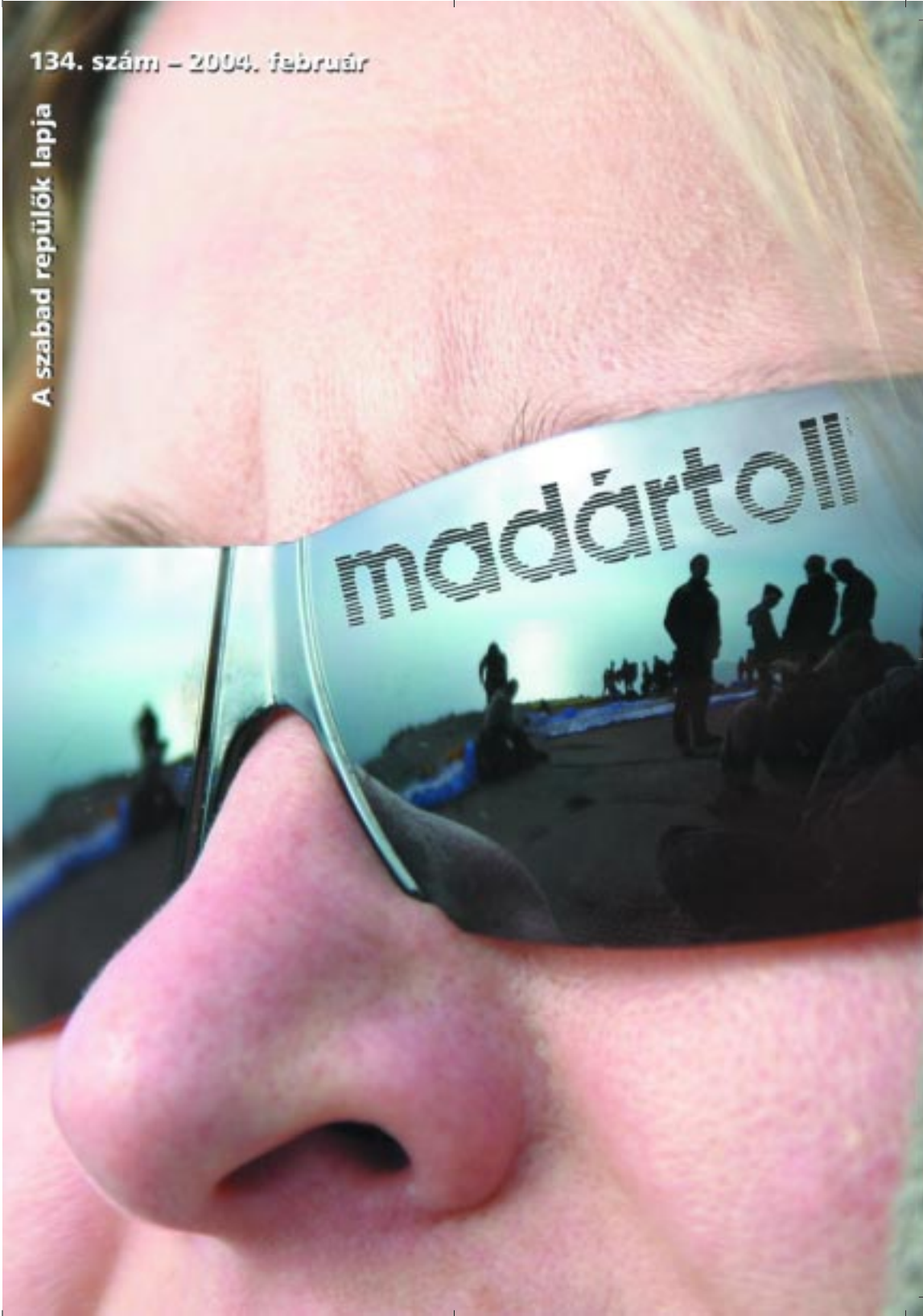


134. szám – 2004. február

A szabad repülők lapja



Figyelem! Figyelem!

Hamarosan ismét eljön az év legkevésbé várt napja.

Az adóbevallás.

Ez a nap azonban jóra is lehetőséget ad.

Tavalyi felhívásomra kb 325 ezer Ft-ot utaltak át sárkányos és siklóernyős sporttársaink

alapítványunk, a Sárkányrepülésért

Alapítvány számlájára;

az előző évinek mintegy

a dupláját.

Köszönjük

nagylelkűségeket,

és kérjük, idén is gondoljatok

valamennyiünk közös ügyére!

**Adód 1%-ával
támogasd a hazai
siklórepülést!**

**A „Sárkányrepülésért”
Alapítvány adószáma:
19013907-1-13**

MRSZ

minden, ami repül!

**2003. évi
díjkiosztó:**

**Március 6-án
15 órától
a Millenáris
Parkban!**

**Repülős bál
március 6-án**

**a GOLDMANN
Étteremben**



**A bált idén is a
Repülősegély
javára
rendezzük!**

Jegyigénylés, asztalfoglalás Illikénél
(06-30-9112-961)

Találkozásunkig, jó repülést
kívánok!

Bálányiné Gyöngyvér



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

Grafika: Hemmert László

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: Tóth Imre

Hirdetésfelvétel: Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652

(28) 514-791

E-mail: beric@index.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 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon:

Monte-Carlo 2004

– Kovács Tünde

Fotó: Pedro; montázs: Beric

Számunk tartalma 3

Lég-tér

Monte-Carlo 2004 4

Papírmunka

**EHPU, azaz Európai
Siklórepülő Unió** 7

**Felelősségbiztosítás
külföldre** 10

Siklórepülő MKK 2004. 10

**Siklórepülő sport-
szabályzat 2004** 12

Szakértés

**Meghívó: Meteorológiai
előadás-sorozat** 16

Rejtvény III. 20

Lég-tér

Dűne – Susán Peti fotói 17

**Névjegy: Baráth Zotyó,
az égboltos** 18

**Motormadár-mellékletünk
a lap közepére van betűzve**

Következő számunkból

Porterville

Forgó Szilárd beszámolója



Valahol Európában, az északi szélesség 43,76 és a keleti hosszúság 7,45 fokán van egy tengerpart kövekkel, homokkal; nem engedélyezett, mégis legális leszállómezővel, amelyre évek óta immár több magyar száll le, mint az elbürokratizált és túllihegett magyar anyaföld bármely magyar tulajdonú és magyar környezetvédelmi magyar jogszabállyal övezett és magyar természetvédelemmel szegletére. Az igaz ugyan, hogy magyarhusángmentes.

Monte-Carlo 2004

Az útvonal:

Két évvel ezelőtt úgy döntöttem, hogy nem csupán a pletykákat hallgatom meg, hanem saját tapasztalatot szerzek arról, mi is az igaz abból, amit az ott nem jártak rebesgetnek, hogy Monte Carlóban mindenféle nullkilométeresek is lebévizsgáznak azután itthon mutogatják a papírjukat, vagy a semmiről nagyképműen arcoskodnak. Megnéztem, és a tapasztaltak miatt azóta évente megteszem ezt az utat.

A lehetőséget akkor TASI GABI teremtette meg számomra egy visszautasíthatatlan ajánlattal, csak le kell utaznom illetve autóznom odáig valahogy. KARDOS PISTÁTÓL kértem útvonaltervet, ma is azt használom, valahogy szívemhez nőtt ez a három A4-es oldal. A vázlat megmondja milyen útvonal-táblákkal fogok találkozni, Graz után Tarvisión, Palmanován, Tortonán és Ventimiglián át. A kri-

tikus csomópontokat kézzel berajzolta, innen tudhattam, milyen irányban hagyom el majd az autópályát, hogy a másikkra pánik nélkül csatlakozhassak. Kis zászlók jelzik a határokat, amelyek már megállás nélkül leküzdhetőek, ha az első, az Ázsiától elválasztó rábafüzesi átkelőn sikerül túljutni.

És a végén egy rajz.

Sose felejttem el az érzést, amikor megláttam a valóságban azt a követ, amelyet azelőtt csak Pista rajzolatából láthattam. Gyermekkorom indiános filmjeiben a kincset keresték és találták meg a főhősök ilyen eligazító vázlat alapján:



GURIGA
Fotó: TÓTH ZSUZI PEDRÓ

„Lesz ott egy kő, (és itt a szikla rajza) amely-nél jobbra kell tartanod.

Az az út már egyenesen a szálláshoz visz úgy, hogy amint négyesévé válik az út, az első rendőrlámpánál balra lelépsz és akkor már Cap Dail-ben vagy. Száz méterre jobbra meglátod majd a feljárót, nem lehet eltéveszteni.

És a kincs ott lesz eltemetve...”

Ha Monte Carlóba utazol, előtte ne hagyj itthon Kardos Pisti térképét. S meg fogod találni a szállást is, és a kincset is bizonyosan.

A sztori

Ebben az évben majd százötven magyar kalandozott Monacóba, hogy őseihez méltóan, fittyet hányva a keletről közeledő tatár veszélynek, elhódítsák a nyugat női szíveit és nem utolsósorban a nyugat téli termikeit. Heteken át özönlött a nép, a hátukon zsákokkal, amelyekben kincseiket hordták fel a hegyre, hogy azután szárnyakká varázsolják és a tenger felé a magasba vethessék magukat.

A tavalyelőtti szőnyeget valószínűleg elhordtuk. Vagy hazahordtuk kis emléküvegcsékben, vagy csupán lábunkra ragadt, mint a beszurkozott vékába az aranypenz. Nem baj, adtunk érte sok jó drága érmét, a helyi herceg abból vásárolt magának még egy yachtot. Nagyon nem zavar, a hatalmas hajó innen nyolc-százról kisebb, mint fiam legkisebb játékladikja, amit az akciós mosóporos dobozban találtam.

„Guriga, ne a divájjal menj Monacóba, nem fogod magad jól érezni rajta! Nem repültél fél éve, az pedig megkíván vagy 50 óra gyakorlatot. Inkább vidd az én ernyőmet, menj, próbáld ki!” – a harmadik ilyen ajánlatnak nem tudtam ellenállni.

Először MIKI ajánlotta az ernyőjét, szegény nem tudta, hogy kedvencemmel egy Gradient Aspennel akar levenni a lábamról. Azután jött SZABÓ JÓZSI, és felesége, Mónika ernyőjét ajánlotta. Az

Apco Presta sem egy semmi, de szegények nem tudták, hogy a balesetben nem a típus, hanem a mentőernyő-dobás hiányossága játszott a főszerepet. Ha tavaly részt vettem volna SZABÓ PETI tréningjén, és nem élesben kell először mentőernyőt dobnom, valószínűleg lábra érek, és másnap repültem volna ismét. Vagy bármelyik biztonságtechnikai tréningen, ha begyakorlom a mentőernyő dobás utáni teendőket, nem felejtkezem el arról, hogy a főernyő begyűjtése miért is nagyon fontos, és hogy miért veszély, ha hagyjuk azt kicsúszni a kezünk közül.

Oktatóm azt mondta, jó az a Divine, sokat tekertünk együtt, az az idő, amit azzal nem merek bevállalni, a másik ernyőjével sem lesz ínyemre.

Azután Eszmiki mégis megkérdezett újra:

„Guriga, mit szólnál egy Gradient Goldenhez? Tudod, hogy ez egy DHV1-2-es ernyő? Mi lenne, ha elvinnéd és kipróbálnád?”

Ilyen ajánlatnak nem lehet ellenállni. És lássatok csodát, a startproblémáim megoldódtak, ez a hibátűrő, kezes Arany Lejtő magától startol.

Mindjárt az első napon sikerült feltekernem vele alapig, és most már nem tudom vajon Arany Lejtő, vagy Arany Emelkedő-e nevének helyes fordítása.

A következő napokon azonban TÓTH ZSUZI is együtt repült velünk és jól lealáztott minket fordulékony Hornet Sportjának és százötven órájának köszönhetően. Ezzel azután nem csak repülő-tudásban de szerénységben is fejlődhetünk kicsinykét.

Az élmény csúcsa

Nem volt király idő. A kezdőknek azonban ideális. A starthelyen a szokásos biztonság várta a fiókacsapatot: RÓNA figyelő szeme, nyugodt hangja, és akinek

még ez sem elég: levegőbe segítő biztos kezei.

Én még nem vagyok nagy Sas. Gyermekemet így nem magam tanítom repülni, hanem rábízom a profikra. És higgyétek el, legalább akkora élmény látni, ahogy a csibe szárnyra kap, amint első próbálkozásait teszi, mint amikor gyerekeimet biciklizni tanítottam. S bár most nem én tanítom, de tudom nem az a fontos, hogy én tanítsam, hanem hogy jól tanulja meg. Biztonsággal és a tapasztalat alkalmazásával. S ha azt kérded, kire bízzad a gyermeked, nekem valamiért először egy vers jut eszembe.

„Ring az arany búza a végtelen Rónán...”

Nóra lányom itt



repülte első magas startját. Nem is látam. De tudtam, hogy itt és most a legjobb kezekben van. Róna végtelen jó kezeiben...



Utóirat:

Az a vád ért, hogy cikkeimben folyvást reklámozom azokat, akikkel együtt voltam. Nincs lelki-furdalásom. Az Airborne Siklóernyős Iskolát, a cikkben

említett ernyőtípusokat és repülő terepet bárkinek csak ajánlani tudom.

Jelen írásban a cenzúra nem engedte meg, hogy írjak azokról a hihetetlen figurákról, amelyeket Tasi a kedvünkért az égre rajzolt. Azokat majd leírja Ő és közlésezi az Airborne honlapján.



EHPU

azaz az Európai Siklórepülő Unió (European Hang Gliding and Paragliding Union)

Az uniót, azaz a szakág európai szövetségét hét ország alapította, a brit, a német, a belga, a fran-



ban tartott ülés jegyzőkönyvét, meghallgatták az elnök és a főtitkár beszámolóját, valamint új elnököt választottak.

Sajnos, ezekről a napirendi pontokról lekéstem, mert a január 30-i pénteki hazai mandátumzárás miatt képtelen voltam időben elindulni, hiába próbáltam időt megtakarítani azzal, hogy nem köttem biztosítást az útra, nem váltottam ki a zöld kártyámat, és e helyett a *Madártoll*hoz csatolandó anyagra vártam 6 órát, mint később kiderült, hiába.

Fél 11-re estem be az ülésre, 14 óra éjszakai autózás után, de a küldöttek láthatóan megőrültek a keleti jövevénynek: megtapsolták a messziről jött magyart.

A további napirendet végigültem, és annyira izgalmas volt, hogy nem aludtam el. A biztosítási kérdésekről egyeztetve kiderült, hogy annak egységesítésére egyelőre nincs remény, mert a dánok 8 millió eurós kockázati fedezetet követelnek meg a felelősségbiztosításukhoz.

„De hát ki akar Dániában repülni?” kérdezte a német küldött, ott ugyanis másfél millió euró a követelmény. Amikor elmondtam, hogy mi Magyarországon a 200 ezer eurós szintet is indokolatlannak tartjuk, egyetértően bólogattak, de sajnós tudomásul kell venni, hogy Európa a biztosítótársaságok kezében van. Habár, ha meggondoljuk, hogy a mi biztosítási követelményünk a németéhez arányítva annak 12-ed része, mialatt az átlag órabér nálunk, a német órabérnek szintén kevesebb, mint a tizede akkor nem vagyunk aránytalanok.

Általános kérdésként tárgyalták a

cia, az olasz, a portugál és a svájci siklórepülő szövetségek voltak az alapító tagok. Azóta jelentkezett tagságra a svéd, a norvég és a dán siklórepülőket képviselő szervezet.

A januári éves ülésen ezeken a küldötteken kívül a magyar siklórepülőket képviselhettem, egy olyan fonák helyzetben, hogy csak Magyarországon nem létezik siklórepülő szövetség, az a szervezet, amely Európa minden államában már létezik és képviseli hazájuk siklóernyőseinek és sárkányrepülőinek érdekeit.

Ismét találkozhattam azzal a 12 éves gonddal, amelyről először 1992-ben számoltam be San Francisco-i utamról hazajövet, és amelyet a szakág választott szervezetei azóta sem orvosoltak, hiszen a szakág értekezletein mindig leszavazták ez irányú javaslatomat.

Az idén Caprino Veronesében tartott ülésen elfogadták a tavalyi Edinburgh-

műrepülés, acro repülés problematikáját, és szégyenkezve kellett bevallanom, hogy Magyarországon ez hatóságilag tiltott, annak ellenére, hogy két alkalommal is benyújtottam az erre kidolgozott tematikát, négy év kemény és költséges munkáját. A gyártók félnek a műrepülő versenyektől, a sport látványa viszont megkívánná, hogy a legközelebbi Repülő Világjátékokon VB-t rendezzenek belőle. Az EHPU ez irányú ajánlatát megteszi a CIVL-nek, és talán a világ műrepülő versenyei bebizonyítják az acro repülés jogosultságát siklószárnyakon is.

Az újabb sárkányok, és különösen a Class5 osztály merevszárnyai stabilitási problémáira hívta fel a figyelmet az ülés következő napirendi pontja. A hosszstabilitás elállítása komoly veszély, ezért ezeknél a szárnyaknál a gyári beállított értékektől eltérni nem tanácsos. Katasztrófa származott abból, hogy a nagy gyakorlatú pilóta elállította gépét. Bemutatták, hogy a jól beállított szárnyal még a tandem képzés sem elképzelhetetlen.

A következő napirendi pontban a DHV, az SHV, az AFNOR és egy általam ismeretlen olasz alkalmasság vizsgáló rendszer érdekképviselői vesztek össze, egészen a kiabálásig. Mindegyik védte a saját vizsgálata értékét; jól láthatóan egymástól féltették a piacot. A svájci igyekezett besározni a német eljárást, de konkrétumokat nem tudott mondani.

„Csak blamálsz és sértegetsz minket, de hogy mikor és ki, milyen problémát talált a vizsgálatainkban, arról nem tudsz konkrétumot mondani” válaszolta csendesen a német küldött, az a Klaus Tanzler, aki az Európai Airsport Bizottság egyik alapítója és első elnöke volt.

Azután a képzés harmonizációját szolgáló IPPI programról esett szó. Érdekes, hogy mennyire nem ismerik a '92-ben egyezményt kötött országok ezt



a kártyát. A francia beszél róla a legtöbbit, és pont Franciaországban nem ellenőrzik, hogy az általuk annyira nyomott kis kék igazolvány érvényes-e, megvan-e. Ez a program egyelőre a CIVL kontrollja alatt áll, nyilván, hiszen az ő bevételeiket képezik az eladott IPPI kártyák. De az egyes országokban már mindenütt a szakági szövetség és nem a nemzeti repülőszövetség adja ki a CIVL-től megrendelt igazolványokat.

Az ülés végén szint kellett vallanom, akar-e Magyarország az EHPU tagja lenni, vagy nem. A tagdíj egy kb. ezer fős szervezet számára 500 euro, a következő évre. Újabb szégyenfoltként éltem meg, hogy be kellett számoljak, hazánkban nincs legális siklórepülő szövetség. A siklórepülés a Repülőszövetség kontrollja alatt zajlik, nem csupán a sport, de az üzemeltetés is. Ezt a küldöttek nem igen értették. Hiszen akkor hogyan tudjuk megvédeni a szabad repülés szabadságát, ha a motoros és repteles társadalomnak magyarázkodnunk kell, hogy nekünk se orvosi vizsgálatra, sem hatóságilag ellenőrzött repterekre, sem típusalkalmasságra nincs szükségünk?

Rátapintottam az olasz vendéglátótól kapott térképre. Olaszország szabad repülőterepéit tartalmazza koordinátával, széliránnyal, szintkülönbséggel. 476 starthelyet! No ez a térkép jó szolgálatot tesz majd az itthonról elűzött magyar szabad pilótáknak! Négy százhetvenhat starthely! S ezek közül több mint harminc közvetlenül határ közelben, vagy pont a ha-

tár vonalán! Sőt! Az egyik starthely Ausztriában van, s a leszállója már Olaszország. Hol vannak ehhez képest a hazai lehetőségeink, ahol még az aktívan fejtett kőbánya is számunkra tiltott természetvédelmi terület?

A német küldött fel is szólította a résztvevőket, hogy ne hagyják, hogy országokban a szabad repülés kivívott jogait ostoba rendelkezésekkel visszavegyék. Hiszen az Airsport Bizottság 92-es elvei nem változtak és a JAR (Joint Aviation Regulation – azaz az európai egyesített légiközlekedési szabályozás) sem végez hatósági szabályozást ezen a területen.

Felelősségbiztosítás külföldre

A 2004. február 10-e után kiadott nemzetközi pilótaigazosítást igazoló kártyákra (IPPI kártya) 2004. február 10-től december 31-ig európa valamennyi országára érvényes felelősségbiztosítást kötöttünk. A biztosítási limit 50 millió Ft (kb. 200 ezer euro), önrész 200 ezer Ft.

Az IPPI kártyák ára ezért 4000 Ft. Akinek korábbi IPPI kártyája van és szeretné azt felelősségbiztosítás tartalmúra kicserélni, az a régi IPPI kártyát 1000 Ft ráfizetésével újra becserélheti.

Ezzel egyidőben a PWC, illetve FAI versenyekre a versenyzők számára további kiegészítések is történtek, így ők a biztosításukat további 1000 Ft befizetésével kiterjeszhetik Brazíliára is és ennek a biztosításnak a limitje 800 ezer euro (ez is tartalmaz 200 ezer Ft önrészt). Tehát a külföldi versenyre menő pilótáink a régi IPPI kártya becserélésével 2000 Ft ráfizetésével rendelkeznek 2004-re ezzel a felelősségbiztosítással, ha még

Miközben erről folyt a szó, szemem többször az olasz FIVL zászlóra esett, amelyen az Olasz Siklórepülő Szövetség betűrövidítésének utolsó két betűje volt felírva: VOLO LIBERO (Szabad Repülés).

Az ülés végén megszavazták a költségvetést, ezen belül a főtítokár tiszteletdíját 4000 euróban, valamint az EHPU tisztségviselők költségtérítését.

Irigykedve néztem, hogy a saját gépkocsi használat térítését a legnagyobb természetességgel 0,2 euro/km-el számolják el. A hazai benzin úgy látszik a nyugati 1/3-a, mert nálunk az MRSzben ez 17 Ft/km.

Hát jó lenne már Európába jutni!

nincs nemzetközi pilótaigazolványuk akkor ahhoz, hogy ez az emelt biztosítás kapcsolódjon hozzá, nekik 5000 Ft az új kártya.

Remélem nem lesz szükség a versenyeken magasabb biztosítási limitre, mert nem hallottam, hogy bárhol is bármilyen biztosítási esemény indokolta volna a tavalyi PWC limit emelését.

Kérem tájékoztatások tagjaitokat. A biztosító felé szükséges adatközlés miatt a továbbiakban az IPPI kiadását kizárólag érvényes liszensszel és a startkönyvi jogosítás bemutatásával TÓTH ZSUSZINÁL lehet intézni.

Kérek mindenkit, akinek szüksége van rá, ne az utolsó pillanatban szóljon!

Kívánom, hogy ez a biztosítás is csak egy felesleges háttérnyugalom legyen számotokra, és ne legyen rá szüksége senkinek.

A 7-9. oldalt írta:

GURIGA

A 2004. évi SIKLÓREPÜLŐ MAGYAR KÖZTÁRSASÁGI KUPA versenykiírása

1. A verseny célja a hivatalos versenyeken kívül repült hazai teljesítmények sportértékű dokumentálása. **A verseny rendezője** a Magyar Repülő Szövetség Siklórepülő Szakbizottsága.

2. A repülések belföldről indulva végezhetők. Országhatáron túli feladat csak a Polgári Légiközlekedési Hatóság előzetes engedélye és érvényes útlevelel birtokában tűzhető ki.

3. A verseny ideje: 2004. március 15-től október 23-ig.

4. Nevezés Az első – akár rész – dokumentációk leadásáig kell, hogy megtörténjen. A versenybe a 2004-re érvényes MRSz liszensszel lehet nevezni és a verseny során a nyilvántartásba bejelentett légi járművel repült feladatot lehet beadni. A verseny nevezési díja versenyzőnként 2000 Ft. Az összeget a következő folyószámlára kell eljuttatni: 11613008-00192407-13000005, MRSZ Siklórepülő Szakbizottság. Az átutalásnál vagy postai feladatsnál legyen feltüntetve, hogy 'MKK 2004' és a pilóta neve.

5. A verseny értékelését a szakbizottság által kijelölt értékelő bizottság fogja végezni. A verseny zsűrije a szakbizottság.

6. A kitzhető MKK feladattípusok:

a., szabad táv

b., céltáv (maximum öt törésponttal is lehetséges a kitzzés)

c., távolsági értékelésű hurokfeladat

d., távolsági értékelésű FAI háromszög

(szárainak egyike sem kisebb a kerület 28 százalékánál) feladat A tervezett feladat hossza nem lehet kisebb 25 km-nél.

7. Az eredmények dokumentálásához az alábbiak tartoznak:

- MKK feladatlap, amit minden esetben csatolni kell a dokumentációhoz.

- a dokumentációhoz tartozik még a fotó negatív vagy GPS track log.

Az MKK feladatlapon a következőknek kell szerepelni:

- MKK

- Pilóta neve, klubja

- szárny típusa, azonosítója

- Dátum

- starthely neve (GPS használata esetén koordinátái)

- feladat leírása (fordulópontok listája, GPS használata esetén koordinátái)

- feladat fajtája

- starthely tanú neve és telefonszáma

- leszállás helye (GPS használata esetén koordinátái)

- leszálló tanú neve és telefonszáma

- térképvázlat a leszállásról

- csatolt dokumentáció negatív vagy GPS track log (ha van mindkettő, melyik alapján kéri az értékelést)

- a feladat előzetes értékelése

Fotós igazolás esetén a következő fotókra van szükség:

- feladatlap

- starthely a levegőből (nem kell fotószektorból)

- fordulópontok fotószektorból

- leszállás várható helye (sárkányrepülőknél biztonsági okokból kimaradhat)

- leszállás helye a földről azonosítható háttérrel, légi járművel

Fontos, hogy az előkészített negatívon a meghatározott fotó sorrenddel készüljenek a felvételek. A feladatkiírás, a kitzött feladat, az időpont, név és az MKK jelölés is olvasható legyen. A fordulópontok, valamint a leszállás helye a fotón beazonosítható legyen.

Fotóigazolás esetén az MKK feladatlapot a fotónegatívval együtt 30 napon belül a versenyző feladata eljuttatni a szakbizottsághoz (postacím: 1550. Budapest Pf.: 59.).

GPS-es igazolás: a feladat megkezdése előtt a pilóta SMS-ben elküldi a kitzött feladatot (pilóta neve, a feladat fajtája és a starthely-fordulópontok-cél) mkk@siklorepules.hu e-mail címre, majd a feladat befejezésekor a szükséges adatokat (pilóta neve, a leszállás helye) ugyanarra az e-mail címre. Abban az esetben, ha a feladatlapon objektum és GPS koordináta is szerepel, akkor az értékelés a koordináták alapján történik. A fordulópont teljesítése során a tracklog legalább egy pontjának FAI fotószektorban kell lennie.

GPS tracklog pontjaihoz kell időadatnak kapcsolódnia. A tracklogban maximum két darab ötperces megszakítás lehet, amelyek nem lehetnek a start és a leszállás pontjainál. A GPS tracklogjának magasságot nem szükséges tartal-

maznia. A tracklogpontok mintavételezési ideje maximum 30 másodperc lehet. Amennyiben a tracklogpontokból légtérsértés állapítható meg a feladatot nem fogadja el a szakbizottság.

GPS-es igazolás esetén a letöltött GPS tracklogot a repülés napját követő 5 napon belül kell eljuttatni a mkk@siklorepules.hu e-mail címre. A feladatlapot ebben az esetben 15 napon belül kell eljuttatni a szakbizottsághoz (postacím: 1550. Budapest Pf.: 59.). Késedelmes beadás esetén az eredmény nem értékelhető.

GPS-es igazolásnál az SMS-ben és fotós igazolásnál a feladatlapon a starthely-fordulópontok-cél meghatározása vagy koordinátával vagy egy maximum 100 méter átmérőjű objektummal (útkereszteszűrés, templom, vasútállomás épülete, torony, repülőtér beton D-i. vége stb.) történhet.

8. Az értékelés sportáganként külön történik. Szabad táv értékelése a starttól a leszállásig repült táv, a céltáv értékelési módszer vissza körzözés utáni km értékkel számolva (töréspont esetén a kurzus törésével), a teljesített feladatok km értékét szorozókkal növelve vesszük figyelembe a pontszám kiszámításakor.

Számítási képlet az MKK-ban:

$P = 1000 \times SQR(NT/NN) \times (L-10) / L_{max}$

ahol: NT az MKK-ba értékelhető eredményt beadott versenyzők száma

NN az évben minősült versenyzők száma

L a szorozókkal kiszámolt érték km

L_{max} a szorozókkal kiszámolt legnagyobb km érték.

Szorzók:

Feladat	fordulópont nélkül	egy fordulópont után	két fordulópont után	befejezett feladatért
Szabad táv	-	-	-	0,75
Céltáv	1	-	-	1,3
Hurok	1	1,2	-	1,7
Háromszög	1	1,2	1,5	2

9. Az MKK végeredményét a versenyző által beküldött és határidőre érkezett 3 legmagasabb pontértékű eredménye alapján (a be nem adottakat 0 értékkel) számítjuk. Így a versenyző %-os MKK teljesítménye:

$PS = (P1+P2+P3)/P_{max}$, ahol:

P_{max} az MKK 3 legnagyobb értékű pontszámának összege, amelyek azonban nem eshetnek azonos napra. **Eredményhirdetés 2004. december 31-ig.**

10. Bármely dokumentum hiánya, vagy hiányossága, illetve késedelmes beadása esetén, azt a Szakbizottság nem fogadja el vagy büntető ponttal sújtja. A beérkezett eredményeket tájékoztató jelleggel az MKK nyíltabbá tétele érdekében folyamatosan feldolgozzuk és

közzétesszük a www.siklorepules.hu webcímen. Óvási határidő az adott teljesítmény közzétételét követő 14. nap. Óvási díj 5000 Ft.

11. A verseny díjazása összetettben és kategóriánként történik. **Kategóriák:**
Legjobb kezdő: előző évben pilóta vizsgát tett MKK-ban elsőként versenyző pilóta

Legjobb női pilóta

Legjobb tandem pilóta

Legjobb klub (klubonként a három legjobb pilóta eredménye számít)

Kategóriák díjazásához legalább három résztvevő szükséges. Díjaztadás a 2005 márciusában rendezett MRSZ díjkiosztón.

MRSz, Siklórepülő Szakbizottság

A Magyar Repülő Szövetség 2004. évi siklórepülő sportszabályzata

I. A versenyek rendezésének, lebonyolításának és értékelésének rendje

Hivatalos és rangsoroló minden olyan nyílt verseny, amelyet az MRSZ szabályai alapján, a Szakbizottság előzetes hozzájárulásával rendeznek, és amelyen legalább három érvényes tagsággal rendelkező MRSZ egyesület minimum 15 versenyzővel indul. Hivatalos továbbá az MKK (Magyar Köztársasági Kupaverseny) és a NMK (Nemzetközi Magyar Kupaverseny) is. Ezeket a versenyeken mindenki részt vehet, aki versenykiírásban és a helyi szabályzatban foglaltakat elfogadja. Minden versenyzőnek érvényes

versenyengedéllyel vagy FAI sporting licence-el, a légi járműveknek hatósági nyilvántartást igazoló alkalmassági tanúsítvánnyal kell rendelkeznie, amelyet a rendező köteles a verseny megkezdése előtt ellenőrizni.

1. Versenykiírások elkészítése

A verseny rendezője köteles a versenykiírást legalább 30 nappal a verseny kezdete előtt közzétenni.

2. A "Versenykiírás" tartalma:

- 2.1. A verseny rendezőjének megnevezése (klub, szervezet, személy)
- 2.2. A verseny helye (szállás, starthely, indulás módja)
- 2.3. A verseny időpontja, időbeosztása

2.4. A versenyre nevezés feltételei (határidő, nevezési díj, szolgáltatások, regisztrációs feltételek)

2.5. Versenyvezetés, szolgálatok (versenyigazgató, repülésvezető, zsűri)

2.6. A várható feladatok meghatározása. A feladatkitűzésnél arra kell törekedni, hogy a versenyzők szokjanak hozzá a nemzetközi követelményrendszer teljesítéséhez. Nem szabad olyan feladat mellett dönteni, amely csak anyagi megfontolás miatt egyoldalúan a Rendező érdekeit szolgálja! A kitűzött feladatnak a 25 km-t meg kell haladnia. A feladatkitűzés a versenyigazgató, vagy az általa kijelölt bizottság hatásköre.

2.7. Az eredmények igazolása és dokumentálása. Az elért teljesítmény hitelesítése egyidejűleg távigazolólappal és fotóval vagy a helyi szabályzatban lefektetett feltételek mellett GPS igazolással kell, hogy történjen, kivéve ha a versenyzők érdekében a versenyrendező a feladat függvényében a fotó vagy GPS igazolást elengedi (például. céltáv a versenyző idejét mérve). A GPS igazolás feltételeire a III/8. pont érvényes.

A „tavigazolólap” kézzel rajzolt térkép vázlat, amelyből a leszállás helye beazonosítható terepponttal és földrajzi koordinátákkal 200 méter pontossággal megállapítható. Szerepeljen rajta a versenyző neve, a start helye és ideje, a teljesített feladat leírása fordulópontokkal. Fotóigazolás esetén a fotózás sorrendje az FAI előírásai szerint:

A dátumot és a feladatot tartalmazó FELADAT TÁBLA, a pilótát és a légi járművet azonosító módon. (Lehet két egymást követő fotó is) Fordulópontok a levegőből, fotószelektorból. Ha nincsenek, legalább egy légi felvétel felismerhető objektummal, vagy a

szárnyal. Értékelhető fotó a leszállás helyén a földről azonosítható háttérrel. A versenyen az eredmények közzétételétől az óvási határidőig lehetőséget kell biztosítani a dokumentumok megtekintésére.

2.8. Az értékelés módja: a megtett távolságot a leszállás helyének (GPS értékelésnél a célhoz legközelebb eső tracklog-pont) kurzusra történő visszakörözésével (kivéve szabadtav) kell meghatározni. Ez a versenyző értékelt távja, amelyet a napi pontszámolásnál figyelembe kell venni. A verseny értékelését, a naponta elért pontszámok összeadásával kell végezni. A versenyeken alkalmazandó számítási képlet a repült távot és befejezett feladatban a sebességet pontozza úgy, hogy a napi pontmaximum az 1000 pontot nem haladhatja meg. Minden versenyszámot követően el kell végezni az értékelést, majd a napi- és összesített eredményt a következő versenyszámig (esetleges óvásra is időt hagyva) közzé kell tenni. Óvást benyújtani a következő feladat megkezdéséig lehet. A verseny utolsó napján a rendező köteles kihirdetni a verseny eredményét. Ezután a versenyeredményekkel szemben nem, csak a versennyel szemben lehet óvással élni, a verseny eredményének közzétételétől számított 7 napon belül. A versenyen az első versenyfeladat előtt 3 tagú zsűrit kell választani.

3. Versenyjegyzőkönyvek megküldése

A verseny rendezője köteles a versenyről készült jegyzőkönyvet, a napi eredménylistákat, fotókat, tracklogokat és az esetleges zsűri döntések jegyzőkönyveit a verseny eredményhirdetése után a szakbizottságnak 7 napon belül megküldeni. A szakbizottság a beérkezett jegyzőkönyvek alapján, 14 napon belül érvényesíti a

versenyt. A zsűri az óvási határidő letelte után, amennyiben óvás nem érkezett be - vagy beérkezett óvás esetén az elbírálás után - engedélyezheti a filmek versenyzőknek történő visszaadását, illetve egyes dokumentumokat a döntés mellékleteként csatolhatja a szakbizottságnak átadandó anyaghoz.

II. A versenyeredmények éves elbírálása

1. Az éves rangsor megállapítása

Az éves rangsort az egyes versenyzők 3 legmagasabb pontértékű rangsor pontszámának összege adja. Az éves rangsort az év utolsó hivatalos versenyének utolsó versenynapjáig született érvényes versenyeredmények alapján kell számolni, amelyet a szakbizottság év végén a versenyrendezők által eljuttatott hiteles dokumentumok alapján értékeli a szakbizottság által elfogadott versenyekből, az MKK-ból (Magyar Köztársasági Kupaverseny) és a NMK-ból (Nemzetközi Magyar Kupaverseny). Az év versenyein a versenyzők az éves versenynaptárban megjelölt versenyek közül a versenyeken való szereplésük alapján a teljesítményüket, az értékelt napokat és a versenyen résztvevők rangját tartalmazó „rangsor pontot” (PR) szereznek. Ennek kiszámítása a következő:

$$R=1000*PS*SN*SV$$

ahol: **PS** - a versenyző százalékos versenyteljesítménye (a versenyző szerzett összes pontszáma osztva a versenynap-győztesek pontjaival, az NMK-ban a nemzetközi rangsorban az adott versenyző pontszáma osztva a legjobb magyar versenyző pontszámával); **SN** - szorzó az értékelt napok szerint (2 nap esetén 0,5; 3 nap esetén 0,7; minden további nap +0,1). Az NMK SN szorzója 0,7. **SV** - szorzó a versenyzők rangja szerint (0,5 + 0,05*a 2003-as rangsor első osztályú versenyzőiből ahányan a versenyen indultak).

2. Minősítések

Az éves rangsor alapján: **I. osztályú** az évben pontot szerzett versenyzők első 10 helyezettje **II. osztályú** az évben pontot szerzett versenyzők 11. helyezettől a rangsor első 50%-áig **III. osztályú** az évben pontot szerzett versenyzők második fele. Az „Év sportolója” cím az éves rangsor 1. helyezettjét illeti meg.

3. Válogatott keret

A 2004-ben érvényes válogatási rendszer: A szövetségi kapitány a rangsor nyilvánosságra hozatalától számított 30 napon belül válogatott keretet kell hirdessen. Az éves rangsor képezi a 2004 évi válogatások alapját úgy, hogy a keret vezetője válogat ki tíz pilótát, az általa legjobb formában lévőnek ítélte versenyzőket. A végleges válogatott keretet a szakbizottság hagyja jóvá. A válogatott keret felkészítését és a válogatást a szakbizottság által javasolt, az MRSZ elnöksége által jóváhagyott személy, felkészítési terv alapján a válogatott keret vezetőjeként, mint szövetségi kapitány végzi. Az utazó keretet a szövetségi kapitány jelöli ki a szakbizottság jóváhagyásával.

A 2005-től érvényes válogatási rendszer: A szakbizottság három válogató versenyt jelöl ki az év folyamán a szövetségi kapitány javaslata alapján, az MRSZ és FAI versenynaptárából. A kijelölés legkésőbb a verseny megkezdését megelőző 30 nappal meg kell történnjen. Ha egy versenyt annak megkezdése előtt törölnék, helyette új verseny jelölhető ki. FAI Class 1-es versenyen 2004 után indulási jogot a pilóták a verseny megelőző év válogató versenyein szerzett válogatott rangsor-pontjai közül a két legmagasabb figyelembe vételével felállított sorrend szerint nyernek. Visszalépés, nevezés visszautasítás, az induló keret bővülése esetén a részvételi jog mindig a sorrendben következőt illeti.

VRP=(PPA/GYPA)*1000*NAP*SQRT((WPRSA/PSZA)/(WPRS1/PSZ1))

VRP a pilóta az aktuális versenyre számított válogatott rangsorpontja

PPA pilóta aktuális versenye végeredményében élő pontjai

GYPA győztes pilóta aktuális verseny végeredményében élő pontjai

NAP 0, ha egy érvényes nap; 0,5 ha két érvényes nap; 0,75 ha három érvényes nap, és 1 ha négy vagy több érvényes nap van az aktuális versenyen

WPRSA az aktuális versenyen legalább két napon elstartolt pilóták a verseny megkezdését megelőző hónap elsején élő WPRS pontjainak összege

PSZA az aktuális versenyen legalább két napon elstartolt pilóták száma

WPRS1 2004-ben elsőnek kijelölt és értékelhető eredménnyel zárult versenyen legalább két napon elstartolt pilóták az annak megkezdését megelőző hónap elsején élő WPRS pontjainak összege

PSZ1 2004-ben elsőnek kijelölt és értékelhető eredménnyel zárult versenyen legalább két napon elstartolt pilóták száma

GYIK:

Végeredményében élő pont = a verseny hivatalos végeredményében szereplő a pilóta helyezését meghatározó pontszám

Élő WPRS pont = A legutolsó kihirdetett WPRS-ben szereplő pontszámok

Győztes pilóta pontja = annak a verseny végeredményében élő pontszáma akit a rendező győztesként nevez meg

Pilóta pontja = a pilóta a verseny végeredményében élő pontszáma

Nap szorzó = egy érvényes versenynap esetén 0, két érvényes nap esetén 0,5, 3 érvényes nap esetén 0,75, 4 vagy több érvényes nap esetén 1

Két napon elstartolt pilóták = két versenynapon adott le értékelésre eredményt

WPRS = FAI CIVL World Pilot Ranking Scheme (FAI sportágra vonatkozó nemzetközi pilóta rangsorpontja)

III. Rekordok hitelesítése

Nemzeti (magyar pilóta által bárhol a világon repült) és magyar (Magyarországról indult magyar pilóta által repült) rekordok hitelesítésére a Szakbizottság az FAI érvényes előírásainak betartásával illetékes. Rekordok hitelesíthetők általános, női és tandem kategóriában. A hitelesítéshez az MKK kiírásban szereplő igazolási feltételeknek kell megfelelni. Elfogadható még hazai vagy nemzetközi hivatalos versenyen értékelt eredmény is, a verseny értékelése alapján. A rekord megszületésétől számított 30 napon belül a rekordot igazoló dokumentumokat a versenyző feladata eljuttatni a szakbizottsághoz (postacím: 1550. Budapest Pf.: 59.).

1. Szabad táv: a starttól a leszállásig mért távolság vissza körzőzés nélkül.
2. Céltáv: a start előtt megnevezett céllal. Céliba érkezésnek számít, ha a célt a pilóta a levegőből fotószelektorból fotózta, vagy a fotószelektoron belül szállt le
3. Oda - vissza táv Hurok, amely befejezettnek tekinthető, ha az indulási pontot beérkezéskor fotószelektorból fotózta, vagy a fotószelektorban szállt le.
4. Háromszögön repült táv érvényes háromszögnek tekintendő az a feladat, amely szárainak egyike sem kisebb a kerület 28 százalékánál.
5. Háromszögön repült sebesség (25,;50,;100,;150,;200,;300 km-en)
6. Oda - vissza útvonalon repült sebesség (100,;200,;300 km-en)
7. Magasságyérés (Hitelesített barográf szükséges hozzá, melyet a rekordkísérllet előtt 1 éven belül,- vagy a kísérletet

követően 1 hónapon belül hitelesítettek. GPS tracklog leadása is lehetséges, melyet a GPS magassági pontatlansága miatt 10% értékcsökkentéssel hitelesít a szakbizottság.)

8. E szabályzatban külön nem érintett

kérdésekben az FAI CIVL Sportkódex 7. szekció "O" osztály 2004 január elsején érvényben lévő előírásai az irányadók. (Letölthető és/vagy olvasható a FAI web oldalán:

www.fai.org/hang_glider/documents)

MEGHÍVÓ

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (PoLéBiSz) az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kar (ELTE TTK) Meteorológiai Tanszékével közösen nyílt szakmai fórumot szervez

a meteorológia és a repülésbiztonság összefüggéseiről

Időpont: 2004. március 6. (szombat) 9³⁰ óra

Helyszín: 1117 Budapest, Pázmány Péter sétány 1/A, Eötvös Terem (az ELTE TTK északi épülete a Petőfi hídnál, földszint, 0.83 terem)

PROGRAM

Köszöntő – Dr. Tasnádi Péter, dékánhelyettes, ELTE TTKK

Megnyitó – Mészáros László, igazgató, PoLéBiSz

Klimaváltozás, extrém időjárási események – Dr. Bartholy Judit, tanszékvezető egyetemi tanár, ELTE TTK Meteorológiai Tanszék

A meteorológia és a repülés – Sándor Valéria

meteorológus, osztályvezető

OMSZ Alapelőrejelzések és Repülésmeteorológiai Osztály

Az időjárás hatásai a Ferihegyi Nemzetközi Repülőtéren.

A fel- és leszállások – Kardos Péter

meteorológus, HUNGAROCNTROL Repülésmeteorológiai Osztály

Az időjárás „ragadozó” A kis- és nagygépes balesetek, események

– **Sárközi Szilárd** meteorológus,

HUNGAROCNTROL Repülésmeteorológiai Osztály

Meteorológia és a Flow Management – Törőcsik József

elemző, PoLéBiSz

Szárnyvég-örvények elmélete – Dr. Gausz Tamás, egyetemi docens

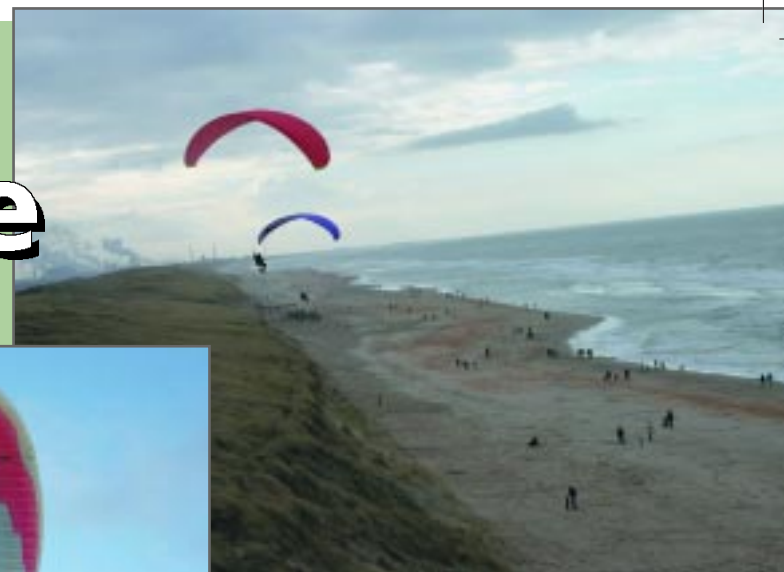
BME Közlekedésmérnöki Kar, Repülőgépek és Hajók Tanszék

A részvétel díjtalan!

A rendezvény befejezésének várható időpontja 14³⁰h

Az előadók bemutatása a <http://www.casb.hu/> honlapon.

Dűne



Susán Peti
üzeni:

„Még kattingatok sokat, aztán lehet írok valamit de sokra ne számítsatok... De ki is jöhettek, szállás van, aztán lehet nyomni a dűnéken. Persze ez nem garantált...

Az égboltos

A belvárosban, régi, „patinás” klub falai között beszélgetek Baráth Zoltánnal. A hatalmas terem szinte elnyeli a hangunkat. A szomszéd helyiségből azonban egyre inkább beszűrődik a „szakértés” moraja, az esti előadásra gyülekeznek a pilóták. Hamar megtaláljuk a közös hangot, hiszen nemcsak repülni, de írni is mindketten szeretünk.

Mike: Hogyan kezdődött a repülés az életében?

Zotyó: Nagyon régóta szerettem volna repülni; ahogy mondani szokták, gyermekkorom óta, de mint utasgép pilóta. Nem is igazán a repülés miatt, hanem azért, hogy utazhassak. Azután, amikor elmentem reporvosira, simán kirúgtak, és ugyanez várt rám a sárkányos reporvosin is. Azt mondták, ne is reménykedjem benne, hogy valaha is orvosim lesz. De azért ennek ellenére elég jól elrepülgetek.

Mike: Most nem is kell hozzá...elvileg.

Zotyó: Hát kellene igazából, de ha az ember nincs feltűnő helyen..., főleg ha már olyan keveset is repül, sajnos, mint én, akkor kisebb a veszélye annak, hogy kéri majd valaki. Meg nagyon rendesek azok a sporttársak, akik tudták és nem szóltak. Ha már itt tartunk, ezért is rendeztem versenyeket évről-évre, hogy én mint versenyrendező magamtól nem kérem majd az orvosit. Bár hozzá kell tennem, hogy amikor az orvosin elvették a kedvem, sokáig nem is próbálkoztam a repüléssel. Ráadásul maga a vitorlázó-repülés nem is izgatott különösebben, sportolni szerettem nagyon. Amikor



Faludi Miklós

megjelent a sárkány, mint sporteszköz tetszett meg. Sajnos a szülői tiltás is visszatartott néhány évig, de végül is elkezdtem repülni. A közös élmények és a társaság volt az, ami igazán megfogott ebben az egészben.

Mike: Az elsők között voltál, akik itthon szárnyra kaptak?

Zotyó: Határeset. A kezdetek végén, de még azelőtt, hogy a sárkányrepülés tömegsporttá vált volna Magyarországon.

Mike: Említetted az előbb a versenyzést...

Zotyó: Igen, hiszen nem csak rendeztem a versenyeket, de hosszú évekig részt is vettem rajtuk. Bár hozzá kell tennem, hogy engem nem a helyezés motivált, igazából a társaság miatt jártam ki. Az, hogy közben jó eredményeket értem

Név: Baráth Zoltán (Zotyó)
Születési idő: 1954. április 14.
Státusz: sárkányrepülő-oktató, páros repülés rekordtartó
Szárny:Wills Wing HP-AT
Klub:

Műgyetemi Sportrepülő Egyesület
Sárkányrepülő Szakosztálya
Elérhetőség: 06-30-9241744
(a képen fiaival, az Újlakin)

el, tiszta szerencse. Nyilván, ha jobban akartam volna versenyezni, akkor még jobb eredmények születhettek volna.

Mike: Sokat adott neked a repülés?

Zotyó: Itt megint csak az utazáshoz fordulok vissza, mert sárkányozás ürügyén, illetve bele-bele szöve az utazásaimba, szinte az egész Földet beutaztam (persze saját pénzen) és ha már arra jártam, ahol lehetett, repültem is. Ezen kívül a legnevesebb sárkánygyártókat is meglátogattam, megnéztem az üzemeiket, ahol a repülőinket gyártják. Összekötöttem az utazási szenvedélyemet a repüléssel.

Mike: De el is vett...

Zotyó: Igen. Erre sajnos egyértelműen válaszolhatok. Én nagyon sokat oktattam. Régóta folyt a repülés esemény nélkül, már szinte azt hittük, hogy

védve vagyunk a balesetektől, amikor három évvel ezelőtt hirtelen, egymás után három olyan pilóta is meghalt, aki korábban a növendékem volt. Gyakorlatilag egy éven belül történt mind a három eset. Azért is fájdalmas ez, mert mindhárom megfontolt, komoly pilóták voltak... Ez az időszak mély nyomot hagyott bennem.

Mike: Távolati terveid?

Zotyó: Fő feladatomban most a gyermeknevelés, hiszen van egy két- és egy hároméves fiam, ezenkívül idős édesanyámmal is én törődöm. Ez az erősen lecsökkent repült időben jelentkezik, de ahogy a gyerekek nőnek, ez mindenképpen növekedni fog. Fontos tervem még, hogy újraélesszem a „Sárkányrepülésért Alapítványt”, amit 1989-ben 11 klubtársammal együtt hoztunk létre. Átvesszem



a vezetését, és remélem, újra hasznos lesz a siklórepülőknél.

Mike: *Olvastam róla a Madártoll mellékletében.*

Zotyó: Meg is lett az eredménye, hogy megjelent az írás, mert eddig főleg a szakosztálytagok utalták át az adó 1%-át, de most megduplázódott az összeg, tehát érezhető, hogy máshonnan is jött pénz.

Mike: *A kezdők felé?*

Zotyó: Már biztosan mindenki elmondta, hogy megfontoltan repüljenek. Jobb a más kárán tanulni, úgy-hogy járjanak nyitott szemmel és füllel.

Mike: *Egy utolsó gondolat?*

Zotyó: Amikor felhívtál, eszembe jutott, hogy volt nekem is egy újságom a hivatalos MRSZ újság megszűnése után,

de még a *Madártoll* előtt, amit egymagam írtam. *Hermes* volt a címe, a görög hírvivő isten után. Havonta elküldtem saját költségemen az összes klubba, és jó volt tudni, hogy várják. Ebben az újságban volt egy rovat, a „Pilotaprofil”. Itt hasonló riportok, illetve önéletrajzok jelentek meg, mint most a „Névjegy”-ben. Ezért mosolyogtam, amikor megláttam az újságban, hogy hasonlót csinálsz.

Talán érdekes lehet még, hogy időtlen idők óta tartom a páros sárkányrepülés magyar rekordját, ami lehet, hogy a sárkányozással együtt fog kihalni. A másik számomra kedves eredmény, hogy az oklevéllel szemben, nem hatodikként, hanem negyedikként repültem meg a száz kilométert Magyarországon. Erre azért büszke vagyok. ■

Játék – III. rész

A mostani feladatnál, hasonlóan az előzőekhez ugyanazon koordinátákkal kell számolni, a szél 25 km/órás D-DNy-i, a repülő eszköz sebessége nem változik. **Kiszámolandó** a 4 óra alatt megtehető legnagyobb út, úgy hogy a start és cél meg-egyeznek, de erre bármelyik koordinátát választhatjátok. Az út során legfeljebb egyszer lehet a koordinátákat érinteni, a startpontot kivéve, amit csak kezdet- valamint végpontként lehet használni.

Beküldési határidő: március 1.

Tőlem ez az utolsó feladat, remélem, nem csak számomra volt érdekes. A továbbiakban Guriga veszi át a stafétát; természetesen a kiértékelést együtt készítjük el. További jó szórakozást és sok sikert!

Bagi Zsolt

mantra

Hamarosan megérkezik ...

ASPEN DHV 2

Végtelen siklás!
Vmax 56km/h (28-as méret)
Válogatott kerettagoknak kedvezmény!

GRADIENT

Külföldi újtáink
időpontjai a WEBoldalon!!

0620 9264-251
e-mail : info@airmax.hu
net : www.airmax.hu

22



Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseiteket a megjelenés hónapjának 2-áig, e-mailen, vagy telefonon juttasd el hozzám. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni a feladással párhuzamosan, normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: ASE, 1550 Budapest, Pf. 59. A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”.

Magyar Bertalan

(beric)

E-mail: beric@index.hu.

Tel.: (28) 514-791; (30) 9642-652

Új hirdetési tarifáink

Apró: 300 Ft

(20 szóig, hasábra szedve, kiemelés nélkül)

1/6 színes 1500 Ft

1/6 f/f 1200 Ft

1/3 színes 3000 Ft

1/3 f/f 2000 Ft

1/2 színes 4500 Ft

1/2 f/f 3000 Ft

1/1 színes 6000 Ft

1/1 f/f 4000 Ft



Apollo Racer GT

kétüléses

motoros sárkány eladó!

Motor: Rotax 503/2V

(alaplászerekkel)

Szárny: C4M 14,5 m²

Írányár: 700 ezer Ft.

Tel.: (20) 9929-166,

Iványi Gyula

SF25 C

motoros vitorlázó eladó

Évjárat: 1971

7600 óra, 16 800 felsz.

Kisebber séküléssel,

motor nagyjavítás előtt.

2.875.000 Ft

Tel: 06-20 2056-467

Vágány András

TENGERSZEM Sportbolt



1067 Budapest, Teréz körút 33.

Nyitva: H-P 10-19h, szombat 10-14^h

Tel.: (06-1) 3111-866, (06-70) 381-9313

www.flyaway.hu; www.tengerszem.hu



Nova

Gin

Avasport

Wings

Bräuniger

Digifly

Tanfolyamok

Felszerelés

Kiegészítők

Utazás

Szaktanácsadás

Egy bolt
ernyősöknek, túrázóknak
és túrázó ernyősöknek



APOLLO

UL AIRCRAFT „HALLEY”

E-mail: apollo@mail.datanet.hu

Internet: www.halley.hu