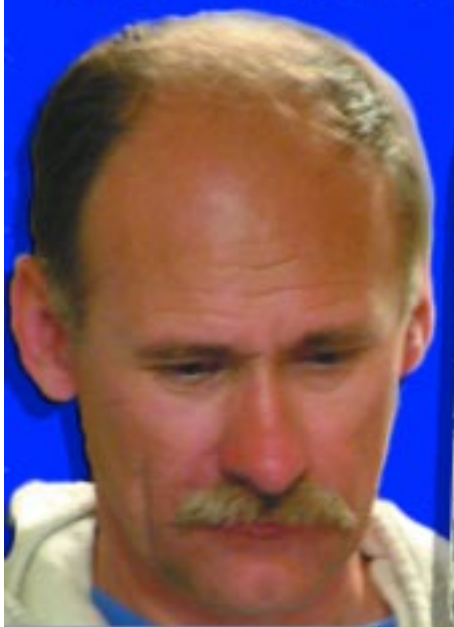
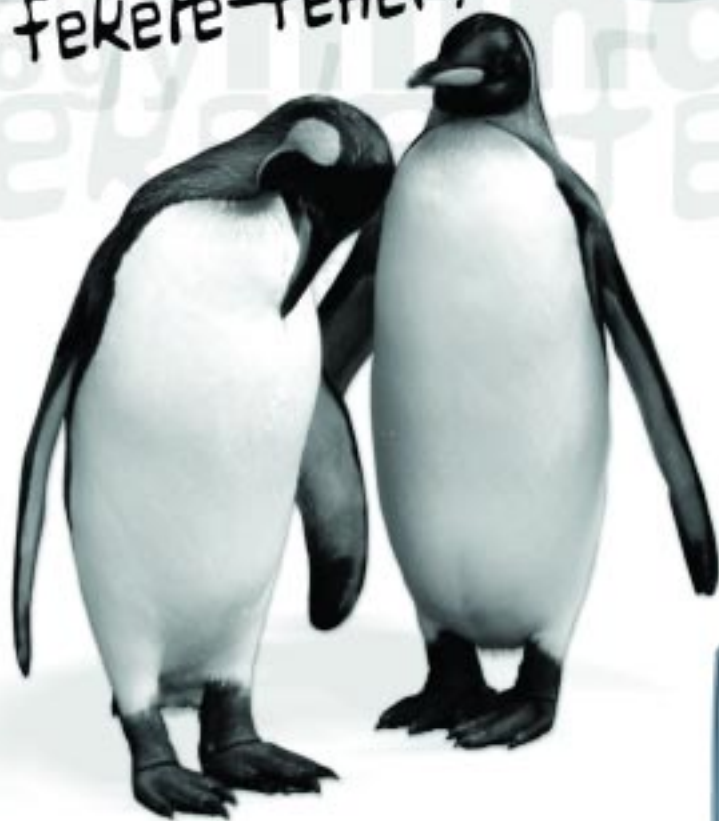


madártoll

A szabad repülők lapja – 136. szám – 2004. április



Unod, hogy minden fekete-fehér?



VÁLTS SZÍNESRE!



 **GARMIN**
www.garmin.hu

Szeretnél pilóta lenni!? UL repülőgépet venni!?



Keresd fel honlapjainkat:

www.beszitop.hu

www.pilotakepzes.hu

www.setarepules.hu

www.legitaxi.hu

Akciók a 2004-es szezonra:

- Motoros sárkányrepülőgépre sportpilóta jogosítás csak 250 ezer Ft
- Merevszárnyú UL-A/2 sportpilóta jogosítás csak 540 ezer Ft
- PPL-UL/A/2 szakszolgálati engedély megszerző tanfolyam csak 750 ezer Ft
- PPL-A motoros repülőgépvezető szakszolgálati engedély megszerző tanfolyam csak 900 ezer Ft
- PPL-A bentlakásos intenzív pilótaképzés 30 nap szállással és reggelivel csak 1.020 ezer Ft

A fentiekén kívül választható tanfolyamok:

- PPL-B; PPL-C Multi-engine;
- Angol rádiólevelező tanfolyam;
- Műrepülő kiképzés; Kötélkérepülő kiképzés; Oktatói kiképzés;
- Motoros vontatói kiképzés
- Típusátképzés Cessna-150, Piper-28, Zlin-226 Tréner, Fk-12 Comet, FK-09 Mark - Fk-14 Polaris típusokra,
- PPL-A szakszolgálati engedély hosszabbítás



BE-SZI TOP Légiszolgáltató Kft.
és Repülőiskola

az FK Lightplanes magyarországi képviselője

8749 Zalakaros, Repülőtér

Tel.: 06-20-9327-304 06-20-9383-658 E-mail: info@beszitop.hu



A hazai szabad repülők lapja
Postacím: Amatőr Siklórepülő Egyesület
1550 Budapest, Pf. 59.

Szerkesztő: KERÉKES 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

Előfizetéssel kapcsolatos ügyek:
TÓTH ZSUZSANNA. Tel.: (30) 211-7021

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: Szakóca, '75-'04
Montázs: MAGYAR BERTALAN

Számunk tartalma

Papírmunka

Megalakult a
Szabad Repülők szövetsége 5

Mit kezdjük a
megrendelőlappal? 6

Meghívó

Guinness-rekordkísérlet
Sándorfalván! 6

UL-találkozó
Rétságon 12

Szakértés

A Csobánc
és Európa, avagy... 9

„Légiközlekedési
esemény” 11

Flattergátló rendszerek
ellenőrzése – 2. 13

Rejtvény V.
– záró feladat 16

Lég-tér

Névjegy: Szakóca, akit
„őskövületnek” becéznek 17

Motormadár-mellékletünk
a lap közepére van betűzve

Megalakult a Szabad Repülők Szövetsége



KERÉKES LÁSZLÓ
ügyvezető

2004. március 31-én az Airborne SE, az ASE, a Kettő SE, a PSE, a Tokaj Fly SE és az UFO SE siklórepülő egyesületek megalakították a Szabad Repülők Szövetségét.

A Szövetség megalkotta alapszabályát, és megválasztotta tisztségviselőit.

A Szövetség elnöke PETRÓ ZOLTÁN lett; az elnökség tag-

jai: KERÉKES LÁSZLÓ (ügyvezető), DR. HEGEDŰS ANIKÓ (jogász), TÓTH IBOLYA (könyvelő) és ÁDÁM ELEK.

Tiszteletbeli elnökségi tagnak választottuk: DR. PETRÁNYI GYÖZÖT (az MRSZ egykori repülőorvosi bizottságának tagját), VALKÓ JUDITOT (jelenlegi biztosításaink brókerét) és DR. PONYICZKY LÁSZLÓT (a készenléti rendőrség vezetőjét).

Az ellenőrző bizottság tagjai: BRINGYE VIKTÓRIA, PÁLFI BÉLA GÁBOR és ZSEMBERY ANDRÁS lettek.

Az etikai bizottság tagjainak TÓTH ZSUZSANNÁT, SZÁNTÓ ENDRÉT és FENYVESI FERENCET választottuk.

A Szövetség működésének három alapelve az alapító ülésen elhangzottak alapján:

- a teljes hazai siklórepülés érdekében,
- az MRSZ-t támogatva és
- az MRSZ támogatásával kívánunk működni.

A Szabad Repülők Szövetségének működéséről rendszeresen tájékoz-

tatást adunk, és a keletkező dokumentumok megtalálhatóak lesznek a készülő honlapunkon.

Köszönöm valamennyi alapító tag és aktív közreműködő részvételét, valamint mindazok türelmét, akik megtisztelik szervezetünket azzal, hogy figyelemmel kísérik működésünket. ■



Használati útmutató

avagy mit kezdhetünk a lappal együtt kapott megrendelőkérdőívvel?



Múlt hónaptól, mint láthattátok, a *Madártollal* együtt egy képeslapot is hoz a postás a borítékban. A képeslap hátán a Toll megrendelőlapja található, amit kitöltve és felbélyegezve, postán

lehet elküldeni a kiadónak.

Ebből lett a félreértés.

Ugyanis a megrendelőlapot azok is „használatba vették”, akiknek lejáráfélben levő, de még „élő” előfizetésük van. Kérjük: ezt ne tegyék!

A megrendelőlap új előfizetésre szolgál. Akik már előfizetőink, azoknak a cím-etiketten fel van tüntetve, meddig érvényes az előfizetésük; és az utolsó számmal automatikusan egy csekket is kapnak, amelyen befizethetik a következő időtartamot.

Nagy segítséget jelentene viszont a pr-munkánkban, ha a képeslappal „megajándékoznátok” azon sporttársainkat, akik még nem járják kedvenc lapunkat (vagy csak letennék a klubban...). Így érhetnénk el közösen, hogy a példányszám növekedésével anyagi lehetőségeink is bővüljen, a *Madártoll* tartalmilag és formailag tovább gyarapodjon, szépüljön. Segítségüket előre is köszönik

a szerkesztők

**2004. június 5-én 10-órákor:
GUINNESS REKORDKISÉRLET!
125 sárkány egyszerre a levegőben!
MOTOROS SÁRKÁNYTALÁLKOZÓ
Szeged mellett, SÁNDORFALVÁN!**

Sándorfalva alapításának 125. évfordulójára 2004. június 4-én és 5-én. Az elsőként érkező 125 sárkány pilótája 4-én vacsorát, 5-én reggelit és ebédet kap ingyen. **Regisztráció:** 4-én 12 órától. **Megnyitó:** 16 órákor. **Szállás:** sátorban vagy iskolai tornateremben. Gumimatracot hozzáll! A sárkányok őrzéséről éjszaka gondoskodunk. **Jelentkezés és információ:** (06-70) 238-7216 JUHÁSZ SÁNDOR (Cúkor); Forráskúti Sárkányrepülő Klub

**Gyertek pilóták! Mutassuk meg!
BIZTOSAN MEG TUDJUK CSINÁLNI!**

AEROMANIA

Hátimotoros és siklóernyős tanfolyamok

Túrák

Új és használt felszerelések

Miniplane TOP 80 használt hátimotorok

akár 450 ezer Ft-tól

www.aeromania.hu

06-70-381-1124

info@aeromania.hu



TOP 80

1800 €



FALCO

2190 € - TÓL



metamerfias

450 €

2850 € - TÓL



MINIPLANE



220 €

1980 €

PARAMANIA
ACTION

Több mint egy gondolat.
Több mint egy pilóta.
Több mint harminc.

Harmincegy !

Lulu
VSL

A SZÜLET ÉS NAP



Barac
VSB



JCS
VSD



K
VSK



Pocok
VSP



Zozo
VSZ

2004. április 2.

A Csobánc és Európa

avagy ki és hogyan védi a természetet?



GUBICS FRIGYES

Szabad időm nagy részét a természetben töltöm. Megszállott siklóernyősként a Csobánc hegyről is szoktam startolni, a nemzeti park által engedélyezett időszakban. Véleményem szerint hazánk egyik legszebb vidéke a balaton-felvidéki hegyeké, páratlan panorámát nyújtva az odalátogatónak. Siklóernyősként és elkötelezett természetvédőként, sporttársaimmal együtt óvom, védem a környezetet.

Látogatásaink során összeszedjük a hegyen mások által ott hagyott szemetet. Rendszeresen repülnek velünk együtt a hegyen fészkelő madarak, megmutatva, hogy ember és madár a levegőben is jól megfér egymás mellett.

Gyakran látok elhagyált szemetet a Csobáncon, sőt egy-egy, több települést megmozgató rendezvény után a vár üregeibe elrejtve, nagyobb mennyiségben. Ezeket összeszedem, lehozom a hegyről és szemetgyűjtő edénybe helyezem. Felelősen gondolkodó állampolgárként, a m a g a m

szereny eszközeivel segítem a hely tisztán tartását. Ezt a szemléletet próbálom átadni gyermekemnek is, jó példát mutatva a felnövekvő nemzedéknek.

Károsító tényezők a füstölő, az állatokot a zajjal megijesztő krosszmotorok. Megdöbbenve tapasztaltam azt is, hogy a hegyen munkagépek jelentek meg, hatalmas területet szakítva ki az érintetlen természetből. Sajnos, nem mindenkinek szívügye a természetet védelme.

Megnyugtató volt számomra, hogy a nemzeti park, költséget nem kímélve, embereket alkalmaz annak érdekében, hogy m i n é l

kevesebb környezetkárosító tényező terhelje a területet.

Természetjáró és -szerető emberként azonban, mélységesen felháborított és felzaklatott a magukat hatósági személyeknek mondó, ám azt nem igazoló emberek(?) arrogáns magatartása, eljárása, a kommunista időköt idéző, megalázó viselkedése.

Az alábbi eset tavaly június 5-én történt és nagyon felzaklatott.

Délután öt óra körül indultam el autómmal a hegy északi oldali útján lefelé, amikor (feltehetően öngyilkossági szándékkal) elém ugrott egy számomra ismeretlen ember, a lefelé vezető utat pedig eltorlaszolta egy zöld színű terepjáró. Már eddig is krimi az egész.

A terepjáróból kiugrott egy személy és követelte, adjam át neki a személyi igazolványomat. Ő azonban nem igazolta magát.

Többszöri kérdésemre is csak annyi választ kaptam, hogy ő a Balaton – Felvidéki Nemzeti Park embere. Végül átadtam az igazolványomat.

Ekkor azt követelte, nyissam ki a kocsit csomagtartóját. Többszöri felszólítása után jóhiszeműen kinyitottam a csomagtartót, belenéztem. Csalódottságot és dühöt láttam az ember(?) arcán.

Ezután elkezdett kiabálva beszélni hozzám, és megfenyegetett, hogy meg ne lássa többet a kocsimat a Csobáncon.

Lehet, hogy a hegy magánterület, vagy csak egy-két ember érzi kiskirálynak magát ezen a vidéken, a hatóság képeben tetszelegve?

Megkértem, adja meg az ő és felesége nevét. Többszöri kérésem után megmondta a nevét és a számát, a főnöke nevét azonban nem árulta el. A másik ember (aki a kocsim elé ugrott) közben azt hajtogatta, hogy én el akartam őt, a hatósági személyt ütni.

Szerettem volna tudni, ki a hatósági

személy, akivel beszélek, ám ezt nem árulta el. Azt mondta, nem ő intézkedett, hanem a kollégája.

Vajon miért kíváncsi egy magát hatóságinak mondott ember arra, mi van az autóm csomagtartójában? Netán bűnözőnek, betörőnek hisz? Vagy ha nem, hát miért kutakodik valaki a személyes tárgyaim között? Milyen felhatalmazás alapján veszik semmibe az alapvető emberi jogaimat és hatolnak be a privát szférámba?

Amennyiben ezek az emberek a nemzeti park alkalmazásában állnak, mit várhat tőlük a munkaadójuk?

Esetleg azt, hogy zaklassák a turistákat? Üldözzék el őket a Csobáncon a természetvédelem nevében?

Vessék magukat az autók elé, és a rosszlelkű ávós rendszert idéző hangnemben beszéljenek az emberekkel? Fenyegessék meg azt, aki nekik nem szimpatikus?

Tartsák ellenőrzésük alatt a hegyet? Vonjanak blokádot a hegy köré? Álljanak lesben és csapjanak le a turistára? Üljenek zajos, füstös krosszmotorra csak azért, hogy minden négyzetcentimétert átnézhessenek? Eközben füstöljék tele az erdőt, rúgassák szét a motorral a hegyet? Mindezt a természetvédelem érdekében?

Így mutatnak jó példát?

Vagy netán csak két militáns gondolkodású örülttel akadtam össze, akik Rambo-filmeken kupálódtak?

Igen, elérkeztünk a nap mint nap felvetődő, már – már közhellyé váló kérdéshez: Valóban Európa felé tartunk? Alkalmas-e ez a mentalitás arra, hogy közel hozzuk az embert a természethez? Elijeszteni akarjuk az embereket a nemzeti parktól, vagy népszerűsíteni azt? Milyen környezeti – gazdasági érdek kívánhat meg ilyen bánásmódot az oda ellátogatóval szemben? ■

„Légiközlekedési esemény”

Helyszín: Óbuda, Tsz Lupa-szigeti bányató

„A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülőesemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.”

(Kivonat a PoLéBiSz zárójelentés tervezetéből)

1.1. A repülés lefolyása: A pilóta, elmondása szerint, PPG légi járművével (helyi idő szerint) 17 óra 30 perckor szállt fel a Hármashatár-hegy lábánál fekvő siklórepülő leszállóhelyről és mintegy egyórás repülés után a Lupa-sziget melletti bányató fölé ért. Itt gázlevétellel magasságot vesztett, a tó felszínét megközelítette és megpróbálta a vízfelszínre igen kis magasságban követni; szaknyelven „kontúrozott”. Eközben a pilóta lába a vízfelszínre megérintette és a vízben elakadt. A pilóta teste a segédmotoros meghajtó egységgel együtt a vízbe vágódott és a forgó légcsavar a vízbe belecsapva eltörött. A segédmotoros felszerelés súlyával küzdő pilóta életét egy ismerőse mentette meg, aki a felszerelés úszóképessé tétele céljából egy üres, zárt edénnyel (festékes vödörrel) úszott oda a süllyedő légi járműhöz. Ez az alkalmi bójára tartotta meg a pilótát a víz felszínén mindaddig, amíg őt és felszerelését csónakba nem emelték.

2.1. A repülés kapcsán a Kivizsgáló az alábbi megjegyzéseket teszi: A pilóta abban a tudatban, hogy a nyilván-



tartás PPG légi járművek számára is engedélyezetté teszi a felszállást, a motor nélküli siklóernyős leszállásokra használt mezőről problémamentesen szállt fel. A pilóta a felszállással – a pilóta véleménye szerint – sem a saját, sem a motor nélküli társak tevékenységét nem veszélyeztette.

A felszállás pontját a vizet érés helyével összekötő repülési pálya nem ellenőrzött légtérbe esik, így – amennyiben az alábbi c) pont szerinti magassági feltételek teljesültek – a repülés a légi forgalmat nem veszélyeztette.

Elmondása szerint a pilóta a repülés folyamán a Hármashatár-hegy csúcsát mindvégig többé-kevésbé a horizonton tartotta. Ebből következik, hogy a légi jármű talajhoz mért magassága megközelítőleg mindvégig 150 és 300 méter

között váltakozott. Mivel a repülési pálya nem esett „városok, települések sűrűn lakott területei fölé”, így nem sérült a 14/2000 számú KöViM rendelet mellékletének – a fent idézett körülményre 150 méter minimális talaj feletti magasságot előíró – 3.4.1.b) pontja sem. 2.2. A vízeterésre az alábbiak vonatkoznak: A Kivizsgáló elfogadja a pilóta elmondását, miszerint ő a leszállás szándékával vesztette el magasságát, azonban a földet érést megelőző manőver, azaz a vízfelszín feletti „kontúrozás” nem indokolható.

3. Következtetések: A baleset oka: indokolatlan kockázatvállalás. A pilóta elmondása szerint a vizsgált eset egyedi, a pilóta kivételes, nem rendszeres cselekedete volt. Az elektronikus média szerint azonban úgy tűnik, hogy hasonló

esetek a hazai PPG repülők között gyakoriak lehetnek. Az e cikket illusztráló kép egy, a PPG repülést népszerűsítő hazai honlapon lelhető fel.

A segédmotorokat tömegesen alkalmazó sárkányrepülők és ultrakönnnyű repülők légiüzemeltetési alapszabálya szerint „a segédmotor bármikor leállhat, ezért segédmotoros légijárművekkel csak úgy szabad közlekedni, hogy alkalmi leszállóhely a repülési pálya minden egyes pontjáról elérhető legyen.” Vagyis mély víz felett alacsonyan repülve a veszély forrása nem a motor, hanem az ember, aki repülése számára a veszélyes repülési viszonyokat megteremtette.

A PPG repülések szabályzatának jelenleg készülő módosításai – az ME-715 eljárási utasítás teljessé tétele révén – ezt a légiüzemeltetési alapszabályt is tartalmazni fogják. ■

ULTRAKÖNNYŰ REPÜLŐK TALÁLKOZÓJA

Rétság-Tolmács Repülőtér 2004. július 2–4.

Szeretettel várjuk a repülés szerelmeseit és minden érdeklődőt a július 2-án, 14 órakor kezdődő és három napon át tartó rendezvényünkre!

A repülővel érkezők július 2-án legyenek a repülőtéren! A versenyekre jelentkezni lehet Tóth Ferencnél (Pamacs). Tel.: (06-70) 5630-224

A rendezvény 1000 m-es területen kerül megrendezésre. Belépő három napra: 1200 Ft.

A versenyekről részletes tájékoztatót találsz a *Madártoll* májusi számában.

Szálláslehetőségek a hunulneten, felbélyegzett válaszboríték esetén elküldjük azokat címedre.

Információ: Keserű Lászlóné Ildikó rendező, Nimbusz Repülőklub
2651 Rétság, Szőlő u. 28.

Tel.: (06-20) 394-6664; (06-20) 933-7059; (06-35) 350-081

Fluttergátló rendszerek ellenőrzése – 2. 13

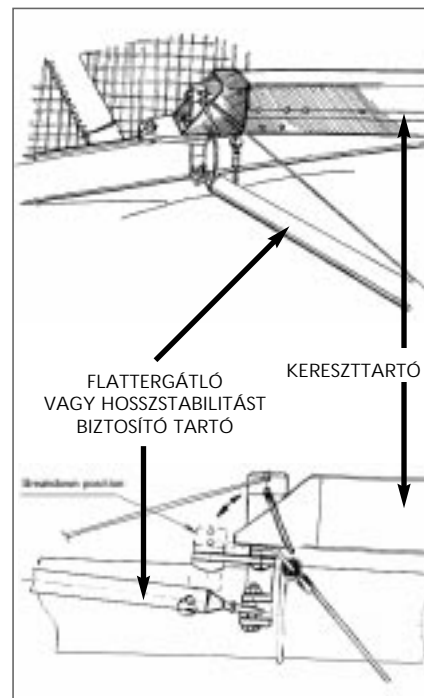
Két részes cikkünkben a sárkányszárnyak azon részeit tárgyaljuk, amelyek a sárkányrepülő statikus hosszstabilitását biztosítják a kis állásszögű repülési tartományban.



KUTASI FERENC
Malév Repülőklub

Fluttergátló tartók (folytatás): Az AEROS STEALTH KPL 2 és KPL 3 fluttergátló tartója már szabályozható, viszont nem kompenzált. A felső drótkötél-kikötés hossza fix, és a gömbcsuklóban végződő tartó szeme állítható menetesen a szárnytartóhoz rögzítő csomópontban. Hosszabbításkor a kilépőél emelkedik, rövidítéskor lefelé állítódik.

Hasonló a megoldás az AEROS COMBAT esetében, azzal a különbséggel, hogy a drótkötél a kereszt-tartóhoz van kikötve, ezáltal a kompenzáció is megoldott:



Hasonló megoldást alkalmazott a MOYES a Litespeednél is:



Flattergátló eszközök beállításának ellenőrzése

Az árbocos sárkányrepülőket általában hanyattfordított helyzetben kellett ellenőrizni. A flatterzsinórok nem feszültek meg, és a zsinórok hosszát szigorúan megszabta a gyártó.

Némi bonyodalmat a vitorlafeszítővel („sebességváltóval”) ellátott gépek esetében az okozott, hogy az oldalkör nem feszült meg – csak a teljesen megfeszített vitorlánál –, ezért más és más zsinórhossz tartozott a különböző „sebességváltó-állásokhoz”. A legelső vitorla kilépőhelyzet is a vitorlafeszesség függvénye.

Ezt oldotta meg először a MOYES GTR kompenzátora, mely az árboc előre döntésével emelte meg a kilépőélet a vitorla lazításakor. Biztosítva ezáltal minden geometriánál a szükséges hosszstabilitást.

A MOYES ezt a módszert alkalmazta

az összes későbbi árbocos modelljénél. Eleinte megadták a feszes vitorlához tartozó és a laza vitorlához tartozó kilépőélet pozíciót is, míg ma már csak a feszes állást közlik. Mivel a kompenzátor mechanikai áttele konstrukción adott, ezért a laza-feszes arány rögzített.

Az ICARO

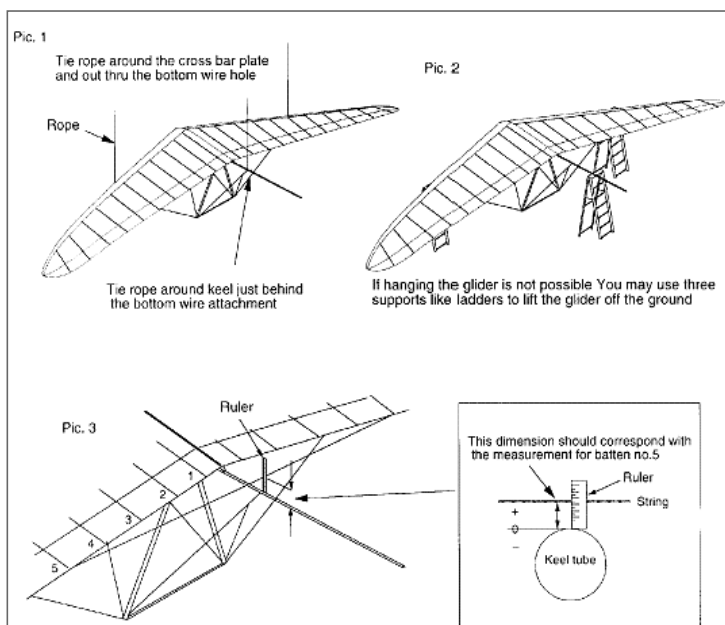
még ma is a hátára fordított helyzetben ellenőriztetni a flattergátló rendszer szabályozottságát. Lásd

<http://www.icaro2000.com/Products/Downloads/dnld/manuals/Laminar99.pdf>. X.fejezet: Checking the Reflex and Dihedral

Az összes többi gyártó, beleértve a MOYES árbocos és árboc nélküli változatait is, a három ponton való alátámasztás vagy felfüggesztés módszerét alkalmazza, melynél a KÉZIKÖNYVBEN megadott latnipárokat köti össze feszes damillal, vagy DEWILON szállal és méreti a gerinctől való távolságát. Rendszerint már csak feszes vitorlánál. Lásd : TOPLESS

<http://www.moyes.com.au/downloads/LitespeedManual.pdf>

<http://www.aeros.com.ua/manuals/Kpl3-Combat-total-4.pdf>



Ha a felfüggesztésre nincs mód, akkor jól alkalmazhatók az alábbi képen látható, vagy ahhoz hasonló támaszok:



Utószó:

Mivel általában a stabilitás és kormányozhatóság, valamint a stabilitás és teljesítmény egymásnak ellentmondó tényezők, melyek között fontos dolog megtalálni az egészséges kompromisszumot, nem ajánlatos

eltérni a gyártók által megadott szabályozási értékektől, mert az elállítással nyert sebesség növekmény csakis a stabilitás rovására történhet.

Az életét kockáztatja az, aki így akar gyorsabb gépet csinálni!

Másrészt a gyártók is keresik a módját, hogyan lehet fokozni a teljesítményt úgy, hogy a stabilitás is elfogadható maradjon. Megjelentek az aktív hosszstabilitást biztosító eszközök, melyeknél az alsó oldalsó kör lazulása vezérli a tartókat úgy, hogy megemeli a tartókat és a kilépőélet.

Ezáltal normál repülési viszonyok közepette kisebb stabilitási tartalékkal rendelkezik a modern árboc nélküli gép, így érve el még nagyobb sebességet és jobb siklószámot. Viszont dobálás időben, ha az oldalkör meglazul, még nagyobb orrfeladó nyomatókat ébresztenek a pilótától függetlenül, automatikusan működő hosszstabilitást biztosító eszközök. Lásd: BAUTEK Twister.htm:

<http://www.fexamerica.com/twister.htm>



16 Játék V. rész – Záró feladat

Mindenekelőtt szeretnénk elnézést kérni a folyamatos nyomdai csúszásokért és az ebből adódó beadási határidő – anomáliákért. Az említett helyzet miatt bármelyik feladat beadható május 3-ig. Reméljük, ezt a végső határidőt már mi is tudjuk tartani, így azonban a díjakat nem az EGED Kupán, hanem egy később meghirdetett időpontban és helyszínen fogjuk átadni. Köszönjük a türelmeteket! – *a szerk.*

Ezek után lássuk záró feladatunkat: Minden kérdésre adott válasz max. 50 pontot ér, de van, ahol nem csak egy helyes válasz értelmezhető; ott, ha csak egy választ jelölsz meg helyesnek, csak 25 pontot kapsz. Beküldendő: a kérdésekre adott helyes válaszok betűsora. ■

Kérdés	A.	B.	C.
1. Át lehet repülni siklórepülővel egy falu fölött?	Igen, minimálisan 150 m-es magasságban.	Igen, olyan magasságban, hogy biztonságosan leszállhassunk	Igen, a 600m sugarú körben található legmagasabb pont felett 300m-el
2. A nem ellenőrzött légtérnek TMA-n kívül mi a felső határa	2900 m AMSL	2900 m QNH	2900 m a talajhoz viszonyítva
3. Az országhatár megközelítésének feltételei	10km-en belül korlátozott légtér, a határőrség engedélye kell a berepüléshez	10km-en belül korlátozott légtér, a FLH engedélye kell a berepüléshez	10km-en belül korlátozott légtér, a katonai légügyi hatóság engedélye kell a berepüléshez
4. A légügyi szabályok szerint mit értünk látvarepülésen?	a repülési irányban lévő légi járművek látását	1200 méter AMSL alatt a talajjátást, felette a felhőtől oldalról 1500, alulról 150 méterrel való távolságtartást	1200 méter talajszint felett a felhőtől oldalról 1500, alulról 150 méterrel való távolságtartást
5. A magasságmérő beállítása a starthely tengerszint feletti magasságra a következőt jelenti:	QNH	AMSL	QFE
6. Az időpont megadásánál mikor mennyi az eltérés a helyi időtől?	UTC+1óra a téli, UTC+2 óra a nyári helyi idő	Greenwich+1/2óra a helyi idő	UTC+2 óra a téli, UTC+1 óra a nyári helyi idő
7. Mi a geociklosztrifikus szél?	A nyomásgradiens erő és a Coriolis erő kiegyenlítődésekor létrejött áramlás	A földfelszínen a ciklon hatására létrejött áramlás	A forgó mozgású áramlás és a súrlódás hatására létrejött áramlás
8. Hány méternek felel meg a földfelszínen 1hPa nyomásváltozás	15 m	8 m	23 m
9. Melyik a könnyebb?	Az azonos térfogatú nedves, meleg levegő.	Az azonos térfogatú száraz meleg levegő	Az azonos térfogatú száraz hideg levegő
10. Kb. 5500 méteres magasságban milyen légnyomás uralkodik a tengerszinthez képest?	A negyede.	Változatlan.	A fele.
11. Nagy magasságban az oxigénhiánynak melyek a fő tünetei?	Látómező beszűkülés, eufóriás állapot.	Fokozott élénkség.	Láz és heves szívdobogás.
12. Milyen magasságnál veszélyes légzőkészülék nélkül repülni?	Siklórepülésben nincs jelentősége, hiszen ilyen magasságba sohasem kerül.	2000 m	8000 m
13. Mi az a határtermék és határszélesség szembeszámban, amikor a feladat nem teljesíthető.	amikor a termék emelése megegyezik a siklóernyő merülésével, a szélesség pedig a repülés sebességével	amikor a termék határa olyan alacsonyan van, és a szél olyan irányból fúj, hogy nem lehet elérni a következő terméket	amikor a termék az erős szélből megdől és a sodródás olyan nagy a szél miatt, hogy kitekerve a terméket, majd előreröpülve ugyanoda jutunk vissza.
14. Hány műhold szolgálja ki a műholdas navigációs rendszereket?	24	Mindig csak az az adott 4, amely az adatot közvetíti.	Mindig csak annyi, amennyi a készülék által fogható.
15. Mennyivel csökken a megtehető útvonal, ha a szél sebessége a légi járművünk sebességének fele, és a szélirány a repülési irányra merőleges?	0.866-szeresére	0.5-szeresére	0.701-szeresére
16. Hogyan számolod ki a talajszél mértékét és irányát repülés közben GPS-el.	Ha nincs nálam sebmérő, nem tudom kiszámolni.	Átlagolom körzőeskor a legnagyobb és a legkisebb sebességemet, és az lesz a földhöz viszonyított szélesség	Átítem a gépet, és amit a GPS az áteséskor mutat, az a földhöz viszonyított szélesség
17. Mekkora 1 szélességi perc értéke?	kb 1700 méter	Az egyenlítőnél 1855 méter, a sarkokhoz közeledve 0-ig csökken.	kb. 1100 méter
18. Mekkora 1 hosszúsági perc értéke?	kb 1700 méter	Az egyenlítőnél 1855 méter, a sarkokhoz közeledve 0-ig csökken.	kb. 1100 méter
19. Vízreszállásor a GPS	ha elmerül a vízben tönkremegy.	ha elmerülés előtt nem kapcsolom ki tönkremegy.	ha elmerül és nem rögzítektem elveszhet.
20. GPS-el felhőborította hegyről a repülés	veszélytelen, mert a GPS meghatározza a helyzetünket.	veszélyes, mert a műhold adás elveszhet.	veszélyes, mert ha más is ezt teszi, összeköszhetünk vele.

Névjegye: SZAKÓCA

Akit „öskövületnek” becéznek

Lágyan suhanunk az autóval. Szinte úgy érzem, ha Feri előretolná a kormányt, meredek ívben, enyhe fordulóval átrepülhetnénk az utat szegélyező fák fölött, hogy visszarepüljünk 30 esztendőre.

MIKE: *Hogyan és mikor kezdte el repülni?*

SZAKÓCA: Műgyetemista koromban már udvaroltam a feleségemnek, aki a gyógyszerészkarra járt. Náluk, a kolozsban a szekrény oldalán láttam meg egy képet, ami egy amerikai, tengerparti lejtőzést ábrázolt. A kép nagyon megragadott. 1974-et írtunk. Pár hónappal később olvastam egy cikket a *Magyarországban*, hogy megjelent egy teljesen új sport, a „rogallózás”. Így hívták még akkoriban a sárkányrepülést. Ott volt a végén, hogy hazánkban, a Műgyetemen már művelik ezt, többek között ORDÓDY MÁRTON és GAUSZ TAMÁS. Már másnap megkerestem őket, és Marci a motorján kivitt Pesthidegkútra, a reptérre. Szakadt, cső-polietilénfólia szerkezetekkel rohagáltak a dombokon; szemmel láthatóan több volt a küzdelem, mint a repülés, de nekem tetszett. Több száz lesiklás után mehettem fel végül az Újlakira, és az első magasstart után szinte megállt alattam a világ. Az egyetemen hárman építettünk egy közös gépet, és ötödikben felvettem a repülőgépek szakot. A diploma után, szakmérnökként kerültem a Malévhez, és hamarosan a MMRK-ból átszábitottak a Malév Repülőklubba. De jó kapcsolat-



Faludi Miklós

ban maradtam a műgyetemistákkal, hisz onnan indultam egykor.

MIKE: *Azóta is folyamatosan repülsz?*

SZAKÓCA: Persze. 1980-ban, amikor megjelent a motoros sárkány, abba is belekóstoltam. Amikor elkezdődött a vontatás, annak is végigcsináltuk minden mozzanatát. Oktató vagyok,

vontató, vontatható de 1991-től van SES-szakszóm, és légi járműszerelő-szakszóm az összes Boeingra is.

MIKE: *Mi volt a legkellemesebb sárkányos élményed?*

SZAKÓCA: Az 1993-as világbajnokság az USA-ban, Owens Walley-ban. Teljesen extrém viszonyok uralkodnak ott. Előfordult, hogy hatvan fokos bedöntéssel, tíz föltti varióval emelkedtem. 5-6 ezer méterről pedig 40 km-eseket siklotunk, gépszaggató időben. És majdnem mindig csont kék égben. Alig láttunk felhőt. Teljesen más világ. Tudtuk, hogy a dobogó közelébe sem juthatunk, s mivel csak BERTÓK ATTILA jutott be a második fordulóba, így a többiekkel rekordfeladatokat tűztünk ki magunknak. Végül is sikerült több rekordot repülni. Ott repültem például a magassági nemzeti rekordomat, ami a mai napig nincs megdöntve. Ez a kedvencem. Nyert magas-



Név: KUTASI FERENC (SZAKÓCA)
 Születési év: 1953.
 Státus: Sárkányrepülő és SES oktató,
 vontató, de voltam műszaki vezető is.
 Ezüstkoszorús sárkányrepülő pilóta
 (1985), háromszoros Nemzeti Bajnok
 (1988, 1996, 1997).
 Motor nélküli sárkánnyal 1445 felszállás,
 788 repült óra és 11600 km megtett táv.
 Motorossal 1669 felszállás 208 óra.
 Szárny: Moyes Litespeed 5
 Klub: Malév Repülőklub
 Elérhetőség: 06-20-9247543

ság: 3900 méter. 5970 méteren voltam. Próbáltam még összeszedni harmincat, de nem sikerült... Ez a kupa már 11 éves lesz idén. Ez a legnagyobb élményem.

MIKE: Kerültél kellemetlen helyzetbe?

SZAKÓCA: Törökországban, a világjátékokon. Ott döntöttem el, hogy többet világversenyre nem megyek. Amikor ötven gép bemegy egy szűk völgybe, ahol nincs leszálló, és az idő folyamatosan romlik, és megfordulni sem lehet, mert alattam, fölöttem, mellettem mindenhol jönnek a gépek, az nagyon nyomasztó tud lenni. Nagy szerencsém volt, kihúzódtam a kavalkádból, és ott fogtam meg egy kis emelést, vagy inkább tartást, amivel átevickéltem a katlant bezáró hegygerinc fölött – olyan 40 méterrel. Páran tudtak csak követni. 47 éves voltam, és azt mondtam: „Fiatalok, csináljátok, nektek kell most már a „versenystresszt” átvállalni!”

MIKE: Akkor milyen terveid vannak?

SZAKÓCA: Ahogy mondtam, nagy versenyeken való részvételt már nem tervezek, de rekordokat még szeretnék repülni. Tavaly vettem egy új Moyes Litespeed gépet Bertók Attilától, és bár sajnos kevés szabadidőm volt, sikerült jókat repülni vele. Dunakesziről repültem a 25 km-es sebességi háromszög rekordot. Éjszakára be kellett mennem dolgozni, ezért tűztem ki ilyen kis feladatot. TABÁNYI GYURI bácsi húzott fel, és jött is volna értem, de nem kellett, mert hazarepültem a reptérre. Mivel a rekordtáblázatban egy üres rovat volt, gondoltam, így legalább ki lesz töltve.

MIKE: Pontosan 30 éve repülsz! A repüléssel töltött évek alatt ért baleseted?

SZAKÓCA: Egy balesetem volt. Az egyik galyatetői versenyen kitértek, és az erős szél befújta egy dűznibe. Onnan igyekeztem vissza, de a starthely előtt

volt egy turbulens zóna. Oldalról mentem bele, megborított és fölkent a hegyoldalra. Kifordítani nem bírtam már, egy spirállal próbálkoztam, aztán hátszélben neki a hegynek. Kilebegtettem, mind a két trapézszárat eltörtem és majdnem elvesztettem az eszméletemet. Simán rám lehetett volna számolni, kicsit billegett a horizont... A bal könyököm kiugrott, a mai napig nem tudom teljesen kiegyenesíteni. Néha még ma is fáj. Ennyivel megúsztam. Annyit tanultam belőle, hogy semmi nem ér annyit, hogy az ember összetörje magát. Nem szabad kapkodni, észnél kell lenni. Nyugodtan, higgadtan, mindig oda kell koncentrálni a dolgokra.

MIKE: Fontos tanulság! Úgy gondolom, ezt nem csak a kezdőknek, de minden pilótának meg kéne fogadnia. Egy utolsó gondolat?

SZAKÓCA: Engem már sokan úgy be-

céznek, hogy: öskövület. Akikkel együtt kezdtem, aktívan nem gyalogozik senki. Bizonyos értelemben én vagyok a legidősebb a gyalogsárkányosok között. Nagyon sok olyan muzeális képet, írást, gyűjtöttem össze, amiből vissza lehetne pörgetni a sárkányrepülés magyarországi történetét. Sokat gondolok rá, hogy össze kéne gyűjteni, és egységbe rendezni a magánszemélyeknél, klubokban, vagy akár az MRSZ-ben lévő emlékeket, amíg el nem kallódnak végleg.

A mostani sárkányok mennek, mint a vitorlások. Már felhőről felhőre járunk. Amikor kezdtük, senki nem gondolta volna, hogy ez a sport ide el fog jutni. Most itt az idő. Sokan vettek új, világszínvonalú gépet. Biztos vagyok benne, hogy idén is jó pár rekord megdől. És ez így is van rendjén. ■


Gyertek Farkashegyre vitorlázni!

SF25E „Super Falke” bérelhető pilótával vagy pilóta nélkül.
 Fesztáv: 18,30 m; motor: Limbach 1700 EA1
 Siklószám: 28 (95 km/h-nál, vitorlába állított légcsavarral)
 E-mail: vagany@enternet.hu; tel.: (06-70) 319-4417



AirMax

Új DHV-1-es az Ozone-tól



Érezhetően csökkent a minimális süllyedés, ezért sokat lejtőszelező és termikelő pilótáknak is ajánlott. Load teszt **120**.

MOJO
5 méretben 55-135kg

OZONE

mantra
Hamarosan megérkezik ...



ASPEN DHV 2
Végtelen siklás!
Vmax 56km/h (28-as méret)
Válogatott kerettagoknak kedvezmény!

GRADIENT

+
Külföldi útejaink
Időpontjai a Weboldalon !!

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



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

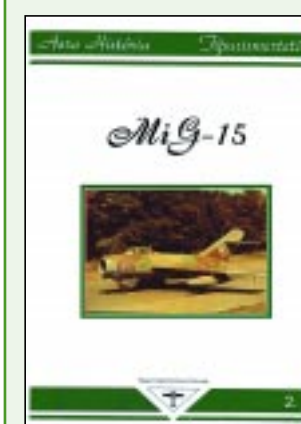
1/1 f/f 4000 Ft

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



A Magyar Repüléstörténeti Társaság kiadásában jelent meg az **Aero História Tipusismertető 2.** különszáma, mely a MiG-15-ös vadászpilóta magyarországi alkalmazását dolgozza fel. Igen ritka dolog, hogy egy kiadvány egyszerre megfelel a makettek elvárásának és a repülés iránt érdeklődők is részletes információt kapnak belőle. A szerző, **ZSÁK FERENC**, több évtizedes gyűjtőmunkájának köszönhetően a **légierőben használt összes altípus részletesen ismertetésre kerül.** Igazi csemege lesz az olvasók számára a rendszeresített 277 darab MiG-15-ös adatainak táblázatokba foglalt feldolgozása, összegzése. A 78 oldalas kiadvány – ebből 14 oldal színes – sok eddig még nem publikált fényképpel kiegészítve jelent meg. Ez az első olyan ismertető, amely – kétnyelvű, magyar és angol képaláírással valamint angol szinopszissal – a határainkon túl is érdeklődésre számíthat.

Megrendelhető utánvétellel 1500 Ft + 560 Ft postaköltség:
zsakferenc@freemail.hu

2/1

22



Rotax 503-as
2V motor
felújított állapotban
eladó!
Irányár: 420 ezer Ft.
Tel.: (76) 465-562
(30) 913-8043
Faltum Tamás



Kétszemélyes
Jet-Star trike,
582-es motorral,
C15TN szárnyal,
teljes műszerezettséggel,
22 üzemórával eladó.
Tel.: (20) 9146-233

2/1



CX-M 14 szárny,
250 órát repült,
8 éves
eladó!
Irányár: 260 ezer Ft
Tel.: 30/4189255



Rotax 503/1V
motoros sárkányrepülő,
CX 1100 Tandem R típusú
szárnyal, Apollo metálkék,
széles nyomtávú trike-kal, jól
felszerelt műszerezettséggel
(rádió gps, bukó, intercom)
eladó.
Tel.: (30) 3357-180



Apollo Racer GT
kétüléses
motoros sárkány eladó!
Motor: Rotax 503/2V
(alaplászerekkel)
Szárny: C4M 14,5 m²
Irányár: 700 ezer Ft.
Tel.: (20) 9929-166,
Iványi Gyula

- Vadlúd típusú, egyszemélyes, Trabi motoros trike; Apollo tandem típusú, VW motoros trike; Rotax 503 főtengey eladó. Kicsi SANDOR, 3064 Szurdokpüspöki, Gyöngyösi út 30. Telefon: (20) 561-9415. (3/2)
- Variót keresnénk, max. 40 ezer Ft-ért; és egy pár kis rádiót, max. 20 ezer Ft-ért. Tel.: (30) 9642-652

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