor (Satya)


**YAESU**

HEAVY DUTY AIR BAND TRANSCEIVER

**VXA-120**

**Aviator Pro II**


**Kézi repsávós rádió  
kedvező áron!**

**Ára: 85 ezer Ft + áfa**

**Érdeklődni:**

**ON-AIR Kft.**

Tel.: (42) 430-137

(30) 9354-151

E-mail: [onair@netquick.hu](mailto:onair@netquick.hu)

## Miért érdemes ezt a mentőernyőt választani?!

Típus	Optimális/max. terhelés (kg)	Kupola felület (m <sup>2</sup> )
Galaxy GP 1/s	80/110	25
Galaxy GP 2/s	90/130	28
Galaxy GP 3/s	125/150	32
Galaxy GP 36/s	145/170	36
Galaxy GP 40/sd	190/210	40

Nyolc fontos érv:

1. Mert a látványosan széles **típusválaszték** lehetővé teszi siklóernyősök, sárkányrepülők számára, hogy a számukra legmegfelelőbb típust használhassák, ami **pénz megtakarítást** és nagyobb **működési biztonságot** eredményez!!!
2. Mert a kupola anyaga megfelelő kezelés esetén akár **25 évig** is használható!!!
3. Mert **nem siklóernyő gyártó cégek mellékterméke**, hanem a mentőernyő előállításra specializált gyártó készíti, **22 éves szakértelemmel!!!**
4. Mert **gyári garancia** és megfelelő dokumentáció, szaktanácsadás járul hozzá!!!
5. Mert **könnyű** és a gyár által szabadalmaztatott **különleges technikai megoldások** miatt jellemzően **gyors nyílású**, nyitott állapotban pedig **stabil!!!**
6. Mert sebességtől függően már **30-60 méteres magasságból** is biztonságosan alkalmazható!!!
7. Mert mind a használt, mind az új ernyők piacán mutatott **kiváló ár-érték arány** is hozzájárult, (az új ernyő vámolással együtt, már nettó **69.000 Ft-tól** kezdve beszerezhető!) hogy **16 országban** használják nagy sikerrel!!!
8. Mert a legtöbb **régi és új beülőbe, hevederbe** beépíthető, **vagy a beülőre külsőleg rögzíthető gyári tokban!!!**

**FONTOS!!!**

Megfelelő szervezéssel akár jelentős árkedvezményt is tudunk nyújtani az ernyők árából!!!

Ezért már a legtöbb klubban megtalálhatóak segítők.

Kedvezményes vásárlási lehetőségért keressétek klubotokban segítőtneket, ha még ilyen nincs, bátran jelentkeztek segítőtneket!!!

*Te mentőernyő nélkül repülsz???*

*Te rábízod az életed drága és bizonytalan használt mentőernyőkre???*

**Pedig, ha életben vagy, sokkal könnyebb elmesélni az unokáknak, hogy milyen szép dolog a repülés!!!**

Információ: **UTREBO Kft.**,

a Galaxy High Technology kizárólagos magyarországi forgalmazója

Postacím: **UTREBO Kft.** 8200 Veszprém Sólyi út 18.

e-mail: [utrebo@vnet.hu](mailto:utrebo@vnet.hu)

tel:20/542-61-98

5/3

Akarsz nagyokat repülni?  
Biztonságosan?  
Gyorsan?



*Scenic / (1.0/1-2)*

Scenic: az új tandemernyő  
Súlyhatár: 140-220 kg  
Min. süllyedés: 7,5-7,8  
Sebesség: 42/38/24 km

*Epic / (1.0/1-2)*

Epic: haladóknak  
Siklószám: 8,0-8,3  
Min. süllyedés: 1,0 m/s  
Sebesség: 48/37/22 km

SHIPCHU / 7 AERIALS (1.0/1-2)  
THE NEW SPORT CLASS WING

Sport: az új nemzedék szárnya  
Siklószám: 8,0-8,3  
Min. süllyedés: 1,0 m/s  
Sebesség: 50/37/22 km

**Ezek a számok magukért beszélnek!**

Hivatalos forgalmazó:  
**ENAIRGY Siklóernyős Iskola**

Tel.: (20) 9458-658; E-mail: [ftalaksz@mail.datanet.hu](mailto:ftalaksz@mail.datanet.hu)



(20) 9458-658

SIKLÓERNYŐS ISKOLA biztosítunk!

ÚJ ÉS HASZNÁLT FELSZERELÉSEK

		ERNYŐK					
Típus	Szín	Súlyhatár	Állapot	DHV	Évjárat	Ár	
JP Vision	Lila	60-80	Extra	2	96	120 0287	
JP Vision	Lila saszén	85-110	Extra	2	96	150 0287	
JP Vision	Lila	100-130	Extra	2	96	120 0287	
JP Vision	Lila	85-110	Extra	2	97	150 0287	
ENEL ALBA XL	Lila	100-130	Extra	1,2	97	140 0287	
ENEL ALBA XL	Lila	100-130	Extra	2	95	80 0287	
Comet Delta 2000	Ula	48-66	Ula	2	94	80 0287	
Pro Design Command	Zöld	78-95	Ula	1,2	94	80 0287	
Freibird G-3 Sport	Szilvafény	90-120	Extra	2	97	160 0287	
Nova Aspect	Kék	85-110	Ula	2	97	120 0287	
Nova Aspect	Szilvafény	100-130	Extra	2	96	170 0287	
reax Spear	Fehér	85-110	Ula	2	98	100 0287	
reax Oklign	Kék	85-110	Ula	2...3	99	120 0287	
reax X	Vöröskék	90-120	Ula	3	93/29	80 0287	
reax Phoenix	Kék	75-120	Ula	3	91	50 0287	
Kovale Phantom	Pink	140-210	Extra	1...2	98	280 0287	
Advanced Bibeau TANCHEM	Fehér-szilva						

		BEÜLŐK				
Típus	Szín	Karabíner	Méret	Pretektor	Évjárat	Ár
JP	Fekete-zöld	gyors	L	air bag	1999	45 0287
HP	Fekete	gyors	M	air bag	1999	52 0287
HP	Fekete-szürke	gyors	M	air bag	1999	50 0287
Paratosh	Szilva	Norm	M	Kendény	1999	30 0287
Paratosh	Szilva	Norm	M	Kendény	1999	30 0287
Sky Line Racer II	Fekete-kék	gyors	M-L	air bag	Uj	75 0287
Sky Line Racer II	Kék-kék	gyors	M-L	air bag	Uj	75 0287
Sky Line Project	Fekete-szürke	gyors	M-L	air bag	2001	72 0287
Sky Line Project	Fekete-szürke	gyors	M-L	air bag	2001	72 0287
JP Ultra	Fekete-krém	gyors	M-L	air bag	2003	65 0287
JP Ultra	Fekete-piros	gyors	M-L	air bag	2003	65 0287
Vocody Valley X-Act	Fekete-kék	gyors	XL	air bag	2003	65 0287
Ulan	Fekete-zöld	gyors	X	air bag	1999	55 0287
Ulan	Fekete-zöld	gyors	X	air bag	1999	55 0287
2m Design	Szilva-nyar	gyors	L	air bag	2000	50 0287
2m Design	Szilva-nyar	gyors	M-L	air bag	2000	50 0287

		MENTŐERNYŐK				
Típus	Súlyhatár	Héscsúcs	Héscsúcs	Évjárat	Ár	
Mintex	100 kg	120 kg	Héscsúcs	95	39 0287	
Mintex	120 kg	120 kg	Héscsúcs	95	52 0287	
Mintex	120 kg	120 kg	Héscsúcs	95	52 0287	
JP Second Chance	80 kg	134 kg	Héscsúcs	94	39 0287	
JP Second Chance	80 kg	134 kg	Héscsúcs	94	39 0287	
JP Cloud II Uj III	140 kg	183 kg	Uj	2001	65 0287	
JP Cloud II Uj III	140 kg	183 kg	Uj	2001	65 0287	
Sky Line	120 kg		Uj	2001	65 0287	

		SISÁKOK			
Típus	Szín	Méret	Állvédő	Évjárat	Ár
JP	Métél	Rendbelső	Igen	Uj	31 0287
JP	Métél	Rendbelső	Igen	Uj	31 0287
JP	Font	Rendbelső	Igen	Uj	29 0287
JP	Szilva	Rendbelső	Igen	Uj	28 0287
JP	Szilva	Rendbelső	Igen	Uj	15,5 0287
JP	Szilva	Rendbelső	Igen	Uj	15,5 0287

		VARIÓK-GPS			
Típus	Szín	Állvédő	Évjárat	Ár	
JP	PC lábbel	Igen	Uj	85 0287	
JP	PC lábbel	Igen	Uj	55 0287	
JP	PC lábbel	Igen	Uj	53 0287	
JP	PC lábbel	Igen	Uj	49 0287	

		OVERALL			
Típus	Szín	Méret	Állvédő	Évjárat	Ár
JP	Ula	Igen	Igen	Uj	24 0287
JP	Ula	Igen	Igen	Uj	55 0287
JP	Ula	Igen	Igen	Uj	46 0287
JP	Ula	Igen	Igen	Uj	33 0287
JP	Ula	Igen	Igen	Uj	46 0287
JP	Ula	Igen	Igen	Uj	40 0287
JP	Ula	Igen	Igen	Uj	30 0287

		BAKANCS			
Típus	Szín	Méret	Állvédő	Évjárat	Ár
JP	Ula	Igen	Igen	Uj	40 0287
JP	Ula	Igen	Igen	Uj	30 0287

