

madártoll

111/112/113

103. szám – 2001. július



A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Sikórepülő Egyesület
1046 Budapest, Széppatak u. 21.

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 borítón:

**Napnyugta
égen és földön**

Fotó: Magyar Bertalan

Az ASE-ről

E hónap elején a vezetőségünk egyeztetett a tagsági felvétellel kapcsolatosan, mert mostanában egyre több klub kíván klubként tagja lenni egyesületünknek. Eddigi elképzeléseinket az alábbi indokokkal támasztom alá:

Az ASE leginkább az egyéni pilóták önkéntes felelősségvállalásán és egyéni meggyőződésén keresztül érheti el céljait. Az, hogy klubok küldöttei olyan elveket és célokat képviselnek, amelyről azok, akik küldték őket, nem tudnak – esetleg információt sem kapnak –, zsákutcába vihet.

Mindenáron meg akarjuk tartani a kapcsolatot gondolkodó és cselekvő tagjainkkal, nem pedig megfoghatatlan, a felelőséget nem vállaló és számon nem kérhető szervezetek, vagy jogi személyek alibi-szerveződése kívánunk lenni.

Szolgálni akarjuk a könnyűrepülést és szolgáltatni akarunk tagjainknak.

Nem privilégiumokat akarunk egyes szervezeteknek, hanem lehetőségeket a pilótáknak a mind több, szabadabb repülésre. Nem hatalmat akarunk vezetőinknek, hanem hatáskört ahhoz, hogy a repüléseink érdekében hatékonyan eljárhassanak.

Munkánk legfontosabb eleme az információközlés és a költségek lehetőségek szerinti, mind erőteljesebb csökkentése.

Célunk a siklórepülő pilóták szövetségének és nem klubjaik szövetségének létrehozása. Örülünk, ha tagjaink mind több szerveződésnek tagjai, mert így több oldalról szerezhetnek lehetőségeket, és kaphatnak információkat ahhoz, hogy repüléseik biztonságosak és élménydúsak legyenek.

Reméljük, mindenkit sikerül meggyőznünk arról, hogy szövetségünk csak a repüléseink szabadságát akadályozó elemek, szabályok és szervezetek ellensége. Ebben a szellemben továbbra is várjuk új tagok jelentkezését egyesületünkbe.

Kerekes László ügyvezető

MRSz UL szakmai vezetői továbbképzés

Kiskőrös 2001. 06.9-10.

A továbbképzésre való invitálásra idegesen kaptam fel a fejem.

Idény közepén kell minket ezzel abajgatni? Vajon mi újat jelenthet ez akkor, amikor már a biztosításokat befizettük, az adatokat lejelentettük, és az idej repüléseink javában zajlanak?

Azután elgondolkodtam, a kormány rendelete és a miniszteri rendeletek megjelenése, valamint az, hogy az 1/2000-es hatósági Bulletin a Légügyi főosztálytól nem kapta meg a várt elismerést, sorra mind olyan helyzetet eredményeztek, hogy a jogi háttér rendezetlenségét valahogyan üzemeltetői keretek közé kellett szorítani.

Kovács Józsa (Lapaj) az új főpilóta helyettes, az ő személye sem lett még igazából bemutatva, szóval minden azt jelezte, mégiscsak szükséges ez a találkozó.

Sajnos azonban az ország nagyobb része úgy érzett, ahogyan én is az első pillanatban. És bár jobban belegondolva én megváltoztattam a véleményemet, de sajnos a fél ország UL szakmai vezetői nem.

Pedig nagyon hasznos információkat hallottunk az eddig csak pletykamód terített, vagy az utasítások özőnéből kikövetkeztethető rejtvények helyett a balesetek okairól és az alkalmazandó szakmai szabályozás feltételeiről.

Egyszerűen még mindig nincs egységes UL szabályozás, még mindig a 45-ös Légügyi Előírás végrehajtására kidolgozott mellékletek szerint folyik az MRSz sportcélú UL üzembentartási tevékenység, és a törvény három ránk vonatkozó pontjából kettő még mindig megítélés

kérdése, és az a bizonyos harmadik, a kollektív MRSz biztosítás ügy érvényes, ha azt ülésenként az UL alszámlára befizeted (6000 Ft/ülés az évre).

A másik kettő? Az orvosi követelményein még mindig folyik a vita (sajnos a saját pilótatársaink sem egységesek), az utasvitel, kontra kiképzés kérdésében még mindig kérdés minek egy taxirepülőnek oktatói.

Ja és a területek, meg a légtér.

Az új miniszteri rendelet a 14/2000-es, ami a légtér használatára és a repülésekre vonatkozó szabályozást tartalmazza a légtér strukturálása szempontjából 1200 méter felett a motoros légitársaságoktól már transzpondert követel meg. Ezen a szakmai egyeztetésen kifejezésre jutott, hogy ebben az értelmezésben is motoros járműnek tekintjük az UL-eket, mert a motoros megítélés szempontjából kapott előnyökkel a szakág élni kíván. Ide tarozónak tekintjük a motoros sárkányokat és a motoros parákat is. Ugyan ilyenből egyenlőre 1 db-ot jelentettek be az UL szakágba, mert a lábról induló motoros parák a siklóernyős szakág szabályozásához kívánnak tartozni.

A szakági értekezleten dr. Ordódy Márton összefoglalta a balesetek tanulságait, a könnyűmotoros eszközök fejlődésének irányait és szabályozásuk alapjait.

A szoros szakmai értekezés mellett a házigazda kiskőrösi klub jóvoltából lehetőség nyílt a barátkozásra, egymás közelebbi megismerésére. A repülőter jó példája a helyi összefogásnak, remek hangárjakkal és kiváló felszállópályákkal az ottaniak példát mutattak területgazdaságból.

Az első nap végén repkedhettünk kicsit, én Hirsch Jani jóvoltából motoros légitriciklin kerekedtem át a kalocsai repülőtérré megnézni mint csőrölnék odaát.

Mire visszaértünk, kezdetét vette a sütés főzés, és estére olyan dumaparti kerekedett, amilyenben rég nem volt részem az utóbbi időben.

Másnap megérkezett a LÜI hivata-

los embere Mátrai Zoli, hogy elvégezzék az eje ugratás kísérleti üzemét. Kipróbált pilóták kipróbált ernyősökkel csont nélkül elvégezték az ugratást. Így azután a sikeres továbbképzés sikeres kísérleti üzemmel befejezve zárult.

Csak azt sajnáltam, hogy olyan kevesen voltunk...

Guriga



UL Nemzeti Bajnokság, Balatonfőkajár 2001. május 24-27

Ez évben Balatonfőkajár adott otthont az ultrakönnyű repülők nemzeti bajnokságának, amelyen kellemes időjárási környezetben sajnos csak a megszokott számú résztvevő mérte össze tudását.

Pedig ez az évről évre egyre színvonalasabb versenyrendezést és háttérrel rendelkező egyesület - Vörös Gyula vezetésével - megérdemelte volna a népesebb részvételt, mert akkor a verseny nemcsak a VB-re való jó felkészülést, hanem a győzteseknek még pénzdíjat is jelentett volna.

Sajnos évről évre problémája ez az UL sportnak, hogy amíg hazánkban 4-500 motoros könnyűrepülő közel 30000 órát repül szerte az ország több, mint 50 felszállóhelyéről, addig a sportrendezvényeken egy két új arc kivételével mindig ugyanazt a pár megcsontosodott motoros zsenit látjuk viszont. Pedig nem lehet rossz egy levegőben zörögni a világot évek óta legjobbjával, tanulni is lehetne tőlük, és a verseny hangulatában jobban felmérhetjük, hol is tart valóban repülőtudásunk.

A 6-7 versenyszámot három napba

sűrítették a rendezők, megspórolva ezzel a versenyzőknek időt, és pénzt, ugyanakkor emelve a követelményeket, hiszen a jó időjárásban keményebbé, sűrűbbé vált a feladatokra való készülődés és a versenyszámok teljesítése. Akik a nemzeti bajnokság feladatait nehéznek találták, nevezhettek a Sirály kupára, ahol a rövidített távok várták a versenyzőket!

Reméljük, a jó hírre egyre többen ellátogatnak majd erre a tájra, a hagyományosan rendezett versenyekre, amelyek az ország egyik legszebb részén zajlanak, szabad légtérben, jó hangulatban, családi körülmények között.

Eredmények:

Tandem: 1. Guti Gábor- Matuska Pál 5196; 2. Ferinc Vince - Varga Zoltán 4756; 3. Kovács Aurél - Mészáros Tamás 4637; 4. Fehérvári Tamás - Gróf Zoltán 2825; 5. Szalai Péter - Csizmadia Szilárd 2127

Együlékes: 1. Thuróczy Endre 6200; 2. Horváth István 4135; 3. Dr.Bajusz Huba 3633; 4. Martinecz Endre 2494; 5. Süli Attila 2276; 6. Gera Lajos 1783 ■

A Siklóernyős Szakbizottság hírei



Pályázatok

1. A Szakbizottság elfogadta, Simonics Péternek a válogatott keret vezetésére benyújtott pályázatát, egyben intézkedik az MRSZ felé a megbízás kiadására.

2. A Szakbizottság elfogadja Lázár Gábornak a Nemzeti Bajnokság megrendezésére benyújtott pályázatát. A verseny minél magasabb színvonalú megrendezése érdekében, javaslatainkat elküldjük a versenyrendezőnek, kérjük, hogy a verseny kiírását ennek szellemében mielőbb küldje meg kihirdetésre. A tavalyi rangsor hiányában a sportszabályzatban meghatározott rendezési és versenyzői személyi feltételekkel kell megrendezni.

A pilisi starthely kezelése

A Szakbizottság, Simonics Péter beszámolója után, hivatalosan is megkezdte a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóságát a pilisi reptülési területtel kapcsolatban. A terület jövőbeni siklóernyős használatával kapcsolatban hivatalos információ jelenleg nem áll a rendelkezésünkre, ezért a Szakbizottság, (a PILISI irodával egyeztetve) egy hivatalos állásfoglalási kérelmet fog benyújtani a Nemzeti Park Igazgatóságához.

Amennyiben a hivatal nem zárkózik el a további együttműködéstől, a szakbizottság mérlegelni fogja a kezelők által felajánlott, a terület üzemeltetésére vonatkozó garanciákat, és ennek alapján kéri föl a pilisi reptülési terület kezelésére.

Siklóernyős Szakbizottság

Biztosítások

A biztosítóval való egyeztetés után július 1-től a nyilvántartási díjakat az alábbiak szerint tudom csökkenteni.

A második félévre légijárművenként a nyilvántartási díj 2000 Ft helyett 1000 Ft/légijármű. A személyi nyilvántartási díjat csökkenteni nem tudjuk, mert a licenz díj és a starthely alap díja nem időarányosság kérdése (az marad 2000 Ft).

Kérem, hogy azokat a légijárműveket, amelyeket még nem szerepelnek a nyilvántartásban, haladéktalanul jelentsék be!

Ismételten kérem a területkezelőket, hogy az azonosítatlan légijárművekkel való repülések ellen lépjenek fel, a terület védelme és saját, valamint az ott repülő érdekében a szabálytalan pilótákról tegyenek az MRSZ szakmai vezetése felé bejelentést.

Amelyik klub megtűri az azonosítatlan, illetve be nem jelentett légijárművekkel való repülést, annak szakmai vezetését az együttműködés hiánya miatt fel fogom függeszteni.

Ezúton is köszönöm az együttműködést azoknak a kluboknak, akik tevékenységükkel a törvényes keretekhez igazított üzemeltetési rendszerünket segítik.

Kerekes László
főpilóta helyettes

Starthelyalap-pályázatok

A beadási határidőig az alábbi 4 klub adott be pályázatot a starthely üzemeltetésével kapcsolatos költségek megtérítésére:

Sky Club Győr: Csobánc 80.000 Ft; Somló 20.000 Ft.

MSE: Újlaki ÉNy. 106.000 Ft; Újlaki DNY: 56.000 Ft; Mária: 56.000 Ft

Pécsi SRK: Jakab-hegy DNY 120.000 Ft
Gyöngyös Városi SRK: Kékes leszálló (karámos) meghatározatlan összeg.

A legalizált starthelyekre a korábbi

döntés szerinti támogatásra egyelőre csak a győri klub adta be az egyeztetéseink során megállapított összegről (50.000 Ft) szóló számlát. Várjuk a gyöngyösi (100.000 Ft) és az Eged Eagles (25.000 Ft) egyesületek számláit is, hogy utalhassuk az összeget (ez összesen 175 ezer Ft).

A starthely alapba összegyűjtött összeg: 1.115.000 Ft.

A fenti pályázatok összesen 418.000 Ft-ot igényelnek (továbbá esetleg a Gyöngyösi leszálló pályázat max. 50.000 Ft-ot)

Mindent összeadva 418 + 50 + 175 = 643 ezer Ft az igény amelyek kifizetése után a startalapon még maradna 472 ezer (plusz az év során még a nyilvántartásba bekerülő személyek utáni 1000) Ft.

A fenti összegek odaítéléséről a két

választott szakbizottságtól kértem hozzájárulást.

Kerekes László
szakmai vezető

Az MKK jelenlegi állása

1. Szabó Ernő (297.5)
2. Tasi Péter (245.9)
3. Rácz Balázs (203)
4. Varga Dénes (159)
5. Forgó Szilárd (155)
6. Szőke Gábor (142)
7. Szádvári Sándor (61)
8. Farkas Tibor (60)
9. Tábor Tamás (51.5)
10. Abrudán Zoltán (30)

Alábbi táblázatunkban az eddig született távok, a beérkezés sorrendjében:

NÉV	DÁTUM	KLUB	FLA-DAT	FOR-DULÓ-PONT	HONNAN	HOVÁ	LESZÁLLÁS HELYE	KM (tényleges)	KM (visszakörözött)	ÖSSZ. KM	NEVEZÉS
Tasi Péter	05. 13.	XC-344	céltáv	0	Obuda	Szigetvár	Seregélyes		55.0	245.9	
	05. 23.	XC-344	céltáv	0	Obuda	Nagykanizsa	Pátkai halastó		51.2		
	06. 12.	XC-344	céltáv	0	Nyikom	Berettyóújfalu	Nagyiván		98.7		
	06. 25.	XC-344	céltáv	0	Nyikom	Békéscsaba	Tarnaórs		41.0		
Szabó Ernő	05. 05.	RG	céltáv	0	Kartal	Rétság	Alsópetény		30.0	297.5	rendben
	05. 13.	RG	céltáv	0	Jobbágyi	Kunszentmárton	Cserkesztető		113.0		
	05. 20.	RG	céltáv	0	Jobbágyi	Nagyvisnyó	Mátramindszent		26.0		
	06. 08.	RG	céltáv	0	Jobbágyi	Nagyvisnyó	Mátramindszent		27.5		
	06. 10.	RG	céltáv	1	Kőtelek	Polgár	Borockás Tanya	88.0	101.0		
Szádvári Sándor	05. 20.	RG	céltáv	0	Jobbágyi	Pétervására	Mátraballa		35.0	61	rendben
	06. 08.	RG	céltáv	0	Jobbágyi	Pétervására	Mátramindszent		26.0		
Tábor Tamás	05. 20.	MSE	céltáv	0	Kalocsa	Szeged	Kisszállás		51.5	51.5	
Farkas Tibor	05. 14.	XC-314	céltáv	0	Nagyeged	Rakamaz	Miskolc		30.0	60	
	06. 08.	XC-314	céltáv	0	Nagyeged	Encs	Miskolc		30.0		
Bálint Lukás Máté	05. 09.	KE-211	céltáv	0	Obuda	Pécs	Lúcskidülő	30.0		0	
Rácz Balázs	06. 12.	EN-001	céltáv	0	Nyikom	Berettyóújfalu	Köcsújfalu		101.0	203	
	06. 26.	EN-001	céltáv	0	Nyikom	Békéscsaba	Kunhegyes		102.0		
Abrudán Zoltán	06. 08.	KE-693	céltáv	0	Nagyeged	Encs	Miskolc		30.0	30	
Forgó Szilárd	06. 12.	XC	céltáv	0	Nyikom	Berettyóújfalu	Tiszaórs		91.0	155	
	06. 26.	XC	céltáv	0	Nyikom	Békéscsaba	Jászkisér		64.0		
Varga Dénes	06. 12.	XC500	céltáv	0	Nyikom	Kisvárd	Tiszalúc		97.0	159	
		XC500	céltáv	0	Nyikom	Békéscsaba	Tarnaszentmiklós		62.0		
Szőke Gábor	06. 12.	AM160	céltáv	0	Nyikom	Kisvárd	Hernádnémeti		93.0	142	
	06. 26.	AM160	céltáv	0	Nyikom	Békéscsaba	Heves		49.0		

Még egyszer a Menyhárt Éva Emlékversenyről



2000 decemberében egy maroknyi ám de lelkes csapat elhatározta, hogy maradandó emléket állít Menyhárt Éva repülő társunk és barátunk emlékének. Az elhatározást hosszantartó beszélgetések és tervezgetések követték. Volt tapasztalatunk versenyszervezésben, de ez most egészen más volt.

Ennek a találkozóknak méltónak kell lennie Évike szellemiségéhez, aki a tiszta és becsületes versenyzés híve volt. Elosztottuk a feladatokat. Mindenki a maga képességének megfelelően kapta és becsülettel végezte a munkát, ami nem volt zökkenőmentes. Célunk az volt hogy minél többen vegyenek részt az emlékversenyen. Ennek megfelelően állapítottuk meg a nevezési díjat, amely sokak számára talán túlzott volt. Ennek hangot is adtak az év elején tartott szakági értekezleten, ahol közöltük, hogy a nevezési díj csökkenhet, ha tudunk támogatókat szerezni. Vegyes érzelmekkel de töretlen lendülettel folytattuk tovább a szervezőmunkát. Varga Feri, a versennyel kapcsolatos információkat folyamatosan közölte a világhálón. A rendkívül szép kupák és érmek kiválasztása is az ő és Zsótér András érdeme. András ötlete és anyagi támogatása eredményeként jött létre a Menyhárt Éva vándor kupa. Attila a vacsora és a kioldók megszerzésében jeleskedett. Endre a szakadó elemek és karikák szakértője. Melinda feladata a szállás megszervezése és elosztása volt és Gergő szervező munkájával segített. Kálmán az emlék pótlók elkészítésében szorgoskodott. Guriga, aki teljes egészében a verseny mellé állt, a térképmásolatokat készítette el.

Csiga Sanyi, Nagy Laci, Pierre, Pándi Zoli, Zsanér ötleteivel és munkájukkal vittek előre a szekeret. Közben gyűltek a ver-

senyre jelentkezők. Elsőnek két orosz lány jelezte indulási szándékát. Ők végül nem jöttek el és így, eredeti szándékunk hogy a verseny nemzetközi legyen meghiúsult. A nevezési határidő végéig 24 pilóta érezte úgy, hogy ezen az első Menyhárt Éva Emlékversenyen részt akar venni. A regisztráció rendben lezajlott. Mindenki elfoglalta a tiszta és higiénikus szállást. Ki sátorban, ki lakókocsiban ki az épületben vackolt be.

Május 12. szombat 10 óra. Rövid de annál meghatóbb verseny megnyitó után, 13:30 - kor megkezdődött a VERSENY. Erre vártunk. Ezért dolgoztunk időt, fáradságot, pénzt nem kímélve. Most még csak reméltük, hogy nemhiába.

Az első napi feladat Kalocsa céltáv. A mezőny 50 perc alatt került a levegőbe, ami nem rossz az első napra. Szabó Gabi (Szombathely) és Medák Tomi (Malév) a célban. Kisboró (Cumulus) 400 méterrel a cél előtt kikoppant.

A mezőny több mint a fele ezen a napon nulla pontos lett.

A második napi feladat egy 112,6 km-es céltáv Pécs - Pogány reptér. Az időjárás jónak bizonyult, mert a mezőnyből 10-en értek célba. Mindenki távra ment, aki aznap elstartolt. A napot Újhelyi Balázs (Klivent) nyerte, aki a mezőny végén, az újra startolóból indult és mindössze 4 perccel később ért be, mint Kisboró aki az első között indult. 40 percet vert a mezőnyre. Szabó Gabi leszállás közben elakadt a búzában és kissé ütődött lett. Egy segítőkész helyi erő túlbuzgóságában a mentőket hívta, akik meg is érkeztek a rendőrség kíséretében és Gabi barátunk máris a kórházban találta magát. Szerencsére semmi komoly baja nem történt. Pár nap után újra repült.

A harmadik napi start előtt egy kedves, majdnem elfeledett szokásnak hódolt a tár-

saság. Ugyanis az előző napon sokaknak ez volt az első 100 km-e, célba érése, és ezt a hagyományokhoz híven, seggre veréssel ünnepeltük. 13 órakor start, irány Pér. Ezen a napon bizonyosodott be, hogy kötelezően ellenőrizni kell a startolni kívánó pilótát. Ugyanis Zsanér észrevette, hogy Farkas Viktor nem lépett be a combkörbe. Vészhelyzet. Viktornak ezután négy startja volt. Először is újból kellett a hevederbe öltözni. Másodszor az volt a hiba hogy a motoros géphez fordítva volt csatlakoztatva a vontató kötél és a szakadó elem elszakadt. A második start a szakadó elem start közbeni szétcsúszása miatt hiúsult meg. A harmadik próbálkozás 100 m alatti oldás miatt nem sikerült. Végül, amikor minden jó volt, a termék nem ott volt, ahol a Viktor. Ez a nap nem az övé volt, ugyanis nem sikerült távra mennie. A napot Gergő nyerte 94, 2 km-rel. A többiek is jól teljesítettek. Számos 50 km feletti eredmény született.

A negyedik nap a zárt felhőzet és az erős É-i szél miatt törölve. Szabadprogram. Uszoda-foci este jenga parti.

Az ötödik nap nem kis fejtörést okozott a rendezőknek az a sajnálatos tény miszerint a kecskeméti vadászok repülni akarnak, ami nem lenne baj, hiszen ők is emberek. Az egyezkedésbe még az Arab is beosztott, de a katonák nem engedtek. Végül megszületett a döntés. Zichyújfalu-Dunaúj- reptér hurok. A start 13.10-kor indult. Többen úgy gondolták, hogy ők meg az újra startolókból indulnak. Szerda Laci (Malév) is úgy gondolta és neki volt igaza, mert ő nyerte a napot. Gergő szó szerint orrvérzésig repült, ugyanis, azért kellett le szállni 16. 5 km után. A versenyzők fele pontszerző helyen zárta a napot.

A csütörtöki verseny nap az erős D-i szél és a katonák miatt elmaradt. Kiváló vontató-pilótánk Juhos Pisti (Debrecen) nem tudott tovább maradni és összepakolt majd elment. Így tett Grüber Feri és Erdelics Zoli is. A program uszoda - mozi -

sütőzés, este boowlingozás. Ez a nap alkalmas volt arra is, hogy mindenki lelkiileg is felkészüljön az utolsó összecsapásra.

Pénteken az időjárásnak és Gurigának, - aki egész héten kiváló feladatokat tűzött ki - köszönhetően egy közel 50 km-es táv a feladat. Cél a Pali bácsi reptere a Rigó-mező. Nagyon küzdős nap volt ez. Nagyon sok múltott azon, hogy ki mikor startolt. A 12 távra ment pilóta közül, Kisborónak és Olgának örülhetett Attila, aki a célban várta a pilótákat. Olga versenyen kívül az új-rastartolókból utolsóként indult a mezőny után. Kár hogy nem nevezett. Ez a nap végleg eldöntötte a sorrendet. Délután 4 óra felé telefonhívás érkezett a rep. térre, miszerint 20 perc múlva rég nem látott vihar fog érkezni a Balaton felől. Az előrejelzés valósnak bizonyult, mert a jelzett időben, hatalmas porviharral megérkezett a bestia. Bízunk abban, hogy az előre jelzésnek köszönhetően mindenkit a földön, összecsukva ér el a vihar. Szerencsére így történt és este volt miről mesélni.

Szombaton a vihar utóhatásaként 8-as alapszél 12-14-es befújással erős É-i szél volt, így a rendezők a napot törölték és így ez a nap az eredményhirdetéssel folytatódott. Köszönettel tartozunk Évike édesanyjának, aki elfogadta meghívásunkat, hogy átadja a helyezetteknek a megérdemelt kupákat, érmeiket és emléklapokat. Köszönet illeti a pilótákat, akik fegyelmeztet és sportszerű versenyzéssel méltó rangra emelték Évike emlékét. Köszönet a támogatóknak, akiknek segítségével elfogadhatóvá tudtuk tenni a nevezési díjat. És végül, de nem utolsó sorban köszönet Arabnak és Regős Csabának, akiktől a lehető legtöbb segítséget kaptuk. A napot Nagylaci és segédei által készített mesés ízű bogrács gulyás koronázta. Sokáig tartó beszélgetéssel zárult az első Menyhárt Éva emlékverseny.

Dobrocsi Kálmán
Cumulus SE

FAI-hírek: Bertók nyolcadik, Thuróczi első



Bertók Attila 8. Lett a 2. Légi Világjátékokon, ami egyben sárkányrepülő világbajnokság is volt. A versenyt szokás szerint Manfred Ruhmer nyerte, 2. Gerolf Heinrich, 3. Reizinger. Mindhárom Ausztria színében versenyeztek. Részletes beszámoló Bertók Attilától:

Ez a VB a 2. Légi Világjátékok keretein belül került megrendezésre a Spanyolországi Algodonales-ben és ennek környékén. A hely egyébként Andalúziában van, ami Spanyolhon legdélebbi részén helyezkedik el, Gibraltártól nem túl messze. A környék gyönyörű, tele szép kis városkákkal, kastélyokkal, várromokkal, igazán festői. Ezek eddig inkább túrisztikai értékek. Repülési szempontból azt hiszem ide mennék vissza legutójára. Ezt a szinte mindig stabil légállapot jelenléte mondatja velem. De egy pár szót magáról a versenyről!

A résztvevőket tekintve mindenki ott volt, aki számít ebben a játékban, beleértve a legutóbbi évtized összes világbajnokát: Manfred Ruhmer(1999), Guido Gehrman(1997), Tomas Suchanek(1991-1993-1995). Persze rajtuk kívül sokan másoknak is komoly esélyük volt világbajnoki címre. Ezek közé leginkább Gerolf Heinrichs(Osztrák) és Betinho Smitz(Brazil) tartozott. Technikailag a sárkányok körében nagy újdonság nem volt. A legnépszerűbb modelnek a Moyesék Litespeed-je bizonyult, ami nagyobb részben Gerolf fejlesztése, kisebb részben pedig az enyém. A második legnépszerűbb darab a Laminar új változata volt. A merevszárnyaknál semmi figyelemre méltó újdonság nem volt, hacsak nem az új Stalker, ami vitathatatlanul a legszebb volt, viszont nem olyan jó, mint az ATOS. A mellébeszélés helyett

itt is bebizonyosodott, hogy a merevszárnyaknak csak egy kicsivel jobb a siklási teljesítményük (talán egy siklószám pont, ha nagyon jóindulatú akarok lenni) és ugyan olyan a merülősebességük, viszont ehhez kétszer akkora ár és kétszer annyi ember tartozik. A jövő évtől egyébként külön lesz választva a sárkányos és a merevszárnyú szerkezetek világbajnoksága, így aztán lehet, hogy egy-két jobb sárkányos pilóta is részt tud majd venni a mereves versenyben.

A VB-t eredetileg 12 naposra tervezték egy pihenőnappal a közepén. Rögtön három törölt nappal kezdünk, köszönhetően az erős szélnek, no meg annak, hogy az első nap teljesen oldalszél volt a starthelyen.

Az első sikeres napon mindjárt sikerült a rendezőknek egy kicsit túl hosszút adni, így aztán csak öt sárkány ért be és egy néhány merevszárny. A saját tapasztalatom e napról nem igazán pozitív, mivel sikerült egy olyan rövidet repülni, mint eddig még talán soha. Történt ez annak ellenére, hogy már 700 méteren elhatároztam, hogy bármiben körözök, csak csipogjon a varió. A végén még el is törtem a szép szénszálás trapézszáramból az egyiket meg a kormányrudat is. Ez nem mondható igazán jó kezdésnek, de innen szép jó eredményt elérni, nem igaz? Sajnos az első napi időjárás jellemző volt az egész versenyre. 1500 méter körüli maximális magasság és egy - másféle emelések voltak általánosak. Mindez azzal tetéződött, hogy ezeket a körülményeket 150 sárkánnyal és 30 merevszárnyal kellett megosztani. Teljesen egyértelmű volt, hogy túl sokan vagyunk. Jobb időben legalább eloszlanak az emberek minden irányban, de ilyenkor mindenki abban az egy termikben akar a legmagasabbra kerülni. Ettől aztán a repülésnek in-

kább légicsata jellege volt. A saját tapasztalatom alapján az ilyen repülés úgy néz ki, hogy teljesen ösztönből termikelünk és száz százalékig arra koncentrálunk, hogy ne menjünk neki senkinek. Érdekes tapasztalat volt ez, de ez a verseny inkább azt mérte, hogy ki a türelmesebb pilóta és kinek jobbak az idegei. A versenyen egy komoly ütközés volt, amiben egy merevszárny és egy sárkány vett részt. A sárkány pilótája megúsza egy karcólással, de a mereves pilóta átszúrt tüdővel és sok-sok törött csonttal fekszik azóta is a kórházban. Szomorú, hogy ezt kell mondanom, de csoda, hogy csak egy ütközés volt.

Így utólag megvonva a mérleget ez a verseny nem a nagy és bátor kezdeményezések versenye volt, hanem inkább a lassan, alacsonyban, de mindenképp nagyon óvatos bolyban való repülésé. Maga Manfred Ruhmer, a győztes sem kockáztatt értelmetlenül, hanem óvatosan mindig az elejében volt minden nap. Az utolsó előtti nap kivétel volt ez alól, mivel ezen a napon még felhőt is láttunk (bizony), és rendes jó idő volt. Ezt természetesen a rendezőség egy elég gyenge kis feladattal ellensúlyozta, mivel abban az időjárásban valami légtérkorlátozás lett volna a megfelelő irányban (legalább otthon érezhettem magam egy kicsit: jó idő + jó szél = hétszentség, hogy nem arra megyünk amerre kellené).

A versenyen két pilóta ért célba minden nap, az egyik Manfred volt, a másik pedig Gerolf Heinrichs, a másik Osztrák. A feladatok nagy többsége helyben, 40km-es körzeten belül sok fordulóponttal zajlott le, de ez várható volt. Egy ilyen versenyen a versenyzési tudásra megy a dolog nem a sok kilométerre. A leghosszabb feladat 122 kilométer volt, ez is inkább azért volt lehetséges, mert fúj a szél. A többi feladat 60 és 90 km között volt. Összesen hét napot repültünk, ami nem túl jó, de nem is katasztrofa. A gyenge időjárás sokunknak nem

tetszett, de a fő ok az inkább az volt, hogy ezt előre tudtuk, és mégis itt volt a verseny. A vitorlázórepülők és a siklóernyősök sokkal jobb helyről repültek és sokkal nagyobbakat is, mi meg ültünk a nagy stabil időjárás közepén. A dolognak az a tanulsága, hogy így járunk, amikor bürokratikusán döntenek egy helyszínről. Ezekről a kérdésekről aktív pilótáknak kell döntenie és kész.

A rendezés nem nagyon hagyott kívánni valót maga után, kisebb problémák voltak ugyan, de semmi rendkívüli.

A végeredményre tekintve sok a meglepetés, főleg Tomas Suchanek teljesített egy kicsit alul, no meg Oleg Bondarczuk. Mindkettőjük hasonló problémákkal küzdött, nevezetesen a gépük nem ment olyan jól, mint kellene és ezt sajnos nagyon komoly pilótatudással sem lehet ellensúlyozni. Ha ez még egy kis balszerencse is hozzá jön, akkor az ember hamar el kezd alámerülni az eredménylistán. A gépekről beszélve annyit, hogy majdnem mindenki kereskedelmileg beszerezhető felszereléssel repült, de a gépek beállításában komoly különbségek voltak. Ezt csak sok repülésel lehet jól eltalálni. Természetesen egy pár verseny sem árt a nagy meccs előtt, ebből az ember legalább tudja, hogy hogyan állja az összehasonlítást. Ez pedig sok idő, sok pénz. A sárkányrepülés támogatottsága nagyon változó országoként. A Francia csapat például saját sofőrrel, segítőkkel, masszőrrel és orvossal érkezett. Emellett a csapatnak két olyan tagja is volt, aki főállásban sárkányrepül. A Brazilok hasonló dolgokkal jöttek, sőt még olyan embereket is hoztak, akikre a gépek esetleges javítását és beállítását is rá lehetett bízni. Általában a csapatok jól szervezettek voltak, beleértve az ukránokat, oroszokat, szlovákokat, szlovéneket, litvánokat, lengyeleket. Igazán csak mi, az egyszemélyes csapatok lógtunk ki a sorból, úgymint Magyarország és Kanada. Szerencsére Moyes érde-

keltsgünk révén mi Bill Moyes-sal utazgattunk a starthelyre és ő is szállított minket vissza vagy pedig a lánya Viki. Hála és köszönet nekik ezért.

II: AIR GAMES, UL világbajnokság

Kemény verseny az alkalmas leszállóktól mentes, hegyes - sziklás - olajfás, spanyol vidéken.

Még a rendezők is elismerték, hogy ahogyan a gyalogsárkányos úgy az UL helyszín megválasztása is nagy tévedés volt részükről. Gyakran húsz kilométeren keresztül sem találtak leszállót a pilóták, és a kemény termikus viszonyok között főként sebességi számokra kényszerített versenyzők számára ez pszichésen is nagy terhet rótt. A meleg helyzetek alap-

ját a 40-45 fokos hőség még tetézte is, hát igen, erre itthon nem lehetett felkészülni.

Bár a szervezéssel kapcsolatosan igazán nem lehetett ok panaszra, a spanyolok kitétek magukért, azért jobb lett volna egy kicsivel több navigációs feladat, így egyoldalúbbnak tűnt a verseny.

Ennek ellenére azt a címvédők nyerték, egyéniben Thuróczy Endre, párosban a tavalyi EB győztes francia versenyző.

Bár a részletes eredmények az internetről leolvashatók, azért nem titkoljuk el, hogy a párosban induló világcúcstartóink a várakozás alatt szerepeltek. Aprócska, de mégis sokat jelentő hibák miatt végül Ferinc Vince párjával Varga Zolival a 13., a Matuska Pali - Gutti Gabi páros a 14. helyen végeztek. ■

Kerek Imre (1944-2001)



Szomorú szívvel tudatjuk mindazokkal, akik ismerték, hogy Kerek Imre sporttársunk, a Gyöngyös Városi sárkányrepülő Klub tagja, türelemmel viselt hosszú, súlyos betegség után 2001. június 11-én elhunyt.

Imre ifjúkorában ejtőernyőzőtt. 1981-ben lépett be az akkortájt alakult gyöngyösi klubba, ahol motoros és vitorlázó sárkánnyal egyaránt repült, 20 éven át. Igazi hobby pilóta volt, nem járt versenyekre, rendezvényekre, de a mátrai starthelyeken és a Pipis-hegyi repülőtéren sokan és sokszor találkozhattak vele. Közismert volt kiváló műszaki érzéke, precizitása, óvatossága. Amikor Ő is kint volt a starthelyen, akkor biztos, hogy nem szállhatott fel rosszul összerakott sárkánnyal, a felfüggesztés beakasztása nélkül vagy elzárt benzincsapal pilóta.

Sajnos az alattomos betegséggel szemben kitartása, élni akarása és az orvosok szaktudása együtt sem volt elegendő.

Halála fájdalmas veszteség családja és gyöngyösi sportrepülők számára.



A siklóernyős balesetekről, avagy a siklóernyősök rémálmai

Forrás: **Gleitschirm 1997/10***
 Írta: **Elisabeth Schmidt**
 Fotó: **Gleitschirm Archívum**
Szabó Péter
 Fordította: **Szabóné Koleszár Edina**
 Lektorálta: **Szabó Péter**

Évről-évre egyre kevesebb baleset, kevesebb sérülés, kevesebb haláleset történik – többnyire ezt a képet tükrözték korábban a siklóernyős baleseti statisztikák. Korábban. A pozitív tendencia megszűni látszik: 1997-ben januártól júliusig(!) hét osztrák siklóernyős pilóta vesztette életét. Tekintettel arra, hogy 1996-ban csak egy halálos siklóernyős baleset volt Ausztriában, ez a szám mindenkit megdöbbentett. Már csak azért is, mert repüléseink során általában ritkán gondolunk a baleset kockázatára. Nem szívesen hallunk törött csigolyákról, több heti kórházi kezelésekről, halálesetekről... Ennek ellenére most megpróbáljuk ezt a témát közelebbről körüljárni.

Maradjunk elsőként a statisztikáknál. A statisztikák a siklóernyőzés veszedel-



mességét hirdető szubjektív közvéleményt nem támasztják alá. Ausztriában a balesetek száma nagyjából változatlan pilótaszám mellett (ez a becslések szerint kb. 20.000 főt jelent, ami magában foglalja a kb. 10.000 fő vendégpilótát is) folyamatosan csökken. 1993-ban 190 siklóernyős balesetet jelentettek az „Austro Control” felé, 1994-ben már csak 173-at, 1995-ben 133-at, 1996-ban pedig 115-öt. A „Sicher Leben” nevű bécsi szervezet a 90-es évek elején az akkor bejelentett 200 siklóernyős baleset tudatában az alábbi következtetést vonta le: „A tapasztalatok alapján a siklóernyős balesetek gyakorisága a verseny-síelés baleseti arányainak felel meg.”

1997 júliusának végéig 71 siklóernyős baleset történt, 1996 ugyanezen időszakában pedig 63. A tendencia tehát enyhe emelkedést mutat. Hozzá kell tenni, hogy ezek az értékek csak a bejelentett



* 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.

baleseteket takarják, ami erősen torzítja a statisztikát. A hegyimentők ugyanis egy lábtörést is ugyanúgy jelenteni kötelesek. A súlyos balesetek az „Austro Control” szerint a bejelentett balesetek 20%-át teszik ki.

A siklóernyősök nem szenvednek gyakrabban balesetet, mint a síelők – viszont súlyosabbak a baleseteik. A siklóernyős balesetek valószínűleg nem gyakoribbak, mint más sportágak esetében. Ez a jó hír. A rossz: a „Sicher Leben” szervezet beszámolója szerint a síeléshez képest jelentősen nagyobb a veszélye annak, hogy egy siklóernyős pilóta súlyos sérülést szenved. Az Ausztriában 1995-ben lezuhant 133 siklóernyős pilóta közül 102 szenvedett súlyos sérüléseket és 5 ember halt meg. 1996-ban 97 súlyos sérülés történt és egy halálos. A siklóernyős balesetek közül az egyik leggyakoribb a gerinctörés. Egy 1993-as kutatás (Zwillink-Haagen munkája) alapján a siklóernyős balesetek kb. 30%-át tette ki a gerinctörés. Legtöbb esetben a gerincvelő nem sérült, de attól még ezek a balesetek gerinctörésnek számítanak.

Maradjunk még a számoknál. Az, hogy 1996-ban csak egy halálos baleset volt, túlzott optimizmushoz vezetett. Úgy tűnt, a légiakalmasság ernyők és a jobb kiképzési módszerek végre meghozták az eredményüket, és egyre kevesebb siklóernyős baleset történik majd. És akkor itt van az 1997-es 7 halálos baleset fél év alatt! Amilyen kétségbeesítő ez a szám, annyira érthetetlen is, ha a korábbi évek tendenciáit vesszük figyelembe. Riasztó az a tény, hogy – noha az 1996-os év az egy halálos balesetével nagyon pozitív, de egyben egyedülálló a statisztikákban – az 1997-es év beleillik a korábbi képbe: 1995-ben 5 siklóernyős szenvedett halálos balesetet, 1994-ben tíz, 1993-ban hét.

Az 1997 évi balesetek okait elemezve

megállapíthatjuk: milyen különbözőek voltak ezek a balesetek, többségük annyira elkerülhető lett volna. Gondoljunk például arra a gyakorlatlan pilótára, aki egy nagyteljesítményű ernyővel zuhant le; vagy arra a több éve repülő pilótára, aki a zivatar előtt startolt; arra a növendékre, aki a levegőben kinyitotta a combcsatjait; vagy arra a pilótára, aki főnben repült. Vagy ott van annak a pilótának az esete, aki a véletlen kinyílást megelőzendő, mentőernyőjét ragasztószalaggal és zsinórokkal rögzítette olyan alaposan, hogy vészhelyzetben egyáltalán nem tudta kinyitni. Az Osztrák Repülő Szövetség repülésbiztonsági előadója, Ossi Staud az utóbbi eset kapcsán a mentőernyőt megvizsgálva megállapította, hogy 12 kg-os hűzőerőt kellett volna a pilótának a mentőernyő kihúzása érdekében kifejtenie.

Melyek hát a siklóernyős balesetek leggyakoribb okai? A Mann Staud-i siklóernyős klub az 1996-ban történt 155 siklóernyős balesetet elemezve megállapította, hogy 44 baleset oka az időjárás volt, 27 esetben a leszálláskor történt a baleset, 17 esetben a startolásnál, és 16 balesetet okozott repülés közbeni pilótahiba. 12 baleset oka az alábbi kategóriák között oszlik meg: ellenőrzés hiánya, féloldalas csukódás, összeütközés, egyéb. Természetesen ezek a kategóriák nem egyértelműek. Egyrészt a felsorolt kategóriák – időjárás, féloldalas csukódás, pilótahiba – között átfedés van, másrészt a balesetek okának meghatározása gyakran gyenge lábakon áll, mert a szemtanúk legtöbbször nem tudják egyértelműen megállapítani a baleset okát. És hát melyik pilóta vallja be őszintén a Légügyi Hatóságnak, hogy a legdurvább időjárási körülmények között startolt vadonatúj versenyernyőjével, amit még egyáltalán nem tud kezelni és ráadásul nem is légiakalmasság?

Az elemzések hiányosságai ellenére is látni lehet azonban, hogy a siklóernyős balesetek meglehetősen nagy részét az okozza, hogy a pilóta helytelenül ítéli meg az időjárás körülményeket. Az időjárás felmérése sokszor csak arra korlátozódik, hogy a pilóta eldönti, el tud-e startolni, a többi körülményt lényegtelennek tekinti. A tapasztalatok szerint ilyenkor nem is vakmerőségről van szó, hanem tudatlanságról, komolytalanságról. Staud a tiroli balesetek esetében kikereste az aznapi időjárás-jelentéseket, és kiemelte a legjellemzőbb példákat. Eszerint voltak olyan pilóták, akik 30-40 km/h-s Ny-Ény-i szélben repültek. Súlyos sérüléseket szenvedett az a pilóta is, aki az időjárás-jelentés heves, kiterjedt fön-turbulenciára vonatkozó figyelmeztetését hagyta figyelmen kívül. Arra a napra 2000 m-en 40 (80) km/h-s szelet jelzett a meteo.

A DHV műszaki előadója, Peter Rauchenecker is elemezte az 1996 évi baleseteket. A féloldalas csukódást és a hibás leszállási beosztást, mint fő baleseti okokat vette szemügyre. A leszállást sokan egyáltalán nem tervezik meg, és a véletlenre bízzák a földetérést. Ha a leszállóhely időjárás körülményei megváltoznak – például a szél beerősödése vagy egy termikelszakadás miatt – akkor az sok pilóta számára leküzdhetetlen akadályt jelent.

A DHV elemzéseiben a féloldalas csukódás a főszereplő. Megállapították, hogy a pilóták nagy része turbulens körülmények között nem

tud aktívan repülni. „A jó pilóta viszonylag kevés féloldalas csukódást kap” – mondta Rauchenecker. Másrészt a pilóták sokszor rosszul reagálják le a csukódásokat. A vizsgált esetekben a csukódás miatt bekövetkező balesetek termikus, vagy dinamikus áramlásokkal voltak közvetlen összefüggésben. Megfigyelték ezen kívül, hogy ezek a balesetek többnyire DHV 2-3-as és 3-as ernyők pilótáival történtek. A nagymértékű csukódásokat lepördülés, majd spirál követte. Ennek oka nagyjából egyforma mértékben volt a lassú pilótareakció és a túlreagálás (a nyitott oldal átejtése). Tudni kell, hogy a versenyernyők hevesen reagálnak a csukódásokra, másrészt a rövidebb fékút következtében nehezebben stabilizálhatók. Rauchenecker azt a következtetést vonta le, hogy a DHV 2-3-as és 3-as ernyők nem valók az átlagos pilóták kezébe.

De ma már nem csak a nagy teljesítményű ernyők támasztanak magas követelményeket a pilótákkal szemben. A



mai DHV 2-es ernyők a legtávolabbról sem olyan jóindulatúak és igénytelenek, mint ahogy a reklámkampányaik olyan sokat ígérően belénk szuggerálják. „A pilótáknak téves elképzeléseik vannak a DHV 2-es ernyőkkel kapcsolatban” – mondta Rauchenecker. Az új generációs közepkategóriások sokkal gyorsabbak, mint elődjeik, jóval hevesebben és dinamikusabban reagálnak, ezért megkövetelik az aktív repülést. A friss A-vizsgásoknak és a keveset repülő pilótáknak ezért nagyon nem ajánlottak az új generációs közepkategóriások.

A Mattsee-i Salzburg Siklóernyős Iskola képviselője és a siklóernyős utazások egyik fő szervezője, Helmut Sobek megfigyelései szerint a balesetek fő oka a hiányos repüléstechnikai tudás. Sok pilóta nem tud mit kezdeni az időjárással, a szélllel, vagy az ernyőjével. A fatális hibákat általában startnál, vagy a leszállásnál követik el. Többnyire a hibák sorozata vezet lezuhanáshoz, nem pedig egyetlen hiba. Sobek ezért komoly hangsúlyt helyez a továbbképzésre. Még a 7-8 éve repülő pilótáknak is azt javasolja, hogy vizsgálják felül repülési tudásukat, és ne utasítsák el rögtön a továbbképzéseket, a biztonságtechnikai tréningeket, vagy a start-technikát tökéletesítő szemináriumok gondolatát. Sok top-pilóta lekutyázza ezeket. Ez a hamis büszkeségérzet a siklóernyőzésben teljesen felesleges luxus. A szakemberek ellenben ezeket a tréningeket nagyon pozitívan ítélik meg, óriási esélynek tartják a repülési technika tökéletesítésére. Nem hanyagolható el az a biztonsági alapelv sem, hogy aki sokat repül, nagyobb biztonságban van. Aki évente nem végez legalább 30 startot, annak komolyan el kell gondolkoznia azon, hogy abbahagyja a repülést, vagy legalábbis mindig oktató felügyelete alatt kell repülnie.

Miután alaposan kitárgyaltuk a „hogyanokat”, a „miérteket” és a „milyen gyakran” kérdéskörét, marad a „hogyan tovább” kérdése. Mit csináljunk, ha minden elővigyázatosságunk ellenére bekövetkezik a baleset? A svájci pszichológus és siklóernyős pilóta, Hans Banzer nem tartja jó módszernek, ha megpróbáljuk elfelejteni a balesetet, és gyorsan újra elstartolunk. Fennáll a veszélye ugyanis, hogy újra elkövetjük ugyanazt a hibát. Bár a félelmünket könnyebben leküzdhetjük így, magát a problémát nem dolgozzuk föl. Banzer szerint azonnal át kell gondolnunk, hogy mit csináltunk rosszul. A részletes elemzések tanulságai alapján két megoldás létezik: vagy nagyon oda kell figyelni, vagy többet kell repülni. Banzer szerint a lezuhant pilóták 30-50%-a azonnal abbahagyná a repülést, ha alaposan átgondolná, hogy miért zuhant le.

Nem szabad téves illúziókat kialakítanunk a kezünkben lévő eszközről. A saját magunkkal szembeni őszinteség megteremtése – vonatkozzék mind az ernyőválasztásra, mind a tudásunk felmérésére –, jelentős lépés kell, hogy legyen a balesetek megelőzésében.

A lényeg, hogy minden pilótának mindenképpen tisztában kell lennie egy dologgal: a balesetek kockázatát sohasem lehet teljesen kizárni. Akármelyikünkkel előfordulhat, hogy egy veszélyhelyzet helytelenül mértünk fel. A veszélyhelyzet kimenetele nagyban függ tapasztalatunktól, tudásunktól és végső soron a szerencsénktől is. Az előbbi két tényező befolyásolható. A megfelelő képzés, az elővigyázatosság és a továbbképzések lényegesen lecsökkentik a kockázatot. És végül: aki sok időt szán a repülésre, az nemcsak biztonságosabban repül, hanem egyre több örömét is leli a repülésben. ■

PARABEND Nemzetközi Sárkányrepülő Távrepülő Kupa 2001

Főszponzor: Parabend zenekar, Budapest

A verseny helye: Eger - Nagyeged, Eger repülőtér

A verseny időpontja: 2001. augusztus 1-10

Részletes program:

aug 1-2 Beérkezés, edzőnapok, este regisztráció

aug 3-10 versenynapok

aug 3 este a főszponzor bemutatkozása, koncert a reptéren
rossz idő - speedgliding hivatalos időméréssel

Napi program

9.00 eligazítás a reptéren, meteorinfo

11.00 eligazítás a starthelyen

12.00- startnyitás

20.00-ig távról visszajelentkezés

aug 10 este eredményhirdetés, záróbuli

aug 10-20 átadjuk a hegyet a Siklóernyős Nemzeti Bajnokság résztvevőinek,
aki akar, maradhat még: csörlés, vontatás lesz a reptéren egész hónapban

A versenyre nevezés feltételei: MRSz licence, érvényes orvosi, alkalmas, nyil-
vántartott szárny, rajta jól látható lajstromjel

Aki a reptéren is akar repülni: csörlőhetői, vontathatói jogosítás, az aktuális
szabályozásnak megfelelő kioldó, alkalmas, nyilvántartott szárny, rajta jól lát-
ható lajstromjel, a kormányrúdon kerék.

Szállás: terveim szerint kollégiumban, a reptéren sátorban, magánházaknál
Versenyvezetés, szolgálatok

Versenyigazgató: Petró Zoltán alias PEDRO **Zsúri:** helyszínen választva 3 fő

A várható feladatok meghatározása. Elsősorban hurok-és háromszögfeladat
sebességértékeléssel (döntjük meg az eddigi rekordokat), erősebb szélben céltáv

Visszaszállításról a versenyzők maguk gondoskodnak, a rendezés minden se-
gítségét megad ehhez (koordináció, diszpécser, akár autó is megoldható)

Nevezési díj: 13.000 Ft, rózsaszín csekken a következő címre: Petró Zoltán, 2040
Budaörs, Ifjúság u 20 IV/14

Nevezési határidő: 2001.július 31

A nevezési díj tartalmazza: a rendezést, napi egy fölszállítást a hegyre, filmet,
térképet, pólót, díjakat, meglepetést

Info: 30/ 231-1420Info: 30/ 231-1420 email: sarkanyrepules@fw.hu

<http://213.222.136.113/sarkanyrepules/versenyek.html#parabend>

Siklóernyős Magyar Nemzeti Bajnokság 2001

A verseny rendezője: Eged Team

A verseny helye: Eger, Eged-hegy

Szállás: Egyéni szervezésben. Sátrazni lehet a repülőtéren.

Időpontok: Augusztus 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20.

Regisztráció: minden reggel 09.30-tól, egri repülőtér

Eligazítás: 10.30-kor, egri repülőtér

eligazítás a starthelyen: 12.00-kor

Nevezési feltételek: MRSZ sport igazolvány, nyilvántartott szárny, B vizsga,
mentőernyő, magasságmérő. A szükséges iratokat a helyszínen be kell mutatni!
Nevezni csak valamely csapat - mely akár egy fős is lehet, de a maximális lét-
szám 5 fő - tagjaként lehet. Minden csapathoz kötelezően tartoznia kell 1 fő segí-
tőnek, akinek rádiótelefonnal kell rendelkeznie. Aki segítőt nem biztosít, napi
1000 forintot köteles fizetni, melyet a többi csapat segítői között osztunk szét.

Nevezési díj: 1700 Ft/nap. A nevezési díj a következőket tartalmazza: Felszállít-
ás (ernyők), színes film, előhívás, meteor, célbíró, számítástechnika, díjak. A ne-
vezési díj mindig naponta, az aznapi első eligazításon fizetendő.

Nevezési határidő: augusztus 1. Jelentkezni minden esetben csak kitöltött neve-
zési lappal lehet!

Versenyvezetés: Versenyigazgató (a szervező jelöli), sportbizottság (háromta-
gú, a versenyzők választják maguk közül), zsúri (a versenyigazgató, a sportbi-
zottság-vezető és egy tapasztalt pilóta, aki nem versenyez)

Várható feladatok: Céltáv, hurok (min: 30 km), háromszög (min: 25 km).

Óvás: az eredmény közzétételét követő 7 napon belül, 3000 forintos díj befizeté-
se mellett, a versenyigazgatónál. Jogos óvás esetén a díj visszafizetésre kerül.

Eredmények igazolása, dokumentálása: a siklóernyős sportszabályzat sze-
rint.

Az értékelés módja: a siklóernyős sportszabályzat szerint. Alkalmazott kép-
let: megegyezik a 2001-ben, az Eged Kupán használt képlettel.

Nevezni lehet: E-mail: (lazarg@westel900.net) Információ: 06-30/9674422

Kedves Hírdetőnk!

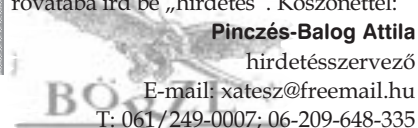
Kérem, ha teheted, hirdetéseidet minden hónap 02-ig E-mailen keresztül juttasd el hozzám, vagy telefonon elérsz az esti órákban, vagy telefonon elérsz az esti órákban. Fizetni normál postai befizetési csekken lehet a következő címre küldve: Amatőr Siklórepülő Egyesület, 1192 Budapest Pannónia u. 4. A csekk megjegyzés rovatába írd be „hirdetés”. Köszönettel:

Pinczés-Balog Attila

hirdetésszervező

E-mail: xatesz@freemail.hu

T: 061/249-0007; 06-209-648-335

**Eladó**

egy Stucc C

és egy H5

Érdeklődni:

Dicse Jenő

(20) 456-8732,

(28) 488-323.

**Egy vario
és egy bukósisak
keresi gazdáját!
Diszelben, a Csobánc
mellett találtam.
Mohos Csabánál!
Tel: 30-357-96-71.**

2/1

**SUBARU
100 LE
motorral szerelt
sárkány
hirdetője**

**hívj a 06-30-9835-342
mobilszámon!
vagy küldj
telefonszámot!**

VARIÁCIÓK!

Adok:

**"A" keretes trájkot,
felújított trabant
motorral**

**szerelt (nem tuningolt)
CX szárnyas
motoros sárkányt**

Kérek:

**„profi” variációkat.
Árkülönbözetet fizetek.**

Telefon:(30) 9835-342

2/2

**Eladó
egy 5 éves,
20 órát repült
C15 motoros szárny**

**Tel.: (06-28)420-337
20 órától**

Bede Tibor

5/5

**Eladó
Sedra (16 m² szárny)
kétszemélyes
motoros sárkányrepülő.
582-es Rotax motorral szerelve
(62LE), felműszerezve,
lajtstromjelezve.
A finomvario kiakad felfelé, de
keveset fogyaszt. 17 órát repült
gyártva 2000. június.**

**Ára 1.46M Ft+ÁFA
Tel.: (06-30) 9574-755, Eklis Gábor**

2/2

**Gyalog-
sárkányt
vennék**

**könnyű, jó állapotút,
55-60 kg pilótasúlyra
Pásztor Ági
T: 321-3700**

3/1

C-19-es

**műszerezett sárkány
Molson motorral,
utánfutóval
350 ezer Ft-ért eladó**

**Tel.: (06-70) 219-0166
Füller Ferenc**

(3/3)

Eladó

**Stalker szép állapotban:
120000-Ft;
Airware Full Race pondró
két éves: 34000-Ft;
Mentőernyő két éves:
40000-Ft;
Púpos pondró
mentőernyővel: 15000-Ft
Kovács Endre
Tel: (06-20) 350-6898**

Rugózott "A" keretes,

2 személyes sárkány

**MOLZON (új) motorral,
CX 19 szárnyal
eladó.**

Ár: 300 eFt.

Tel.: 32-449-152.

**Cím :3137 Karancsberény
Dózsa Gy. 32.**

Paramotor eladó!
125 cm³, 28LE
háromtollú,
carbonszálás sróf,
beülővel,
öt órát repült.
Kiss Lajos
30-212 5000

Saját célra felújított kitűnő állapotú motoros sárkányrepülő - "A" keretes Molson motoros trike, vele Apolló CX szárny - típusváltás miatt eladó. (A szárny tavaly Zolikánál nagyjavításon felújítva, motor tavasszal elektronikus gyújtásra és AC pumpás üzemanyag ellátásra átalakítva). A gép ára 350.000 Ft, műszerek, rádió, GPS beszámítása szóba jöhet. Takács Sándor, 30-207-8357

Vitorlázás a Balatonon!
 Hajózás tanfolyamok H-P ig. Olcsó szállás, sárkányosoknak kedvezmény. Ugyanitt eladó Lamuett Racer gyalogsárkány. Pándi Zoltán, (20) 38-35-887

2/1

Eladó egy Edel Space siklóernyő 75-95 kg startsúlyra. Irányára 58E Ft Seres László T: 06-78-481-154, 06-70-21-36-252

Apollo CX-M szárny eladó
Ára 250e Ft
Zsurek József
Tel.: (06-72) 438-759

Eladó egy APOLLÓ CXMD és CX szárny és RGT/R trájk (nagy orrkúp, macifüles) elől és hátul rugózott. ROTAX 503-as motor, két karburátoros. IVOPROPP háromtollú, műanyag, állítható állásszögű légsavarral. A CXMD szárny és a trájk újszerű állapotú, keveset repült.

Érdeklődni:
 Antalics Zsolt
 06 30 241-46-07

ÚJDONSÁG ÚJDONSÁG ÚJDONSÁG

ÜDÜLÉS és SIKLÓERNYŐZÉS a TÖRÖK RIVIÉRÁN, ÖLÜDENIZBEN



Ölüdeniz Törökország legszebb természetes tengerpartja Antalyától nyugatra, a dalamani repülőtértől 60 km-re, Fethiye halászároskától 13 km-re található. A világ egyik legszebb tengerpartjának tartott ölüdenizi öböl türkizkék lagúnával a török tengerpart egyik legtöbbit fényképezett tája, mely természetes környezetét mind a mai napig megőrizte. Az öböl felett magasodó 2000 m magas Babadag hegy kiváló start hely a gyönyörű öblök, lagúnák feletti repülésre.

Utazás: charter repülőgéppel Dalamanba

Elhelyezés: 2-4 *-os szállodákban

Ellátás: félpanzió

Részvételi díj: 79.900,- Ft-tól

Gyermekeknek 12 éves korig kedvezmény!

Nyaralóprogramok széles választéka: Törökország, Görögország, Horvátország, Olaszország, Szicília, Málta, Spanyolország, Portugália, Tunézia

Jelentkezés és felvilágosítás:

menthol Utazási Iroda

1062 Bp., Andrassy út 52.

Tel.: 332-3193 , 331 0547

1088 Bp., Rákóczi út 9.

Tel.: 266-7370, 266-9309

SIKLŐERNYŐS TANFOLYAMOK

Teljes felszerelést, oktatást
anyagot biztosítunk!
Repülj velünk, 2001-ben is!

SIKLŐERNYŐS ISKOLA

06-20-9458-658

SIKLŐERNYŐK FORGALMAZÁSA:



Stikeri Scooter
+ oldalprotektor
+ safe in look
550 DM



Ernyő típusa	Színe	Súlykategória	Állapot	DHV	Évjárat	Ár
UP Vision	rózsaszín	60-85	70...%	1-2	95	800.-DM
UP Vision	lila	85-110	Extra	1-2	96	1000.-DM
UP Boogie	lila	70-95	Extra	1-2	96	1000.-DM
Edel Sabler	fehér	85-110	Extra	2	97	1100.-DM
Edel Response	piros	65-95	UV	2-3	100	2200.-DM
Alma aspect	lila	85-110	Petra	2	97	1300.-DM
Alma aspect	sárga	100-130	Extra	2	96	1300.-DM
Freex sport	lila-fehér	85-110	Extra	2-3	98	1500.-DM
Edel Apollo	fehér	100-130	jó	1-2	92	800.-DM
Prodesign Prozeel	sárga	100-130	Extra	2	97	1100.-DM
Prodesign Carrier Tand	fehér	150-200	Extra	1-2	98	2000.-DM
Edel TX	V.kek	90...105	jó	3	90	1500.-DM

használt
felszerelések

Beűlő típusa	Színe	Karabínér	Méret	Protektor	Ár
UP	zöld	M-L	kemény		200.-DM
Firebird Montana	lila	M-L	kemény		200.-DM
XI Mosquito	fehér-piros	M	kemény		200.-DM
XT Montana	piros	M-L	kemény		200.-DM
Woody X-press	fehér-kek	gyors	M-L	air bag	500.-DM
Woody X-press	fehér-kek	gyors	S-M	air bag	500.-DM
Woody X-est	fehér-kek	gyors	M-L	air bag	500.-DM
Sky Line	fehér	gyors	M-L	air bag	500.-DM
Firebird	lila	L	kemény		200.-DM

A használt felszerelések áraiból az ASE tagjai 10% kedvezményt kapnak!

Repülj az új évezredben
egy új AIRWAVE ernyővel!

airwave@webmail.hu

Tel.: (06-20) 452-6023



MAGIC (DHV 2-3)
Siklőszám: + 8,8
Max. sebesség: 57 km/h
Min. süllyedés: 1 m/s

SCENIC (Tandem DHV 1-2)
Siklőszám: +8,0
Max. sebesség: 47 km/h
Min. süllyedés: 1,05 m/s
Terhelhetőség: 150-220 kg

EPIC (DHV 2)
Siklőszám: +7,5
Max. sebesség: 44 km/h
Min. süllyedés: 1,2 m/s

Új és alig használt AIRWAVE
siklóernyők, beűlők vásárolhatók,
megrendelhetők színválasztással is

