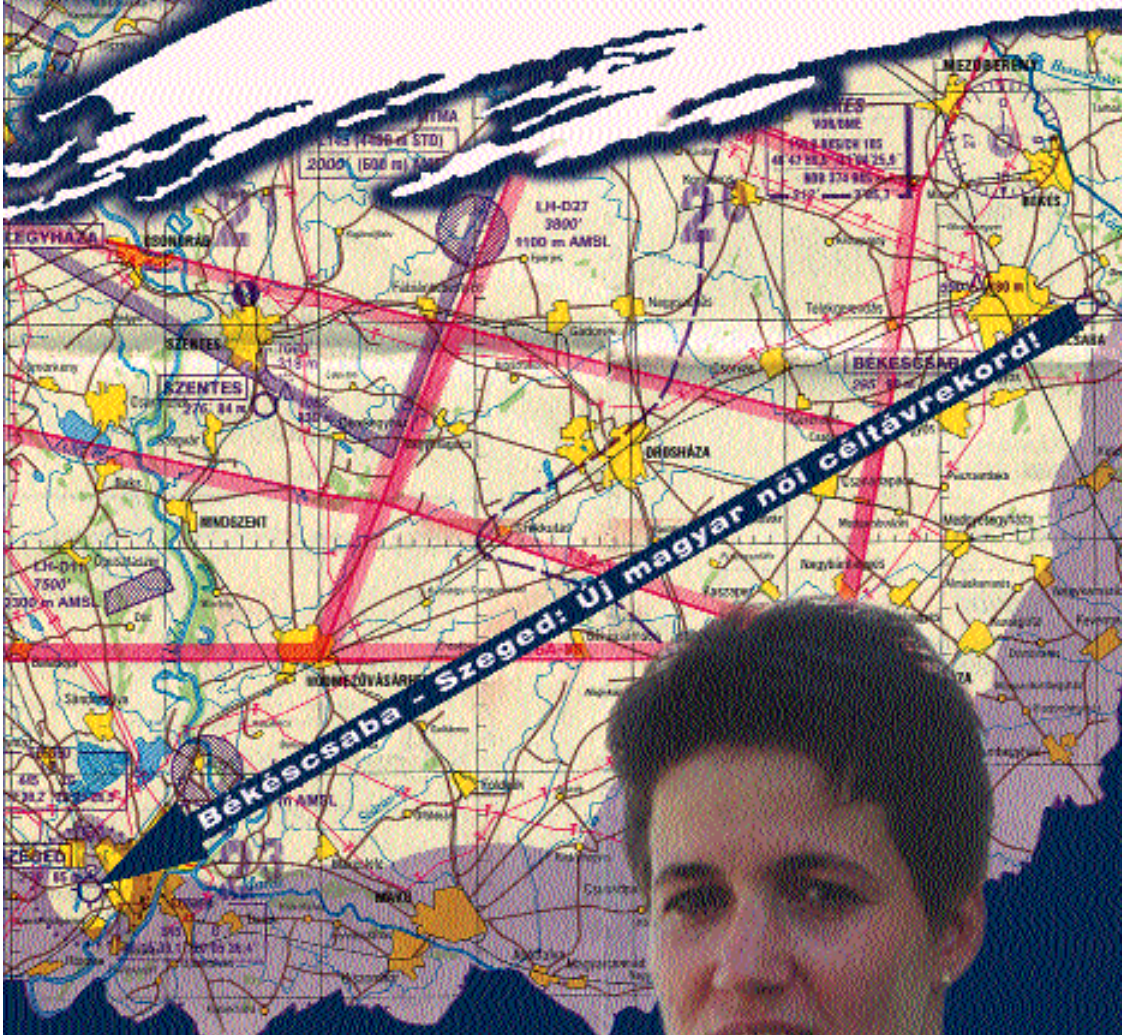


modárto

107. szám

2001. november



Lázár
Olga





A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület
1550 Budapest, Pf. 59.

Szerkesztő: Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: siklorep@aeroclub.hu

Tipográfia: Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652

E-mail.: beric@index.hu

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: Tóth Imre

Hirdetésfelvétel: Pinczés-Balog Attila

Tel.: (20) 9648-335

(1) 2490-007

E-mail: xatesz@freemail.hu

Tervezett megjelentetés havonta,

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

A borítón:

Lázár Olga

sárkány-céltávrekorder

(cikk a 11. oldalon)

Montázs: Magyar Bertalan

Levelek légügyben

„**Feladó: Kerekes László**

Küldve: 2001. október 31.

Címzett: Antal Zoltán

Tárgy: Emlékeztető

Tisztelt Antal Zoltán! Kedves Zoli!

Ígéretemhez híven megpróbáltam összefoglalni megbeszélésünket. Remélem, hogy a megfogalmazásban nem találsz semmi olyat, amiről ne beszélünk volna. Ha mégis valamit úgy ítélsz meg, hogy másképp súlyoztam, vagy félreértettem, magyarítottam volna, természetesen a Te általad visszaküldött anyag lesz a végleges, amit a szakosztályoknak ki fogok küldeni, illetve a Madártollban, mint hivatalos információt, meg kívánok jelentetni.

Kérlek, ne feledkezz meg az emlékeztető végén említett orvosival kapcsolatban, ha módodban áll, a nekünk nyújtható segítségről! Köszönöm a rendelkezésemre bocsátott időt. Eredményes és hatékony munkát kívánok valamennyi Légügyi kollégának.

Tisztelettel:

Guriga”

„**Kedves László!**

Sikerült átolvasnom az általad készített Emlékeztetőt és teljes terjedelmével – változtatás nélkül – egyetértek. Köszönöm a gyors munkát és az orvosi kérdésekben elért „eredményeimről” rövidesen tájékoztatlak.

További eredményes munkát kívánok:

Antal Zoltán

(Az emlékeztető teljes szövege: 1. oldal)

Emlékeztető

„Készült: 2001. október 30-án, a Légügyi Igazgatóság hivatalos helyiségében. Jelen vannak: Antal Zoltán légügyi igazgató és Kerekes László, az MRSz sárkányrepülő és siklóernyős szakágainak főpilóta-helyettese.

Kerekes László átadta az MRSz siklórepülő (siklóernyős és sárkányrepülő) szakosztályainak aktualizált nyilvántartásait, a siklórepülő szakosztályok kapcsolattartói, a megbízott szakmai vezetők és a siklóernyős, valamint a sárkányrepülő érvényes oktatói jogosítással rendelkező személyek listáját. Bemutatta az MRSz által az év során felülvizsgált és szakmailag alkalmasnak minősített siklórepülő iskolák igazolásait (az „NLRI” és a „Tajgetosz” sárkányrepülő iskolák, valamint az „Air Max” siklóernyős iskola).

Az MRSz siklórepülő szakosztályai szakmai irányítását a 2002-es évre az elmúlt évekhez hasonló rendszerben tervezi. A szakmai munka alapját a vonatkozó törvények és jogszabályok képezik. A lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel való repülés XCVII/95. sz. törvény (a légiközlekedésről) 52.§. (3) bek. értelmében a személyi feltételként szabott bizonyítványaként a startkönyvbe való bejegyzés szolgál. A startkönyvi bejegyzés érvényesítését - az MRSz által akkreditált iskolák kivételével - az MRSz által kiadott liszenszek érvényesítik.

Antal Zoltán az eddig alkalmazott kiképzési utasításokat elfogadja, de megbízza az MRSz siklórepülő szakmai vezetőjét a korszerűtlenné vált siklóernyős kiképzési utasítás - a hivatkozott 45.LE és 20-as ELE túlhaladottsága miatt - az azóta megszületett jogszabályokhoz való igazítására és a szükséges módosítások elvégzésére.

A lajstromozásra nem kötelezett légi-

járművek fenti törvény által említett nyilvántartását az MRSz az elmúlt évhez hasonló módon végezze, a kiadott igazoló matricák a törvény 17.§-ban meghatározott nyilvántartásba vételen túl igazolják a 69.§-ban említett kötelező felelősségbiztosítás meglétét is, amelyet az MRSz flottabiztosításként köt (a 39/2001. sz. Korm. rendeletben foglalt értékhatárra) és a bejelentett siklórepülő légi járművek számára szolgáltat. Antal Zoltán a fenti eljárást megfelelőnek és elegendőnek tartja az MRSz szervezetében üzemeltetett légi járművek és az MRSz működési rendjében képzést folytató szervezetek és személyek nyilvántartása tekintetében.

Kerekes László kéri, hogy a siklórepülő szakágak sportolóinak egészségügyi vizsgálatával kapcsolatos költségeket a CXLV/2000.sz. törvény (a sportról) 2.§. (4) bekezdése értelmében az állami, valamint a társadalombiztosítási költségvetésből vegyék le, a törvény előírásainak megfelelően azért a sportolóknak fizetniük ne kelljen.

Kerekes László kéri továbbá az XCVII/95.sz. törvény (a légiközlekedésről) 52.§. (3) bekezdésének az egészségügyi követelményekre megfogalmazottak újbóli átgondolását, és azt, hogy ameddig az abban hivatkozott jogszabály meg nem születik, a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetői számára a hatósági repülő orvosi vizsgálaton való részvétel kötelezettségét vonja vissza.

A fenti emlékeztetőt a siklórepülő szakosztályok 2002. évi tevékenységének alapjául kell tekinteni.

Budapest 2001. október 30.

Antal Zoltán
légügyi igazgató”



Nem volt sétagalopp...

...bármennyire is annak látszott. Elauzóztunk több, mint 4000 km-t, számításon szerint ráfordítottunk 5 hétvégét, 21 napot, 164 munkaórát plusz az előkészületekhez kb. 5000 A/4-es fénymásolást, hogy az MRSz 45 siklórepülő szakosztályának szakmai vezetőit (51-en jelentek meg) és a jelentkező 15 oktatót tovább képezzük, illetve vizsgáztassuk.

A továbbképzések összes útiköltsége meghaladta a 100 ezer Ft-ot, ellégivontattunk, csőröltünk kb. 50 ezer Ft-ot, ettünk, ittunk, szállást foglaltunk mintegy 150 ezer Ft értékben, a papír- térkép- tankönyv- nyomtatványok kitétek kb. 100 ezer Ft költséget, míg a tervezett 400 ezer Ft bevételből (szakosztályonként 6000, oktatónként 10.000 Ft) eddig az MRSz-be csak kb. 270 ezer Ft érkezett be, a többi csekken várjuk, ezt a zsebünkben és a startalpból előlegeztük meg amíg a postán a pénz átfut.

Elfáradtunk, de megérté! Nyolc helyszínen (Budapest, Dunakeszi, Eger, Debrecen, Szombathely, Győr, Békéscsaba, Pécs-Pogány) szervezkedtünk, mindegyiken a reptérvezetés tudtával és szimpátiájával. Győrben először szabadott a 3 km-es pályán emyőt csőrölni, Egerben hiányolják a rendszeres otlétünket, Békéscsabán a szokásos feltételek, baráti légkör együtt a SES vizsgázókkal, Pécsen pedig horvát pilótársakkal, együtt repült, tanult, vizsgázott emyős, sárkányos.

A vizsgabizottsági tagok társadalmi munkában dolgoztak, Vörös Csaba, Kubicek Attila, Poszpisel Gyula, Farkas Tibi, Petrovszki Zsolt, Torkos Tamás és Horváth Gabi, miközben maguk is résztvevők voltak, előadást hallgattak, tesztet írtak. 52 tesztet javítottunk ki, 16 vegyes színvonalú vizsgaoktatást hallgattunk

végig, majd 5 órán át. Keveset repültünk, de sokat láttunk, magabiztos jó felépésű pilótákat, akik majdnem mind követtek el hibát a vizsgájukkor, de láthatóan tudták hol és mit kell korigálni ahhoz, hogy jól mutassák be, jól oktasák sportjukat.

Azért volt néhány egészen magabiztos sztár! Békéscsabán a sárkányos Zsanér Kmetykó Jani kápráztatott el precíz repülésével, Dunakeszin Beliczay Koppány sűrítette bele az összes elemet 200 méterbe, csont nélkül, egy számára idegen emyővel.

Egerben elképedve hallgattam a Zsedely Lászlóvá átkeresztelkedett Gergelys Laci vizsgaoktatását, végre ismét új aspektusokat tartalmazó előadásán és figyelmet lekötő módszerén álmélkodva.

Pécsen olyan, de olyan elektromos csőröltött láttunk...

Az öt hétvége végére azonban egyeztetünk a klubkapcsolatok elektronikus levelezési címeit, és így talán sosem kell többé eligazítás-szagú rendezvényeket tartani, a munka a minőség, a tartalmas és módszereket adó ismertetők és továbbképzések felé fog elmozdulni. A tesztek eredményeit szemlélve szükség is lehet rá.

Remélem, hogy nemcsak számomra volt lelkiépítő ez az öt, munkával teli hét, hanem számotokra is tudtunk hasznosat nyújtani.

Az MRSz honlapján megtekinthető lesz mostantól az MRSz szakmai vezetői, oktatói, akkreditált iskolai és nyilvántartott léggépjárművei jegyzéke. Most csak a klubok kapcsolattartóit teszem közzé, találjatok egymásra, és érezzétek magatokat minél több közös siklórepülő rendezvényen olyan kellemes baráti légkörben, ahogyan én éreztem magam vendéglátóim között.

Guriga

A nyilvántartásról



Mindenek előtt szeretném megköszönni a szakbizottság elismerését munkámmal kapcsolatban, és egyben szeretnék köszönetet mondani a klubok együttműködéséért is. Amikor Szabó Peti lemondott és Guriga megkérdezte csinálnám-e a nyilvántartást, szívesen beleegyeztem, mert tudtam, hogy a segítségére maximálisan számíthatok. Ez így is volt, így a szakbizottság elismerése, úgy gondolom, Neki is szól.

Befejeztük az ez évi szakmai továbbképzést, amit mint tudjátok az ország öt pontján tartottunk. A továbbképzés egyik témája a nyilvántartással kapcsolatos problémákról, illetve a jövő évi kötelezettségekről szólt. Kérésekre, röviden összefoglalom a fontosabb gondolatokat.

- a csekkekre feladóként, mindig a klubot kell megjelölni, mert a MRSz a klubokkal van kapcsolatban, nem az egyénekkkel.

- a megjegyzés rovatban meg kell jelölni, (tétélesen) hogy mit adtatok fel.

Pl.: 10x2000 licence
8x3000 emyő/sárkány nyt
1x30000 MRSz tagdíj

- az MRSz-ben senki nem fog siklórepülő nyilvántartást elvenni csak én.

- A képzés alatt álló növendékeknek is ki kell váltani a licence-t, kivéve, ha akkreditált iskoláról van szó, de a növendékek adatait ez esetben is le kell jelenteni. A szükséges adatok a

következők: név, szül. dátum, lakcím, jogosítások (okt., P1, P2, P3, növ I, növ II,...)

- Ernyőkre/gépekre nyilvántartási számot nem én adok, hanem a klub!

A nyilvántartáshoz szükséges adatok: tulajdonos neve, emyő/gép típusa, azonosító jele

- a nyilvántartáshoz szükséges adatokat a már megszokott módokon, (e-mail a siklorepa@erocclub.hu-ra, levélben, vagy személyesen) adhatjátok át.

Kérek minden klubot, hogy a nyilvántartási költségeket már most kezdjétek összegyűjteni, hogy a 2002-es igencsak megemelt biztosítási összeget ki tudjuk fizetni. Ha szeretnétek megtudni, hogy idén a klubotokon belül kik voltak bejelentve, és milyen emyővel/géppel, szívesen kipostázom, így némi adatgyűjtéstől megkímélhető a klub ügyintézője.

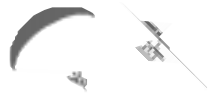
Ha van olyan klub, aki az év végi klubgyűlésén fogja beszedni a fenti költségeket, azokhoz szívesen kimegyek, így rögtön kézbe kaphatják a szükséges papírokat. A nyilvántartások befizetési határideje 2002.jan. 20 Ezután,

csak új klubtagokkal, illetve új repülő nyilvántartásával szeretnék foglalkozni.

Együttműködéseket előre is köszönöm:

Tóth Zsuzsanna
siklórepülő ügyintéző
(30) 903-7804





Siklórepülő szakosztályok és kapcsolattartóik listája

Szakosztály	NEV	IRSZ/VAROS	CM	TEL	Email
Airborne sikle	Tasi Gábor	1024 Budapest	Kozsai J. u.19	20/9946693	airborne@mail.mtatv.hu
Albatrosz sikle	Gránási János	8000 Szekesfehervar	Uzsoki u. 7.	20/9460174, 22/3013	burjan1@bt.tu (Burján Levente)
Anatór SE sárk	Kerekes László	1046 Budapest	Szekspatak u. 21.	20/3649921	siklorep@eroclub.hu
Amatór SE sárk	Pereces Zsolt	1037 Budapest	Toboz u. 7	30/9493662	boboby@freemail.hu
Bácska RK. Sikle	Bíró Bálint	7100 Szekszárd	Majur u. 29.	30/9859925	
Békési sikle	Horváth Gábor Ifj.	5630 Békés	Kikötő u. 17/1.	20/3130440	
Blue Sky sikle	Kondricz Attila	7623 Pécs	Könyv J. u. 5.	20/9760809	mcballon@tatvnet.hu
Borsod m.RK.sárk	Gruber Ferenc	3525 Miskolc	Széchényi u. 49	20/3136113	potalca@chello.hu
BSE sikle	Gyöngy György	1118 Budapest	Budapesti út 4-1B./E. fsz/2.	30/9147830	kiszely.gyorgy@bt.tu
Cross Country sikle	Somogyi Farkas József	1053 Budapest	Ferenccsek Tere 104/2	30/9908202	center@westel900.net
CSE sárk	Borovszki Gergely	1113 Budapest	Abel J. u. 26.	20/9372512	borok@elender.hu
Debreceni KE. Sárk	Deleff István	4031 Debrecen	Kisbajcsy út 46.	30/9856038	robacs@satrak.hu
Eged Eagles sikle	Farkas Tibor	3245 Béksc	Hunyadi út 113.	30/2699491	libortankas@freemail.hu
Eger sárk	Bakos László	4028 Debrecen	Hadházi u. 109.	52/448666	
Energy sikle	Rácz Balázs	1113 Budapest	Villányi út 24/A.	20/9458658	rbahaz@mail.datnet.hu
Fly Air sikle	Szegedi Miklós	1145 Budapest	Korong u. 35	20/9264251	szmik@hotmail.com
Gliders Team sikle	Papacsek Csaba	2490 Duzsaszabolcs	Matyas Kiraly út 13.	?????	gliders@tdpg.hu
Gödöllő sikle	Lányi Aladár	2100 Gödöllő	Beányó u. 1.	20/9893141	lanyifan@freemail.hu
Gyöngyösi sárk.	Szabó László	3200 Gyöngyösllymcs	Iffjúság u. 3./3/9	30/9630008	szabo@vb-gyongyos.sulinet.hu
Hajdúszoboszlói RK sikle	Fritz Gábor	2151 Fót	Miképenesi út 148	30/9118275, 27/3606	barius@mail.digite/2002.hu
HA Turul sikle	Torkos Tamás	4030 Debrecen	Nyitra u. 7.	30/9859053	robacs@satrak.hu
Kettő SE sárk	Mahnar István	1103 Budapest	Nyitra u. 7.	30/3122379	upsoul@freemail.hu
Kvasz A. sárk	Petrovszki Zsolt	5600 Békéscsaba	Hévíz út 33.	20/4946236	matuaska@externet.hu
MALEV sárk	Vitkovszki József	1033 Budapest	Szivarvány u.2	30/2692633	vitko@caa.hu
Miskolci sárk	Vészteg Zoltán	3525 Miskolc	Testvérbarok u. 287/2	30/9251450	menkojanos@n.mtatv.hu
Miskolci SRK sikle	Kóhalmi Péter	3529 Miskolc	István u. 24.	46/313809	swinghigh@freemail.hu
MSE sárk	Kánnar László	1201 Budapest	Vilányi út 80.	30/2405860	kannar@mail.mtatv.hu
NOKIA SE sárk	Tábor Tamás	1118 Budapest	Berezsnyi D.u. 13/D	20/9551957	tomant.hu
Nyíregyházi LE. Sárk	Podányi András	4551 Oros	Puskás köz 40.	20/9849368	Andras.Podanyi@nokia.com
Nyíregyházi LE. Sárk	Blaumann Atila	2094 Nagykovácsi	Puskás köz 40.	20/9225399	blager@matavnet.hu
Pannónia Solaris sikle	Blaumann Atila	2094 Nagykovácsi	Puskás köz 40.	20/9225399	
Pécsi sárk.	Buzády György	7633 Pécs	Estérgár L.u. 5/B.	72/256096	jorgesz@mail.externet.hu
PSE sárk	Petró Zoltán	2100 Gödöllő	Iffjúság u. 20.	30/2311420	lospalca@mailbox.hu
Sky Club Győr sikle	Szabó Ernő	9024 Győr	Reketye u. 8.	30/9427466	Ermosz@mail.digite/2002.hu
Soproni sárk	Szánthó Sándor	9400 Sopron	Lajta u. 6./2	30/9370699	atkar@elender.hu
Spektrum SE. Sikle	Vörös Csaba	2166 Obertyán	Csep u. 153.	20/986011	szanthon.sandor@scpviz.hu
Szegedi RE sárk	Mészáros Tamás	6727 Szeged	Lóvíz Sándor 65/A.	30/9846121	spektrum@interware.hu
Szentgáli Sasok sárk	Farkas Tamás	8200 Veszprém	Cholnoky út 25/B	?????	fre@mail.lisanet.hu
Szombathelyi RK. Sárk	Mészáros Ferenc	9700 Szombathely	Kradycy Gy.u.6.	88424857, 30/9863716	ftar.kas@vstcom.com
Tokaj Fly SE. Sikle	Ádám Elek	3529 Miskolc	Szalva u. 10.2/3	94/318461, 20/961428	gocotchnika.fert@axelero.hu
UFO sikle	Bingye Viktória	2146 Mogyoród	Nefelégts.u. 27.	20/9884452	lobajly@telek@freemail.hu
Veszprém sárk	Kehrer Béla	8200 Veszprém	Roboz u.20/A.	30/9847379	vtrinyi@maillbox.hu
Zalaegerszegi sárk	Béres Károly	8907 Zalaegerszeg	Pt.5.	88/329865, 30/9599186	zegsarep@axelero.hu
				30/2175475	

Siklórepülő szakvezetők listája



Siklóernyős szakosztályok			
MRSz szakosztály	befiz.	VP megbízás	MV megbízás
Airborne sikle			
Fly Air SE sikle	ok	Szegedi Miklós	Szegedi Miklós
Albatrosz sikle	ok	Hutvágner Ferenc	Gránási János
Amatór SE sikle	ok	Pereces Zsolt	Pereces Zsolt
Bácska Rk. Sikle	ok	Bíró Bálint	Bíró Bálint
Békési sikle		Horváth Gábor	Horváth Gábor
Blue Sky sikle	ok	Kondricz Attila	Kondricz Attila
BSE sikle	ok	Kiszely György	Halmos Péter
Cross Country sikle	ok	Simonics Péter	Somogyi F.József
Eged Eagles sikle	ok	Farkas Tibor	Farkas Tibor
Enairgy sikle		Thurzó Balázs	Rácz Balázs
Gliders Team sikle			
Gödöllő sikle	ok	Kovács Gyula	Kovács Gyula
Gyöngyösi sikle		Fritz Gábor	Kiss Károly
Hajdúszoboszlói RK sikle	ok	Torkos Tamás	Torkos Tamás
HA Turul sikle	ok	Kubicsek Attila	Kubicsek Attila
Kettő SE sikle	ok	Pálfi B.Gábor	Mihályi Balázs
Miskolci SRK sikle		Kóhalmi Péter	Kóhalmi Péter
MSE sikle		Tábor Tamás	Kontár Ákos
Pannónia Solaris sikle		Blaumann Attila	Blaumann Attila
RAIR Gödöllő sikle	ok	Szabó Ernő	Szabó Ernő
Sky Club Győr sikle		Atkári Győző	Atkári Győző
Soproni sikle. Sikle		Atkári Győző	Szánthó Sándor
Spektrum SE. Sikle		Vörös Csaba	Fekete György
Tokaj Fly SE. Sikle		Ádám Elek	Ádám Elek
UFO sikle	ok	Holló Attila	Holló Attila

Sárkányos szakosztályok			
szakosztály	befiz.	VP megbízás	MV megbízás
Amatór SE sárk	ok	Kerekes László	Kerekes László
Borsod m.RK.sárk	ok	Gruber Ferenc	Gruber Ferenc
CSE sárk	ok	Dobrocsi Kálmán	Nagy László
Debreceni KE. Sárk		Deleff István	Torkos Sándor
Eger sárk		Ludányi Csaba	Bakos László
Gyöngyösi sárk.		Szabó László	Szabó László
Kvasz A. sárk		Kövesdi József	Matuska Pál
MALEV sárk			Bánki István
Miskolci sárk		Tóth István	Vészteg Zoltán
MSE sárk		Szabó Tamás	Baráth Zoltán
NOKIA SE sárk		Nagy László	Nagy László
Nyíregyházi LE. Sárk		Czigler Elek	Czigler Elek
Pécsi sárk.	ok	Szakály Loránd	Buzády György
PSE sárk	ok	Petró Zoltán	Petró Zoltán
Veszprém sárk	ok	Kehrer Béla	Kehrer Béla
Szegedi RE sárk			
Szentgáli Sasok sárk	ok	Magvasi Szabolcs	Barna Tibor
Szombathelyi RK. Sárk	ok	Mészáros Ferenc	Mészáros Ferenc
Zalaegerszegi sárk	ok	Tóth Zsigmond	Béres Károly

Siklóernyős MKK 2001. előzetes eredmények

Versenyző	azonosító jel	ernyő típusa	EK		RP3	RP4	MKK 10. 04-i állapot	Rangsor- pontok össz.
			RP1 EK 1v/1n	1v/2n	EK 2v/1n	EK 2v/2n		
1 Tóth Zoltán	EE 070	Swing Stratus	88,83	96,68	96,60	44,69	43,10	369,89
2 Varga Dénes	XC 500	Free X Sparks	96,88	9,24	97,24	60,73	47,13	311,23
3 Beliczay Koppány	AE 031	Nova x-pert		100,00	100,00	95,01		295,01
4 Rác Balázs	EN 001	Edel Sector TX	100,00	96,95	6,52	75,87		279,35
5 Tasi Péter	XC 344	Ozone Proton GT	93,70			95,94	88,58	278,22
6 Szabó Ernő	RG 021	Nova Argon	80,07				100,00	180,07
7 Simonics Péter	XC 313	Nova Argon C	64,52	98,10				162,62
8 Lázár Gábor	EE 066	Edel Sector			62,10	100,00		162,10
9 Barth Sándor	RG 002	Edel Sector TX	97,47		60,90			158,37
10 Szőke Gábor	AM 160	Ozone Proton	94,19			12,83	30,15	137,17
11 Forgó Szilárd	XC 327	Nova Argon C 26	99,34				32,91	132,25
12 Ambrózy Péter	AM 123	Ozone Proton	94,70			12,15		106,85
13 Lőrincz Mátyás	BF 001	Edel Sector S			48,33	50,42		98,75
14 Tábor Tamás	MS 072	Sky Divine	86,16				10,93	97,09
15 Szalóki Zoltán	EE 075	Nova Vertex	91,42					91,42
16 Tihanyi Csaba	XC 270	Sky Divine		62,98				62,98
17 Polyák Gyula	GD 069	Omega 4	62,63					62,63
18 Klézli Zoltán	UF 003	Free X Oxygen	18,71	33,42				52,13
19 Vályi Róbert	EE 050	UP Escape	37,83		7,25			45,08
20 Nyiri Botond	EE 064	Nova Xyon			7,25	32,77		40,02
21 Farkas Tibor	folv.	Edel TX				26,81	12,74	39,55
22 Benedek Zoltán	XC 133	Nova Xyon 128	19,09	16,32				35,41
23 Szegedi Miklós	AM 121	Ozone Proton GT				4,81	30,57	35,39
24 Pázmány Péter	KE 111	Sky Divine	33,72					33,72
25 Könczöl Miklós	RG 001	FreeX - Spark					24,42	24,42
26 Solt Sándor	MS 073	Sky Fever	23,20					23,20
27 András Roland	GD 046	Swing Cirrus					13,27	13,27
28 Szádvári Sándor	RG 026	Flight Design					12,95	12,95
29 Fördős Zoltán	AM 253	Ozone Proton M		9,43				9,43
30 Abrudán Zoltán	KE 693						6,37	6,37
31 Botlik Balázs	GD 048	Advance Omega 3	5,89					5,89

RP1, RP2, RP3, RP4 = a négy érvényes Eged Kupa versenynap rangsorpontjai.

(2v/1n = 2. verseny / 1 versenynap rangsorpontja)

MKK = az MKK verseny 10. 04-i állása szerinti, előzetes rangsorpontok.

A végleges rangsor az MKK eredményhirdetése, és annak óvási határideje után lesz kihirdetve.

A siklóernyő a legmodernebb repülési eszköz!*

Amikor a siklóernyős oktatói vizsgán kihúztam „A repülés tárgyi feltételei” című tételt, először az jutott eszembe, hogy mi a csudát lehet erről az előírt tizenöt percig beszélni? Aztán morfondírozni kezdtem: ezen a vizsgán azt kell bizonyítanom, hogy alkalmas vagyok arra, hogy a tematika szerint szükséges elméleti és gyakorlati ismereteket a növendékeknek olyan hatásosan átadjam, hogy eredményesen levizsgálhassanak.

Nomármost, az eddig megjelent három és fél tankönyv (Mándoki Béla: *Siklőejtő-ernyős repülés*. 1993. Pálfi B. Gábor-Mándoki Béla: *Siklóernyőzés*. 1993. Új bőv. kiadás: Pálfi B. Gábor: *Vitorlázó-ernyőzés*. 1999. Bocskai Béla: *Elfújta a szél*. A vitorlázóernyőzés alapjai. 1993. A *siklóernyőzés ABC-je*. 2000.) érdekes ugyan, sőt hasznos, de száz százalékig egyik sem a légügyi hatóság által jóváhagyott képzési tematika kérdéseit fedi le. Ráadásul, az emberek sem egyformák, vagyis nem árt kissé „összefésülni” ismereteinket, és mindenfajta oktatásban alapszabály, hogy a minimálisan megkövetelt vizsgaanyagnál több ismeretet kell átadnunk; ha lehet, többé-kevésbé kapcsolódó, bár a témakörön esetleg kívül is eső érdekességekkel fűszerezve. Nem csak kielégíteni kell a növendékek érdeklődését, hanem fokozni is azt; a tárgyilagos adatközlésen túl, ha lehet, lelkesíteni is leendő repülőtársainkat. Ezért aztán, mialatt két másik vizsgázó az általa húzott tételtől tartotta kiselőadását, rövid vázlatot írtam össze az

eszembe jutott dolgokról, melyek elmondása ugyanúgy kitöltött egy negyed órát, mint az alábbiak elolvasása.

Ha a repülés alatt a siklóernyőzést értjük, ami egy láthatólag egyszerű dolog, alaposabb vizsgálódás után rá kell döbbernünk, hogy tárgyi feltételei igen csak szerteágazóak. Tágabb értelemben, azaz „globálisan” szemlélve a siklóernyőzésnek négy fő vonulata van: a SPORT, a TECHNIKA, az ÜZLET és a DIVAT. Szűkebb értelemben, azaz „lokálisan” a siklóernyőzés alatt annak SPORT vonulatát értjük, erről később lesz szó. A siklóernyőnek, mint technikai eszköznek a létrejöttéhez is többféle tárgyi feltétel volt szükséges (lásd A siklóernyő történelme” című tananyag-rész). Technikailag másfél évtizede lett az ejtőernyőzéstől független önálló eszköz, amikor elkészültek az első olyan ernyők, amelyek már nem téglalap alakúak voltak, nem két, hanem háromágú, trimmelhető függő hevederrel, keskenyebb cellamérettel. Innen kezdve az egyre inkább speciális tervező programokkal dolgozó számítógépek is a tárgyi feltételek közé tartoznak, a tesztelő eszközökkel együtt. Az alapanyagok (kupolaanyag, zsinór, hevederek, csat, tépőzár, cérna, és a gyártás során használt eszközök (varrógépek, lézeres szabás, hőkés, stb.) Korábban is léteztek régebbi sportágak (vitorlás hajózás, szörf, sárkányrepülés) használatában, de ezeknek a felhasználása megsokszorozódott a siklóernyőzés elterjedésével.

A siklóernyőzés üzleti vonala sem kevésbé fontos. A másfél évtizeddel ezelőt-

* Elhangzott az egri oktatói továbbképzésen



ti fél tucat gyártó helyett, ma csaknem hetven cég foglalkozik a témával. Üzletpolitikájuk és a köztük felfedezhető, bizonyos mértékű konkurencia harc nagyban hozzájárul az ernyő típusok fejlődéséhez. E cégek szervezeti felépítése hasonlít a rock együttesekéhez: néhány fő „zenészhez” (tervezők, tesztpilóták, anyagbeszerző, piacgazda, pénzügyi vezető, főnök, – gyakran összevont funkciókkal – összesen öt-tíz fő) tartozik egy nagy létszámú „technikus gárda” (a varrodákban dolgozó 30-150 varrónő, a szabászok, karban tartók és egy-két fő technológus). Az évenkénti termelésre csak saccolt adataink vannak, mivel ez többnyire üzleti titok, de jó közelítéssel átlagban ezer db ernyő/cég, immár több mint egy évtized óta. Figyelembe véve a gyártók számát, a kapott mennyiséggel elosztva Európa lakosságát nagyjából az jön ki, hogy évente minden ezredik-kétezredik emberre jut egy-egy új siklóernyő. A különbségek persze igen nagyok az egyes gyártók között. Időnként azt hallani, hogy nem tud a cég annyit var-

ratni, hogy el ne fogyjon, máskor meg kiárúsítás van a túlfuttatott típusok raktáron maradt készletéből. Van gyártó, amelynek saját alapanyag üzeme van, esetleg szélcsatorna-kísérletekre is futja, mások meg csak koppintják a bevált típusok szabásmintáját.

A divat, mint a siklóernyőzés negyedik vonulata, fellelhető kedvenc repülőeszközünkkel kapcsolatban több helyen is. A vásárlók itt is hajlamosak azoknak a gyártóknak egyes típusait szívesebben megvenni, amelyeket gyakrabban látnak. A kupolákon levő dekorációk jellegében pedig a gyártók szeretik követni egymást, már amennyiben az új „design” az alapanyag színválasztékában, szitanyomással-festéssel, vagy szabással-varrással nem túl nehezen kivitelezhető. Még a tervezésben is felfedezhető az új konstrukciós megoldások divatszerrű elterjedése az egyes cégek között. Amíg csak egyetlen gyártó állt elő valamilyen új ötlettel (téglalap alakú helyett karcsúsodó kupola, végigfutó helyett elágazó zsinórzat, hátsó trimm helyett lábgyorsító, „zsebvágható” heveder helyett gerincprotektoros betű stb. stb.!) addig az ötlet nehezen terjed, mert a tervezők és a piacgazdák óvatosak, de ha már három cég is átveszi az új megoldást, az láncreakció-szerűen elharapózik. Érdekes a diagonálcéllás kupolák esete: az ötlet egy évvel korábbi ejtőernyő-típustól ered („Excalibur”, 1989), de abban a sportágban nem lett népszerű, mert a megszokottnál nagyobb hajtogatási térfogattal járt. Az érdekesség kedvéért meg, hogy ne legyünk annyira szakági sovíniszták, ide kívánczok, hogy milyen mértékben változott az ejtőernyők felülete az utóbbi három évtizedben. 1970-ben (nálunk Magyarországon) a kezdő kiképzéshez is használt „deszanternyő” 82m²-es volt, a régi típusú, néhány réses sporternyők kb.

60m²-ek. Aztán nálunk is elterjedtek az addig csak a válogatott keret által használt sokrésű, középszínóros stablapos körkupolások (melyeket akkor siklóernyőnek hívtak a 0,8-1,2-es siklószámuk miatt...) 40-50m² felülettel. Később jöttek a paplanernyők, 20-25m²-rel, majd csaknem egy évtizede felbukkantak és mára a fiatalabb ugrók körében közismertek az ún. „gyors kupolák” átlagban 12m²-es felülettel. Mostanában terjednek a 6m²-es (nem vicc: HAT!) ernyők a legrutinosabb és legügyesebb ugróknál. Ezekkel már nem semmi repülni és földetérni: a siklásban 70-80 km/ó, féloldali első hevederes megpörgetéssel 100 km/ó fölötti a sebesség. És még nincs vége... Egyesek 3m²-el kísérleteznek!

Egyszer kipróbáltam egy 12m²-es kupolát gyalogstarttal, a Kesztölc melletti tanulódombon. Enyhe szélben a lejtő felé fordulva nekilódultam. Alig kellett húzni az első hevedereken és a kupola föl pattant a fejem fölé, majd eszeveszett vágásban lerohanva a lejtőn egy erős ráfékezéssel sikerült átugratni a domb alatti bokrokat, aztán térdig húzott fékekkel a vetemény közepéig jutottam, mire sikerült megállni hasra esés nélkül. Kár, hogy csak a nejem látta, Ő viszont felborult a nevetéstől.

Amikor 1993-ban a Swing (Minoa) és a Falhawk (Acto) előállt, valószínűleg egymástól függetlenül, egy hasonló szerkezeti megoldással, a többi cég szakemberei csak hümmögtek, de két év múlva a Nova Xenonja valóságos robbanást váltott ki a konstrukciós divatban, és ma már szinte kizárólag efféle ernyők készülnek, még a kezdőknek szánt kategóriában is! Persze, műszaki fejlődésről van szó, de nem csak arról... A felfújható tömlőkkel belülről merevített ernyő ötlete ősrégi, több cég is kísérletezgetett vele, de csak egyikük állt elő kis szériás gyártással és túl magas árral (Paradelta,

1996). Nem is terjedt el. Pedig a hagyományos ernyőkhöz képest jóval nagyobb biztonság mellett, jóval nagyobb siklást és sebességet nyújtana a konstrukció. Gondolom, szervezni kellene egy „paratubbies” gyerektas röptető, célraszálló bajnokságot az apróságok körében népszerű tévé-figurákkal díszített tömlős ernyők segítségével, vagy valamilyen másféle felhajtással, máris több gyártó nekiállna tökéletesíteni ezt a régi ötletet.

Mindezek után térjünk rá a szűkebb értelemben vett siklóernyőzésre, vagyis a sport-vonulatra! Ezen belül is négyféle dologról beszélhetünk: az ESZKÖZ-ről, az IDŐJÁRÁS-ról, a TEREPEK-ről és a MEGKÖZELÍTÉS-ről. Az eszközök alatt a kötelező felszerelést (ernyő, mentőernyő, betűlő, zárt öltözék, megfelelő fejvédő és lábbeli, versenyeken az értékeléshez nélkülözhetetlen kombinált műszer, magyarul „vario”); az egyéni kiegészítő felszerelést (navigációs eszközök, rádió, fényképezőgép, és minden egyéb, ami nem rontja a repülés biztonságát), valamint a verseny értékeléséhez szükséges holmikát értjük (eredménytábla, számítógép, kamera stb., a szervezés jellegétől és mértékétől függően).

Az időjárással kapcsolatos tárgyi feltételek: telefon, hogy a meteorológiai szolgálatnál érdeklődhessünk; internetes előrejelzés, termik-megfigyelő szolgálat (pl. néhány siklóernyős, aki már egy ideje a terepen van), esetleg egy házi légállapot-érezelő szett a kert árnyékos sarkában. Nem árt, ha az alapfokú siklóernyős vizsga tananyagán túlnyúló részletességű meteorológiai szakkönyvünk is van, jó, ha tanulmányozzuk a fellelhető szakirodalmat, még a tévés időjárásközlés műholdképei is hasznosak.

A terepekkel kapcsolatos tárgyi feltételek sem elhanyagolhatók! A starthe-

lyeket gondozni kell! Sőt. Legelőször is kialakítani, persze csak, ha a terület tulajdonosának nincsenek más elképzelései (pl. erdőt szeretne telepíteni rá, ez mifelénk elég nagy probléma lett). Bozótot kell irtani, talajt egyengetni, (főleg vaddisznók lakta vidékeken...), ehhez eszközök kellene. Jó, ha starthely alatti leszállót is rendben tartjuk (kaszáljuk, vagy legeltetjük), és a Légügy által előírt, de állandóan eltűnő széljelzőket is elhelyezzük (pótoljuk) a starthelyeken és a leszállóhelyeken. (Ez utóbbi szabadtáv esetén nem köt.)

A megközelítéssel szoktunk a legkevésbé foglalkozni: valahogy majd csak odatalunk, feljutunk... Pedig célszerű itt is figyelembe venni a szükséges eszközöket, azaz a tárgyi feltételeket. Vannak starthely-listák, az elérhetőség feltüntetésével, ehhez magunk is hozzájárulhatunk egy-egy általunk talált, vagy kialakított (engedélyezett) új starthely közismertté tételével.

Hátizsákjaink, beülőink, évről-évre nagyobbak, ma már nem is olyan könnyű „tömegközlekedéssel, kerékpárral, vagy akár gyalog” eljutni a repülhető terepre, ahogy azt egy évtizede hirdettük. A gépkocsi, sőt a terepjáró egyre inkább tartozéka a siklóernyőzésnek, főleg, ha velük a starthelyig feljutást nem ellenzik a helyi természetvédők.

Összefoglalva: a siklóernyős repülésnek elég sok tárgyi feltétele van! Eszközzeink, és azoknak előállításán, alkalmazásán keresztül a siklóernyőzés jó néhány ponton kapcsolódik korunk amúgy is sokrétű technológiájához, hétköznapi és hétfégi életünkhöz. Négy évtizede még a legtöbb, repülésben dolgozó szakember kétoldali frásztörést kapott volna arra a gondolatra, hogy egy tisztán szövetszerű anyagból fabrikált képződmény, a légáramlástól veszi fel repülésre alkalmas alakját úgy, hogy mindjárt felhajtó-

erő is keletkezik rajta. Üzemen kívül pedig egy hátizsákban tárolható. Ráadásul egy népszerű hobbi- és sporteszköz lesz belőle, sok fejtörést okozva a légügyi hatóságoknak...

A siklóernyők műszaki fejlődése még nem zárult le, ezért nem jelenthetjük ki, hogy további új ötletek (napenergiát felhasználó impregnálás, sporadikus, mikroszelepes áramlásszabályozás, amely egyben a felső felület középső harmadába integrált diffúz hajtóműmátrix is; a túlnyomásos tömlőkkel kifesztett kupolához jóval közelebb felfüggesztett ovicellár-beülő; néhány zsinóros függesztés stb.) felbukkanásával újabb célokra is alkalmas repülőeszköz lesz belőle (pl. a Jupiter-típusú bolygók és légkörös holdjaik robot-felderítője, mivel összegöngyölt állapotában jó néhány elférne a szállító űrhajóban). Mindenesetre fantasztikus ötletek nélkül is kijelenthetjük, hogy a siklóernyőnek ma még beláthatatlan hatása lehet az egész civilizációnkra!

Ez a legmodernebb repülőeszköz, hiszen van-e másik olyan légi-jármű, amely képes önsúlyának tízszeresét is elrepíteni?!

Zsédely László
Kisfűzes

Ui.: Többen kérdezték, miért változtattam nevet. Semmi különös, csak visszakerényeztem annak a családnak eredeti nevét, amelyből származom. Hivatalosan ötévesen, gyakorlatban kb. egy éves koromtól fogadott örökbe Gergelics Antal és felesége, aki az eredeti apám nővére volt, vagyis a nagynéném. Szüleim elváltak, apám újra házasodott és második feleségével távozott nyugatra '56-ban. Új felesége mellett kitarított annak haláláig, majd bánatát enyhíteni próbálva hazatért két éve. Neki szántam ezt a gesztust, hogy visszaveszem a nevét.

„Anyá, ügyes legyél!”

Lázár Olga új céltávrekordja



„Igen, végre sikerült eljutnom a szege-di reptérre, s felülről lefotózni. Megrepültem, új rekordot állítottam fel, s új célt. Magasságom van, tovább kéne menni, meg tudnám repülni a 100 kilométert. De merre? Kurzuson tovább haladva Röske van a legközelebb, de az országhatár, arra NEM. Talán történelmünkben tovább a határsáv mellett? Észak-északkeleti a szél, kifelé sodor az országból, ez se tetszik. Leszállok, igen leszállok, itt látják többen, hogy itt szálltam le s leigazolják, hitelesítik a távigazólót.” – Ezek voltak a gondolataim 600 méteren, Szeged várost és a repteret nézve.

Este hazafelé Gurigával beszéltem, s kért, írjak élménybeszámolót a távról, milyen érzés volt. Elgondolkoztam, egy táv volt a sok közül. Jóleső érzés, hogy célban vagyok, de a repülést tekintve, mint min-

den távnak, megvan a maga élménye. Milyen magasan voltam vagy éppen milyen alacsonyról tekertem el, hány óráig nulláztam a széllel sodortatva magam (mint Balika az ezelőtti napon) vagy mekkora volt a legnagyobb emelésen. Minden távnak megvan a maga szépsége, érdekessége, mérge vagy jóleső érzése. Akár milyen hosszú is az a táv, amit repültem, repültünk, a lényeg, a levegőben voltunk a madarakkal együtt.

A táv egy-két érdekessége

11 órakor gyönyörű gomolyfelhőzet. Nem pacnik, felhők. A vitorlák 300 km hurokra mennek. Ideges vagyok, túlságosan ideális az időjárás. A szél észak-északkeleti, de nem erős 1-2 méter. Oldal-hátszelem lesz.

Zsozsóm (alias Patron) gurul elém, mögötte a lányom ül. Kiszáll, ad két puszit: „Anyá, ügyes legyél!” 3 perces von-

atás után 450, méteren oldok. Zsolt alattam a JET-tel teker; 2-3 méteres emelésben emelkedek. 1100 méteren, nem messze tőlem, madarak tekernek. Rájuk startoltam, nem kellett volna, 5-5,5-es merülés, visszaestem. „Leszállok” – szóltam a rádióba.

Újra előttem a motoros, Zsozsó nyugtat: „Ne izgulj. Repülj egy jóízűt, ha nem mész Szegedig, hát nem mész el.” Tudom, Ő talán még jobban szeretné, ha megrepülném a távot, mint én.

Megint 450 méteren oldok, egy Jantaral tekerem s emelkedem 1200 méterig. Indulok. Rádióon leszóltam, de választ nem kaptam. Remélem, ők hallanak, csak én nem.

A felhők szinte egymásba értek. Ahol beszűrődött egy kis napsütés, arra indulok. 1-2 méteres emelés 1100 méteren átsiklottam a másik felhőútra a felhők napos oldalára. 3-4-5 méterek.

1800 méteren, tovább-tovább. 40 km-nél tekerés közben néztem a felhők árnyékát, merre menjek tovább? 1-2-3 felhőárnyék, nincs több. Ezt nem hiszem el, nincs tovább időjárás? Kitekerem az utolsó felhőt, előttem a kék ég, s indulok. 400 méterig merülök siklásban, de semmi. Meglátok egy traktort, arra fordulok. 300 méteren semmi. 250 méteren nyitom a hevedert, ha nem jön be az emelés, ezzel ne kelljen foglalkoznom. „Itt kell lennie, itt kell lennie” – mondom magamban; 1-2-3-4 méter és száguldok fölfelé 1200 méterig. „Gyertünk tovább, túl vagyok a felén, meg kell lennie!” A GPS-t nézem, számolok, még hány emelés kell.

Tőlem balra tarlótűz, jobbra szüremkedés a kék égben. Utóbbi választom: 4-5-6 méter átlag, visít a varióm, utólag kiderült 8-as rúgások is voltak. Jól döntöttem.

Lenézek, alattam Földeák (67 km). Itt szálltam le a múltkor. Innen, ha csak siklok, akkor is megrepülöm az egyéni rekordomat.

Újra alacsonyan, 400 méteren cél előtt 15 km-re 0-0,5 méteres emelés. Sebj, besodortatom magam a célba. 10 spirál után 100 méterrel vagyok közelebb a célhoz. Hát ez hosszú lesz így. „Türelem, türelem, türelem – jut eszembe Guriga intelme –, mindent kitekerni, amíg lehet.” 600 méteren indulok tovább. „Nem igaz, hogy Szeged határában kell leszállnom, ilyen nincs, nem lehet! BE KELL ÉRNI! MUSZAJ!”

Dél felé indulok, a Maros folyó felé. Szegedet már úgyis csak délről tudom kerülni. A Maros két oldalát fák, erdők szegélyezik, enyhe szél fúj rájuk. Ott kell lennie az emelésnek. Tart, még mindig tart, itt lesz, itt lesz. Itt van! 0,5-1-2 méter. Igen, ez az, fel, fel a magasba. 600-700 méteren vagyok 5 km-re a céltól, tudom, hogy beérek. Emelkedek még tovább, a Tisza hozhat meglepetéseket, inkább ráhagyok egy kicsit. 1100 méteren beváltva indulok a reptér felé. Tudom, hogy célban vagyok.

Innen felülről nem is olyan nagy Szeged, és most már milyen szép városnak látom. A reptér előtt 600 méteren a bányatavaknál 4 méteres emelésbe megyek, automatikusan beletekerem és elgondolkodom...

Megdöntöttem egy rekordot, amit valaki felállított előttem. Átírtam a nevét ezen a távon, pedig nagy pilóta volt. Valaki egyszer az én nevemet is átírja, mert ez a következő CÉL.

A leszállást követően hívom Zsozsót. Orosházánál várt félúton, addig volt időjárás, azt hitte, ott fogok leszállni én is. De én Szegeden voltam, a célban.

Köszönöm Zsanérnak és Szász Pálnak a műszereket, Zsozsómnak (Patron) a vontatásokat, földi szolgálatot, és lelki támaszt. Mindenkinek sok-sok élményt kívánok a hosszú repülések alatt.

Lázár Olga

Fotó: Patron

I. Zala Megyei UL-bajnokság a Pölöskei Szörp Kupáért

A Pölöskei Szörp kupáért kiírt I. Zala megyei UL bajnokság első fordulóját október 13-án sikerrel leküzdöttük. A hagyományos családi, baráti nap keretében megrendezett versenyt a köd miatt csak nagy késéssel, 13 órakerült megkezdeni.

Reggel 6-kor még nem volt köd, 8-kor a vízszintes látástávolság a reptéren 100 m. A városban, a környéken ragyogó napsütés, csak reptéren hatalmas a köd.

Telefonon érdeklődnek Zalaegerszegről, Keszthelyről, Zalakarosról, hogy mi a helyzet. Rövid beszélgetés után kiderül, náluk sem sokkal jobb. A várakozás mellett döntünk. Mászt úgysem tehetünk. Egy óra múlva a helyzet majdnem változatlan, csak Keszthelyen tisztult ki az idő. Pattogató Barna neki is vág, bízunk benne, hogy mire ideér, itt is feloszlik a köd. Tíz után pár perccel motorzúgást hallunk, majd a reptér egy részét még mindig borító vékony ködrétegen át meglátjuk a gépet is, majd Barna a ködmentes részen gond nélkül leszáll. A kölcsönös üdvözlés után elmondja, az egész útja során csak a zalakarosi és a nagykanizsai reptér felett látott ködöt, másfele gyönyörű időben repült. Gyors telefonok Zalaegerszegre, Zalakarosra: induljatok!

Közben autóval megérkeznek horvát barátaink, megnézik hogyan készül a babgulyás, tesztelik a büfé készletét, majd elvegyülnek a gyülekező családtagok, barátok között. Zalaegerszegről három gép érkezik Gyömbér Pisti (ő lesz a második forduló versenyigazgatója), Doszpoth Miki a növendékével (bemutatkozunk egymásnak: Kálmán



Elemér, mondja a nevét. Jé – mondom én – „Füstifecs-kék”! Mire ő: Ne is mondd, a feleségemet ráadásul Margitnak hívják.) és Zuppányi Zoltán, no meg a családtagok autóval. Zalakarosról Gombkötő Szilárd szintén a növendékével, Kalamár Jánossal, a kísérő autóban élete párjával, Bettivel.

Lukács Norbi versenyigazgató már rövid eligazítást tartotta, mikor két újabb gép érkezett: Tömör Pisti és Potóczky Gyuri Balatonfőkajárról fogadták el meghívásunkat.

A feladat: navigáció egyenesek mentén, ponyvajel kereséssel, az érkezési idő megadásával, rövid pihenő Zalakaroson, majd egy másik útvonalon vissza Nagykanizsára. Volt, aki a fiával (Tóth – Tóth), volt aki az unokájával (Bazsó – Szenyéri) versenyzett.

A mezőny ragyogóan teljesített. A navigációban megszerezhető pontok 64 százalékánál többet szerzett mindenki.

Pedig, ha tudnátok, néhányan mennyire kishitűen vágtak bele! Pl.:

Gombkötő Szilárd: Nem indulunk a versenyen, soha nem versenyeztem, csak vendégségbe jöttünk.

Volt aki GPS-t akart használni, mondván: biztos, ami biztos!

Szerencsére sikerült mindenkit meggyőzni: egyszerűen végig kell repülni a távot, a megtalált ponyvajeleket be kell rajzolni a térképre és a sajátmaga által





előre megadott időben megérkezni a cél fölé.

A talajt szabad szemmel, a térképet csak szemüveggel látó, térképpel csak nagyon ritkán repülő, korosabb pilóták is bizonyították (elsősorban saját maguknak) semmi ördögösség nincs az agyonmisztifikált versenyzésben.

Mire visszaértünk Nagykanizsára, három, időközben érkezett gép várt bennünket. A balatonkeresztúri repülőtérről két osztrák sárkány, valamint Fődő Vargék Lajos barátunk merevszárnyú UL-lel látogatott meg bennünket. Autóval érkeztek szlovén barátaink Mirko Lebár vezetésével. Repülőmodelleket is hoztak magukkal, tartottak egy fáintos bemutatót. Sokan most láttak először motoros sárkányrepülő modellel a levegőben.

A rendezvényen vendégünk volt Dr.

Hegedűs Dezső MRSZ-főtitkár; Zóka István, a sármelléki reptér vezetője; a helyi média képviselői és számos támogatónk is.

A mindenki elismerését kiváltó babgulyás elfogyasztása után a versenyzőkre még kettő, állított motoros célrészálás várt.

Ezt gyorsan letudta a mezőny, majd a gyorsan közeledő napnyugta előtt vendégeink hazafelé vették az irányt. Az egerszegiek feleségeiket vitték magukkal hazafelé, na meg „Füstifecskekék” (Kálmán Elemér meg az ő Margitja) kocsijának a kulcsát. Így ők még a pótkulcs megérkezéséig egy kis időt velünk töltöttek. Rájuk meg a többiek vártak Zalaegerszegen, mert a hangárkulcs hol mássutt lett volna, mint az indítókulcs nélkül Nagykanizsán maradt kocsiban. Mi pedig pár géppel beszálltunk a vitorlá-

zórepülőkhöz mellé, a vendégeink „megreptésébe”.

Mire az est leszállt, kellőképpen elfáradva ültünk le repetázni a szilárd és folyékony halmazállapotú maradékok mellé.

Mivel a verseny kétfordulós (második forduló október 21-én, Zalaegerszegen), végeredmény csak ott lesz. Szeretjük volna az I. forduló dobogósait egy-egy pezsgővel köszönteni, de vendégeink sietős távozása miatt erre majd csak a II. forduló előtt tudunk sort keríteni.

Vasárnapra terveztük, de az időjósok esőt és erős szelet ígértek erre a napra, ezért hétfőre halasztotta a Pölöskei Szörp kupáért zajló I. Zala Megyei UL Bajnokság II. fordulóját Gyömbér István versenyigazgató.

A front egy kicsit késétt, ennek következtében zárt felhőzettel és esővel köszöntött ránk október 22-e. Gyors körtelefön után kiderült, néhányan nem hisznek az időjárás javulásában (Tóth – Kályhás – Laci: Ne viccelj már, szakad az eső. Én ilyen időben nem repülök! Hiába mondtam, hogy mi is csak az eső után indulunk, nem tudtam meggyőzni, sőt summázásul megkaptam: Ilyen időben repülni? Meg vagy te örülve?) Fél 10 körül a nyugati égbolt alja elkezdett világosodni, majd szép lassan a reptér felett is kitisztult.

Az indulás előtti gépellőnézéskor derült ki, hogy a hűtőtartó konzol eltört a gépünkön. Be kell vallanom, nem én vettem észre, hanem Dolmányos Laci. (A közel negyedszázados rutin, a sok-sok év műszaki vezetői tapasztalat nem hazudik) Jutalmul rögtön meg is hegeszthette. Amíg ezt a műszaki akadályt elhárítottuk, a front felhőzete az ország közepe felé eltávozott, így mi is felszállhattunk.

Csodálatosan szikrázó napsütésben, ragyogó látási viszonyok mellett, két szakadozott felhőréteg között repültünk Zalaegerszegrre. Nekem, ebben a tíz évben, amióta repülök, ilyen élményben még nem volt részem. Repültem már hidegfront utáni tiszta időben, szikrázó napsütésben is, két felhőréteg között is, de így, egyszerre a háromhoz még nem volt szerencsém. Négy gépen hatan repültünk, a leszállás után egymás szavába vágva próbáltunk valamit visszaadni az út során tapasztalt gyönyörűségből. (Tudod „Kályhás”, akkor lettem volna megőrülve, ha ezt kihagyom!)

A zalaegerszegiek nagy szeretettel fogadtak bennünket, jócskán eltérve a két város (Zalaegerszeg és Nagykanizsa) egyéb kapcsolatait jellemző ellenségeskedéstől. Rövid számvetést csinálva kiderítettük, Zalakarosról, Keszthelyről nem jött senki, így a második fordulóban csak mi voltunk a házigazdák vendégei. A hazai klub képviselőjében viszont az első fordulót kihagyó, néhány új versenyző is ott volt a startnál.

A merevszárnyúakat képviselte a „régimotoros” páros: Molnár Sándor – Pup István, a sárkányosokat a klubtitkár Béres Karcsi és a két Gyula, Kerkai és Kerner. Gyömbér Pistinek a rendezésben Doszpoth Miki segített, navigátora „Füstifecske” Kálmán Elemér így pilóta nélkül maradva, felvállalta a főszakácsi teendőket. Mint később kiderült, nagyon jó döntés volt. (Szerintem jobban főz, mint navigál, de ezzel nem a navigálását akartam minősíteni!) Időközben Megyesékkal befutott Nagykanizsáról a „kísérőkocsink” is. A rövid eligazítás során kiderült a mára tervezett penzum: két rövid navigáció, kettő célrészálás és kettő célbadobás. A tervezett startidőre eleredt az eső, a gépeket gyorsan betettük a hangárba, majd kis idővel későbbre új eligazítást hirdetett a versenyigaz-

gató. A rövid kényszerszünetet kihasználva tovább növeltük a szárnyakra jutó felületi terhelést, alapos pusztítást véghezvive a helyi pilótafeleségek által készített finom süteményhegyekben. Mivel közben az órák már jócskán délutánt mutattak, az eligazításon Lubics Gyurka javaslatát elfogadva a versenyigazgató úgy döntött, hogy csak az egyik navigációs feladatot repüljük meg.

A felszállást követően 100 méterre emelkedve kellett a homokzsákot a 11x11 méteres célba beledobni (senki-nek sem sikerült), majd a kezdőpont felett elhaladva (innen számított az idő), az előre megadott idő alatt megrepülvén a 43 km-es útvonalat, meg kellett találni a kirakott ponyvajeleket. A befejező pontban levő időmérő kapun való áthaladás után egy állítottmotoros célraszálást kellett végrehajtani. Az erős oldal-szél miatt – a pontokkal szemben a biztonságot szem előtt tartva (nagyon helyesen!) – ezt a számot többen kihagyták. (A két leglassúbb gép, az erős szél miatt, a célbadobás után vissza is szállt.)

Amíg a mezőny a feladattal küzdött a csodálatosan szép, őszi színekben pompázó zalai dombság felett, addig elkészült a finom pörkölt is. Ennek a feladatnak a nagyságát jelzi, hogy mire a végére ért, fészakácsunk kissé meg is "fáradt"! De fáradozása nem volt hiábavaló! A jókora adagok elfogyasztása után többen kértek repetát. Az eredményhirdetésre megérkezett a szponzor képviselője, ő adta át a kupákat, a két forduló eredményeinek összesítése után, az első három helyezettnek.

A két forduló külön-külön részeredményei alapján a dobogósok pezsgőket vehettek át, így volt mivel felavatni a kupákat. Mire a kupák pezsgővel telve (többszöri légi utántöltéssel) körbejártak, eljött az indulás ideje is. Hazaindulásunk előtt Gyömbér Pisti javasolta,

hogy jövőre két-két napos legyen a találkozó, tavasszal és ősszel. Egyetértünk! Ha az előkészítés, a lebonyolítás, a menü és a hangulat hasonló lesz az ideihez, akkor a siker garantált!

Az eredmények:

I. forduló, október 13. (Nagykanizsa):

- 1. Ferinc Vince – Varga Zoltán** (Nagykanizsa), 2399 pont
- 2. Tóth (Kályhás) László – Tóth Gábor** (Nagykanizsa), 2392 pont
- 3. Gyömbér István** (Zalaegerszeg) 2334 pont
- 4. Gombkötő Szilárd – Kalamár János** (Zalakaros), 2250 pont
- 5. Ferencz Lajos – Kozma Edit** (Nagykanizsa), 1973 pont
- 6. Pattogató Barna** (Keszthely), 1872 pont
- 7. Dolmányos László** (Nagykanizsa), 1855 pont
- 8. Zuppányi Zoltán** (Zalaegerszeg), 1835 pont
- 9. Lubics György dr.** (Nagykanizsa), 1793 pont
- 10. Doszpoth Miklós – Kálmán Elemér** (Zalaegerszeg), 1720 pont
- 11. Bazsó László – Szenyéri László** (Nagykanizsa), 1700 pont

II. forduló, október 22. (Zalaegerszeg):

- 1. Ferinc Vince – Varga Zoltán** (Nagykanizsa), 1250 pont
- 2. Béres Károly** (Zalaegerszeg), 1141 pont
- 3. Ferencz Lajos – Segesdi József** (Nagykanizsa), 1000 pont
- 4. Molnár Sándor – Pupp István** (Zalaegerszeg), 938 pont
- 5. Lubics György dr.** (Nagykanizsa), 889 pont
- 6. Kerner Gyula** (Zalaegerszeg), 886 pont
- 7. Dolmányos László** (Nagykanizsa), 772 pont



- 8. Zsuppányi Zoltán** (Zalaegerszeg), 1 pont
- 9. Kerkai Gyula** (Zalaegerszeg), 1 pont

VÉGEREDMÉNY:

- 1. Ferinc Vince – Varga Zoltán** (Nagykanizsa), 3649 pont
- 2. Ferencz Lajos – Segesdi József (Kozma Edit)** (Nagykanizsa), 2973 pont
- 3. Lubics György dr.** (Nagykanizsa), 2600 pont
- 4. Dolmányos László** (Nagykanizsa), 2600 pont
- 5. Tóth (Kályhás) László – Tóth Gábor** (Nagykanizsa), 2392 pont
- 6. Gyömbér István** (Zalaegerszeg), 2334 pont
- 7. Gombkötő Szilárd – Kalamár János** (Zalakaros), 2250 pont
- 8. Pattogató Barna** (Keszthely), 1872 pont
- 9. Zuppányi Zoltán** (Zalaegerszeg), 1836 pont

- 10. Doszpoth Miklós – Kálmán Elemér** (Zalaegerszeg), 1720 pont
- 11. Bazsó László – Szenyéri László** (Nagykanizsa), 1700 pont
- 12. Béres Károly** (Zalaegerszeg), 1141 pont
- 13. Molnár Sándor – Pupp István** (Zalaegerszeg), 938 pont
- 14. Kerner Gyula** (Zalaegerszeg), 886 pont
- 15. Kerkai Gyula** (Zalaegerszeg), 1 pont

Azt hiszem, ezzel a versennyel is bebizonyosodott, hogy nem ördögösség a versenyzés, érdemes kipróbálni magát mindenkinek ilyen körülmények között is. A versenyen szerzett tapasztalatokat a mindennapi repülései során mindenki a saját örömeire kamatoztathatja.

Ferinc Vince
Fotó: Szakony Attila



Az alábbi cikk a Cross Country magazin 2001. augusztus-szeptemberi számában jelent meg. Szerzője Bruce Goldsmith, aki elment az Airwave-től az Ozone-hoz, majd visszajött és megalkotta a Magic típust. Egyébként 1988 óta konstruktor és tesztpilóta. Az XC magazinba 1991 óta ír, sőt 1999-ben a PWC normál osztály győztese volt. Bruce Goldsmith bepillantást enged a 2001-es világbajnokság baleseti statisztikáiba.

Merész döntés volt a világbajnokságot Granadában tartani. A Sierra Nevada vonulat jól ismert a szigorú körülmények miatt, pofozkodós termikekkel, magas hegyekkel és mély kanyonokkal, amik nehezen közelíthetők meg bármilyen ócska utakon. Az 1998-as Világ Kupában rekordszámú mentőernyő dobás volt, amint a versenyzők a szabad osztályos gépeikkel az erős termikek közt a viharos szélben a 3000 m magas csúcok közt repültek. Ha jól emlékszem a legrosszabb napon hét mentőernyő nyitást láttam.

Az FAI Világbajnokság nem azonos a Világ Kupával, tulajdonképpen teljesen más. Habár a csúcspilóták közül sokan mindkettőn részt vesznek, a különbség abban rejlik, hogy a világbajnokságon minden ország a legjobb csapatát szerepelteti. Néhány országnak, mint Svájc, Franciaország, és Ausztria csapata tele van tucatnyi tapasztalt versenypilótával, míg más nemzeteknek (mint Kína, Ausztrália, Mexikó... tulajdonképpen a legtöbb nem közép-európai ország) nincs. A

Gyilkos napok

sportág a legtöbb országban egyszerűen nem elég nagy ahhoz, hogy csúcspilótákat eltartson. Ennek kicsúcsosodása az, hogy a legtöbb női pilótának kevesebb tapasztalata van, mint a férfi résztvevőknek, ennek oka az, hogy a női nemzeti csapat tagok kiválasztásánál nem olyan heves a verseny, mivel kevesebb női pilóta van. Ezek után férfiak és nők azonos feladatokat repülnek végig.

A 2001-es világbajnokság végére 30 baleset, vagy mentőernyő dobás gyűlt össze, és 20 pilóta került kórházba. Ahogy a verseny haladt előre, „normálissá vált” a napi két-három mentőernyő nyitás. Ez a legtöbb pilótát sokkolta, beleértve engem is. A verseny utolsó napján én személyesen három pilótát láttam a földig zuhanni, különböző problémák miatt. Ez olyan mélyen érintett, hogy rászántam az időt, és elbeszélgettem néhány balesetet szenvedett pilótával, mert meg akartam érteni, mi is történik.

Második nap

Különböző balesetekben két tapasztalt pilóta - Josh Cohn (USA) és Gin Seok Song (Korea) is nagyon magasan dobtak mentőernyőt, úgy 1000 m-rel a talaj fölött. Nem normális eset, hogy a mentőernyőt magasan nyitod ki, mivel van időd gépészkedni a nagy magasság miatt. A két érintett pilótával folytatott beszélgetés után meglepődtem a két történet hasonlóságán. Mindkét pilóta azt mondta, hogy nagy nyüzsgésben termikeltek és nagyon szűken kellett fordulniuk ahhoz, hogy elkerüljék az összeütközést egy másik

pilótával, így kerültek negatívba az ernyőkkel. A korrekció közben a pilóták megpördültek és betekeredtek a zsinórokba, ami a fékeket hatástalanná tette és a korrekciót nagyon megnehezítette. Habár mindketten nagyon magasan voltak, mégis a mentőernyő nyitás mellett döntöttek. Mindketten sérülések nélkül úszták meg az esetet.

Mindketten versenyernyővel, teljesen zárt fekvő beülővel repültek, és véleményük megegyezett utólag abban, hogy a csavarodások oka valószínűleg a szárnyak nagy oldalviszonya és a fekvő beülő együttese volt. Mind az ernyő, mind a beülő nagyon nagy tehetetlenségű, ezért, ha az ernyő az egyik irányba fordul, a pilóta meg a másikba, akkor elég könnyű beletekeredni a zsinórokba. Megoldás erre az lehet, hogy ülünk fel a fekvő beülőből, ha valami nincs rendben a szárnyal. Ez egy olyan meglátás, amit mindig az eszemben fogok tartani, amikor fekvő beülőben repülök.

Negyedik nap: 123 km a tengerpartig

A negyedik nap volt a legrosszabb a balesetek szempontjából, öt mentőernyő dobással és számos más balesettel. Fülembé jutott egy fiatal svéd lány, Lena Alfredsson története, aki fejsérüléseket szenvedett egy erős hátszeles, szűk területre történt leszállást követően, ahol volt néhány olyan hely, ami elég nagy volt ahhoz, hogy be lehessen találni.

Igy emlékszik Lena: „Magasan siklottam fent a többiekkel, de nem találtam egyetlen jó termiket sem a cél előtti utolsó vonulatnál, így elkezdtem süllyedni a völgybe.”

Mikor Lena elmerült, rájött hogy alatta egy gát van és egy tó, meg egy kis falu, és nehéz lesz bármilyen le-

szállót találnia. Ahogy lejjebb jött, a szél úgy erősödött.

Lena mondja: „Találtam egy kicsi, leszállásra alkalmas helyet, de a repülési útvonalamon hátszélbe kerültem, mivel meglepett a szél erőssége a talajhoz ilyen közel.”

Lenának kitört öt foga, eltört az állkapcsa, a karja, és nyílt sebe keletkezett az állán. A rádiója használhatatlan volt, a magas hegyek árnyékolása miatt. Szerencsére volt mobiltelefonja és el tudta érni a szervezőket, akik aztán kiküldtek egy visszaszállító autót és egy mentőt. Kiderült, hogy négy baleset is történt ugyanezen a területen, ugyanabban az időben. A visszaszállító busz megtette a köreit, begyűjtve a sérülést szenvedett pilótákat és letette őket egy központi találkozó helyen, hogy bevárhassák a mentőket.

„Nagyon szomorú jelenet volt” mondja Lena. – Együtt voltam egy belga pilótával, aki mindkét lábát eltörte, és még két másik sérült pilótával. Életem legdepressziósabb pillanatai voltak.”

Repülésének hosszas megvitatása után úgy tűnt, hogy a probléma gyökere az erős hegyi körülmények közti repülés volt, ami messze meghaladta Lena tapasztalatait és tudásszintjét. Nem ezért, de a versenyt megelőző hónapokban nem volt alkalma sokat gyakorolni sem. Ez azonban nem kirívó eset: sok versenyző esős országokból érkezik, és el van havazva a munkájával, tehát képtelen a szponzorált PWC pilóták gyakorlottsági szintjét elérni. Lena balesetét előre meg lehetett volna jósolni, amikor megszületett a döntés, hogy a világbajnokságot Sierra Nevadában rendezik.

Én személyesen szerettem repülni a Sierra Nevada vadregényes tájain. Egyik nap 5000 m fölé kerültem és a

körülményeket elviselhetőnek tartotam, a szél sem volt túl erős. Még azokon a napokon is, amikor az előrejelzés erős szelet ígért, meglepődve tapasztaltam milyen kellemes volt magasan a Sierra felett repülni. A nagy hegyek és pumpáló termikek úgy tűnt, átvágják magukat a szélen. Meg kell

hagyni, ez egy radikális terep akárhogy is nézzük. Szeretném remélni, hogy az FAI tanul a groteszk hibáiból és sokkal biztonságosabb terepet választ a jövőbeni világbajnokságok színhelyéül.

Fordította:

Zsembery András



Donini, a fekete ló

Gratulálunk az új világbajnoknak...

Az alábbi cikk a Cross Country magazin augusztus szeptemberi számában a 33. oldalon található. Hugh Miller riportja a XC-től.

De hát hogy is néz ki ő valójában? Amikor Luca Donini fellépett a pódiumra, hogy átvegye világbajnoki aranyérmét, még csak néhány pilóta látta őt előtte. Egy csendes, 42 éves hétvégi pilóta az olaszországi Molvenóból, akinek sikere nagy meglepetés: ő a jellegzetes fekete ló, aki a sehonnanból jön, és világbajnokká lesz, mindössze három éves verseny nemzetközi tapasztalattal.

Luca egy kis hotelt vezet a Dolomitokban és a helyfoglalások nagy többsége a nyári hónapokra esik, van két kis gyereke és felesége, tehát nem könnyű elszabadulnia a versenyekre. Egy 5. hely az első távon élete első Világkupa versenyén 1998-ban. Fieschben már jelezték a tudását, de csak az ő olasz csapattagjai vették észre a tehetségét.

Lucát eltiporhatatlan szintű önbizalma vezette a végső győzelemhez. Azzal, hogy egy Gradient Avaxszal repül és egy kis cég ernyőjét viszi győzelemre, olyan elődök nyomán jár, mint a Fire-

bird (1991), Advance (1993), Pro-Design (1995) és Airwave(1997).

– Mindig szerettél volna világbajnok lenni?

– Nem, a célom az első tízbe kerülés volt, de ahogy a verseny előre haladt, tudtam, hogy van esélyem a győzelemre.

– Céltudatosan versenyeztél a nagy ellenfeleid ellen, mint Christian Tamegger és Oliver Rössel?

– Egyáltalán nem. Tameggeren kezdettől fogva nagy nyomás volt, aztán Oliveren a végén. Mint majdnem mindenkinek, nekem is volt egy rossz napom, az ötödik napon 54. lettem. Ezután elhatároztam, hogy mindenkit kiverek a fejemből és csak a sebességre figyelek.

– Mi van a következő cetliden?

– A feleségem hazarendelt dolgozni. 20 napig szabin voltam, egyszerűen szüksége van rám, hogy segítsék vezetni a hotelt.

– Tényleg szabadságos érzésed volt?

– Talán egy stresszes szabadságé igen.

– Milyen előző sikereid voltak ernyőzésben?

– 1998-ban bekerültem az olasz csa-

patba és 14. lettem az EB-n Piedrahítán. Aztán 3. lettem az olasz bajnokságon tavaly.

– Mi a filozófiád a repülésben?

– Csak annyi, hogy pontosan kidolgozom, amit akarok, aztán követem amíg lehetséges, és mindezt a biztonságosság keretein belül.

– Ez egy biztonságos verseny volt?

– Néhány szakasz egy kicsit veszélyes volt. Nagyon kellett vigyázni, hogy tényleg magasan maradjak, mert ha lejjebb kerülök, odalent erős szél és csúnya kanyonok vártak volna rám a völgyekben.

– Ki tette rád a legnagyobb hatást?

– Jimmy Pacher. Ő a No 1. Olaszországban, és sok dolgot tanított nekem. Ő

a vonatkoztatási pontunk, de nagyon nagylelkű a lakókocsizásával.

– Olaszország volna a csapatok felkelő napja?

– Mostanáig Olaszországot nem nagyon vették észre a pilótái szintje miatt, de ez meg fog változni. A saját utunkat járjuk. következőre talán megnyerhetjük a csapat aranyat is - mivel erre biztosan képesek vagyunk. Köszönetet szeretnék mondani minden srácnak a nekem adott érzelmi és taktikai támogatásuk miatt.

Köszönet Alberto Castagnának a fordításért.

Fordította:

Zsembery András

Magyar UL-világrekordok!



Bizonyára már sokan értesültetek róla, de akik még nem tudták, azokat örömmel értesítem, hogy motoros sárkányosaink a közelmúltban három sikeres VILÁGREKORD-kísérletet hajtottak végre:

Szeptember 29-én Dull Béla (Dunaújváros) Air Creation SX II tip. szárnyal, Rotax 462 tip. motorral repülve a Dunaújváros - Nyírgelse - Dunaújváros 500 km-es útvonalon új sebességi világrekordot állított fel 116 km/h-val, alaposan túlszárnyalva a német Helmut Grobklaus tavaly augusztusi 94.62 km/h-s rekordját.

Október 7-én a Guti Gábor - Huszár Mihály (Békéscsaba) páros Apolló C 15 tip. szárnyal, Rotax 618 tip. motorral a 3000 m-re emelkedés idejének világrekordját javították 10 perc 16 mp-re. A régi rekordot (Robert Mair, Németország, 1998. 10. 17, 15 perc 7 mp) alaposan túlteljesítették ők is.

És a legfrissebb: November 15-én, csütörtökön délután **Guti Gábor,** a hátsó ülésben **Petrovszkyné Lázár Olgaival,** új VILÁGREKORDOT állított fel a 6000 m magasságig való emelkedésben. Idejük (a baró-szalagok elemzése előtt) megközelítőleg 38 perc.

Ferenc Vince

Szabad repülők nyílt napjai

Az Amatőr Siklórepülő Egyesület szervezésében az MRSZ nagy tanácstermében (Budapest XIII. kerület Dagály utca 11. második emelet – bejárat az épület hátsó gépkocsi bejárójánál a porta melletti lépcsőházban) minden szerdán 19 órától 21 óráig előadásokkal egybekötött nyílt napot szervez az siklórepülők és a segédmotoros siklórepülők (sárkányosok ernyősök), azaz a szabad repülés szerelmesei számára. Az előadások programja:

November 21-én Meteorológia könnyűrepülőknél

November 28-án FAI-CIVL nemzetközi repülő sportszervezetek és -szabályok.

December 5-én Hogyan repül a Mikulás? Meglepetés est.

December 12-én Siklórepülők alkalmassági követelményei (előkészítés az éves felülvizsgálatokra)

December 19-én Ez történt velünk 2001-ben. Évbúcsúztató

Január 1-én (ez nem szerda) Találkozunk a hegyen újévi repülésre!

Január 2-án Aerodinamika és repülésmechanika. (Amitől repül)

Január 9-én Siklórepülő szerkezetek (Ami repül)

Január 16-án Meteorológia alapfokon

Január 23-án Légi szabályismeret

Január 30-án Mentőrendszerek alkalmazása

Az előadásokon túl beletekinthetsz a szaksajtóba, hozzájuthatsz tankönyvekhez, térképekhez, nézhetsz video filmeket és hozzájuthatsz a hivatalos okmányok mellett némi zsíros kenyérhez, szendvicshöz, üdítőhöz, vagy sörhöz is.

Minden szerdán szeretettel vár az

ASE



Cumulus Kupa Menyhárt Éva Emlékverseny 2001.

A versenyen forgatott film egy rövid és egy hosszú verziója kb. hetvenöt perc terjedelemben megvásárolható VHS videokazettán 1300Ft-ért (+postaköltség). Évikéről készült egy összefoglaló filmecske TV-ből, innen-onnan válogatva, amely önköltségi áron (500 Ft/kazetta) megrendelhető.

Ügyintéző: Dobrocsi Kálmán
Tel.: (06-1) 306-83-69
(06-30) 907-0069

3/2



APOLLO CX-MD

Racer Gt. trike-kal, 503-as dupla gyújtásos, egyporlasztós motorral szerelt motoros sárkány újszerű állapotban eladó.

Gyártva: 1999. A motor üzemideje: 73 h

Ára: 1.270.000 Ft
Sárközi Péter
Tel.: (06-30) 236-4745

2/2



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

Hirdetési tarifák:

1/6 oldal 500Ft

1/2 oldal 1.000 Ft

1/1 oldal 2.000Ft

Pinczés-Balog Attila

hirdetésszervező

E-mail: xatesz@freemail.hu

Tel.: (1)249-0007; (20)9648-335



AIRWAVE K2

13.4 négyzetméteres, 27.5 kg önsúlyú sárkány 50–75 kg-os pilótának, hibátlan állapotban, 74 ezer Ft-ért eladó. DHV 2. „középkategóriás”, könnyen kezelhető gép akár A, B vizsgás pilótának. (A 91-es braziliai VB-n a 2. 9. 12. 18. helyezésre volt elég.) Ugyanitt eladó MOYES XTRALITE 137 (a kicsi) 137 ezer forintért.

Tel.: (06-1) 242-3279, Pepi

ELADÓ:

Tandem siklóernyő
(használt) 150 ezer Ft
Tanuló siklóernyő (új)
50 ezer Ft
Beülők (használtak)
45-50 ezer Ft
Zsinórvágó 1500 Ft

felhout@mail.digital2002.hu
(06-20) 3466-004; (06-28) 416-180
Szabó Péter



Eladó egy kétüléses motoros sárkányrepülő 503-as Rotax motorral Apollo CX-szárnnyal 100 literes üzemanyag-tartállyal, ami légi permetezésre is alkalmas.
Bach János
Tel.: (06-30) 9465-084

3/3



Apollo tandem (A keretes) Molson motorral, CX 19-es szárnnyal, szép állapotban, 330 ezer Ft-ért eladó. Keresek CX 19-es szárnyhoz használt, de jó állapotú vitorlát.
Hangony János, Salgótarján
Tel.: (06-30) 243-0036

2/1

Olcsó
**CX szárnyat
 kereselek**
 (lehet sérült is)
 és
eladnék
**két motoros
 sárkányt**
 valamint
egy
UL repülőt

Suba János
 Telefon:
 (06-20) 374-6341

Lamouette Racer 14
 kb. 50 órával, 96-os
 eladó

Könnyen kormányozható,
 jó teljesítményű, egyszerűen össze-
 és szétzerelhető

Ár: 130 ezer Ft
 (Árbc nélküli gépet beszámítok!)
 Pándi Zoltán
 Tel.: (06-20) 383-5887

Eladó
 egy három éves
 PPP heveder, két starttal
 Irányára 35 ezer Ft.

Partics Zoltán
 Tel.: (06-20) 370-9412

2/2

Eladó egy
Rotax 387-es motor
légsavarral
 180 repült órával,
 kitűnő állapotban.
 Irányára 210 ezer Ft
 Makra Zoltán
 (06-62)460-384 (este)

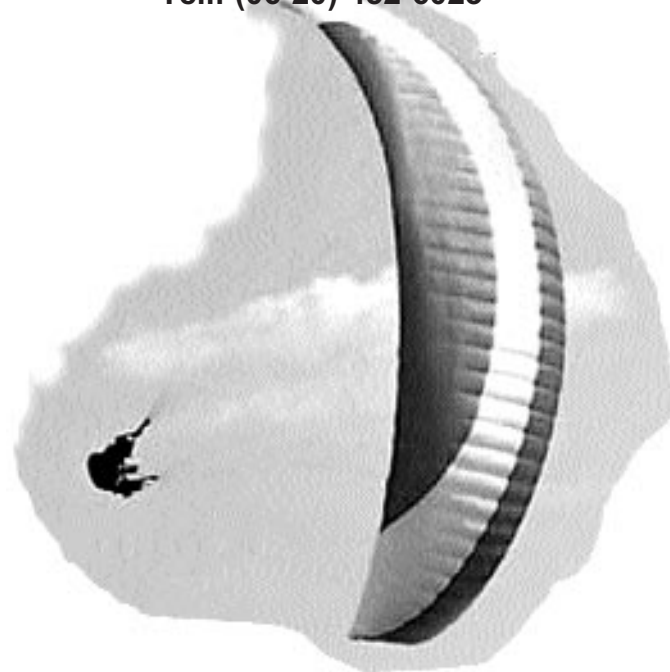
2/2

Eladó:
Stalker szép állapotban:
 120e Ft;
Airware Full Race pondró
 két éves: 34e Ft;
Mentőernyő két éves: 40e Ft;
Púpos pondró mentőernyővel:
 15e Ft
 Kovács Endre
 Tel.: (06-20) 350-6898

Repülj az új évezredben
 egy új AIRWAVE ernyővel!

airwave@webmail.hu

Tel.: (06-20) 452-6023



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

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

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

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

AIRWAVE - the choice of champions



Ernyősök magazin

ÉLMÉNYBESZÁMOLÓK

TÍPUSISMERTETŐK

HÍREK - ÜNDONSÁGOK

VÉSZHELYZET

CSINÁLD MAGAD

Könny, Ármány, Romantika...

... viszonylag kevés van benne, de annál több

SIKLÓERNYŐZÉS!

Megrendelhető: 20-355-8963