

# madártoll

A szabad repülők lapja – 130. szám – 2003. október





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

Szerkesztő: Kerekes László  
Tel.: (20) 364-6921  
E-mail: siklorep@aeroclub.hu

Tipográfia: Magyar Bertalan  
Tel.: (30) 9642-652  
E-mail: beric@index.hu

Grafika: Hemmert László

Nyomda: Press + Print Kft.  
Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.  
Vezető: Tóth Imre

Hirdetésfelvétel: Magyar Bertalan  
Tel.: (30) 9642-652  
(28) 514-791  
E-mail: beric@index.hu

Tervezett megjelenetés havonta, lapzárta az adott hónap 2-a. Kiadványunkat a hazai szabad repülést támogatók részére küldjük, névre, címre postázva. A támogatást a fenti címre normál postai csekken befizetve, vagy az Amatőr Siklórepülő Egyesülethez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon:  
Repülés a Marmoladán  
Doplomitok, Marmolada c. cikkünkhöz

## Számunk tartalma

### Papírmunka

Kell-e ilyen Madártoll?	3
MRSZ, szabályalkalmazás	4
A siklórepülő MKK állása	5
Szakági tájékoztatók	6
Továbbképzések	8

### Lég-tér

Az ASE éves beszámolója	10
Bye, Bye, Pilis!	12
Dolomitok, Marmolada	13
Névjegy: Ujhelyi Balázs	16

### Szakértés

A porördög	18
------------	----

### ParaPower

UL Vb 2003, Anglia	20
Riport Ferinc Vincéről	23
BAZUL Kupa	27
Repülőtér a határon	30
A gyúrói hátimotoros találkozóról	33
Vörös Gyula	38
Hátimotorral Szigligeten	40
PPG-vakációk	42

### Meghívó

ASE-közgyűlés	3
Hátimotoros találkozó	
Gödöllön	a hátlapon

## Kell-e nekünk ilyen Madártoll?

Sajnálattal kell tájékoztatnunk benneteket, hogy a Madártoll jelenlegi konstrukcióját az IGYSM pályázatot elbírálók nem tartották támogatásra érdemesnek. Hat évre visszamenőleg kaptak mutató példányokat, és olyan elismerő leveleket mellékelünk, amelyek a lap színvonalát és 12 éves működését méltatva – ha azokat valaki is elolvasta –, bizonyíthatják, hogy jelentős ifjúsági és sportolói kör tarthat érdeklőséggel számot a Madártollra.

Semmiképp sem akarjuk növelni az előfizetés árát (jelenleg 4000 Ft/év). Semmiképp sem szeretnénk a Madártoll terjedelmét, színvonalát, vagy megjelenési sűrűségét csökkenteni. Egyetlen dolog mentheti meg kiadványunkat: ha a megrendelések száma jelentősen nő.

Éves nyomda- és postaköltségünk ebben a formában 3 480 000 Ft. A nullszaldóhoz, ha nem emelkednek ezek a költségek, 870 éves előfizetés szükséges,

a jelenlegi 550-el szemben. Kérünk minden szakvezetőt, oktatót, vagy pusztán szimpatizánsainkat, mutassátok meg lapunkat azoknak, akik, bár érdekeltek, valamiért nem tartják fontosnak a lap megjelenésének támogatását. Amennyiben nem következik be jelentős előfizetői létszámnövekedés – mivel a pályázatok pusztán csak az indiánoknak szétszóró üveggyöngynek bizonyultak: sem az önkormányzati, sem a minisztériumi szinteken nem tarják érdemesnek az ilyen fajta információs csatorna működtetését –, a Madártoll megjelenítéséhez a források elapadnak.

A rengeteg pozitív észrevételt köszönettel fogadjuk, de sajnos az kevés a nyomda és postaszámlák kifizetéséhez.

Várjuk hatékony közreműködéseket.

A Madártoll lelkes olvasótáborában is:

a szerkesztők

## Meghívó az ASE közgyűlésére

Az Amatőr Siklórepülő Egyesület november 22-én 10 órától tartja 2003 évi egyesületi közgyűlését a Repülőszövetség oktatóhelyiségében (Bp. XIII. ker. Dagály u. 11. II. emelet, bejárat a Jakab József utcai telephely felől).

A közgyűlésre az alábbi napirendet tervezzük: 1. A vezetőség beszámolója; 2. Aktív tagok felvétele; 3. Alapszabály-módosítási javaslat; 4. Tisztségviselők választása; 5. 2004-es tervek

Az Egyesület az eddigiekhez hasonlóan nyíltan szeretné folytatni tevékenységét, ezért tagjaink mellett Közgyűlésünkön bárkit szeretettel látunk. Beszámolóinkat ezért közöljük a Madártollban (10-11. oldal), hogy a hazai siklórepülő társadalom képet kaphasson tevékenységünkről. ■

## 4 Jogszabályok alkalmazása az MRSZ üzemeltetési rendszerében

.A Magyar Repülőszövetség a siklórepülők üzemeltetését lassan egy éve az MSZ EN ISO 9001:2001 szabvány szerinti minőségirányítási rendszerben végzi. A rendszer működtetése során feldolgozott vevői észrevételek alapján az alábbi módosításokkal egészíttem ki az üzemeltetési szabályozásunkat. Valamennyi kiegészítés jogszabályok vevői észrevételek alapján való értelmezésén alapul.

852. számú minőségirányítási eljárás alapján: A Légiközlekedési törvény balesetek vizsgálatáról szóló 64-66 §-ai alapján valamennyi siklórepülő balesetet amely az MRSZ-be bejelentett légijárművel történt - akár itthon, akár külföldön történt a baleset - az MRSZ baleseti ügyeletének (MRSZ BISZ) is be kell jelenteni (telefonszáma: Fax/Tel: 06 1 249-9834, tel: 06 1 248-1907). Az üzemeltető szakosztály vezető pilótája az alábbi adatokat a bejelentést követően írásban küldje meg az MRSZ-be (1550 Budapest Pf. 59., vagy a BISZ fax számán): A baleset időpontja, helyszíne; A rendőrséget ki értesítette, mikor; A légijármű típusa, azonosító jele; Az esemény rövid leírása; Sérülések.

Az MRSZ által kötött biztosítások csak a bejelentett eseményekre vonatkoznak.

713. számú minőségirányítási eljárás kiegészítése: Az alkalmassági tanúsítványon szerepeljen a légijármű azonosító jele, típusa megnevezése, gyártási éve, gyártási száma, gyártója, tulajdonosa (ha különbözik, akkor használója is), valamint az első alkal-

masságot megállapító műszaki vezető aláírása és a kategóriába sorolás dátuma. Szerepeljenek rajta továbbá az éves felülvizsgálatok és a nyilvántartásba vétel igazolásai.

Vigyázat! Mostantól a tulajdonjog igazolása miatt az eszközön található gyártási számnak is szerepelnie kell az alkalmassági tanúsítványon!

852. számú minőségirányítási eljárás alapján: A. 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet (a Magyar Köztársaság légterében és repüloterein történő repülések végrehajtásának szabályairól): „1.5. pont., Szeszes ital, kábítószer és gyógyszerek használata.

Senki nem vezethet légijárművet, vagy nem tevékenykedhet valamely légijármű hajózószemélyzetének tagjaként, aki szeszes ital, kábítószer vagy olyan gyógyszer hatása alatt áll, amely cselekvőképességét befolyásolja.”

A rendelet e pontja értelmezésében szeszes ital, kábítószer vagy gyógyszer hatása alatt azt értjük, ha a felszállás előtt 12 órán belül a pilóta szeszes italt, kábítószer vagy a járművezetéshez nem ajánlott gyógyszert fogyasztott. A szakosztályok vezető pilótái tájékoztassák növendékeiket, pilótáikat arról, hogy a fenti szabály megsértése repülési engedélyük bevonásához vezet akkor is, ha a fenti szabály megsértése nem vezet eseményhez. A starthelyeken ennek ellenőrzése, mivel gyanítható, hogy néhány sporttársunk narkósan, vagy ittasan repül, várható (sajnos akinél a gyanú felmerül, azt el fogják vinni vérvételre).

Matuz István MRSZ főpilóta

## Siklórepülő Magyar Köztársaság Kupa Eredmények a 2003. 10. 06-i állapot szerint

Gps-es igazolások nélkül, átszámítással,  
fotó értékelés és hibakövetkezmények nélkül

Siklóernyősök		
Név	Egyesület	Pont
Vértés Balázs	ASE-Fun	532
Zsolnay Péter	Rair Gödöllő	473
Forgó Szilárd	XC	469
Balázs Róbert	Bácska	448
Szabó Ernő	Rair Gödöllő	437
Simonics Péter	XC	424
Barth Sándor	Rair Gödöllő	385
Varga Dénes	ASE-Fun	361
Lázár Gábor	Eged Eagles	345
Andrási Roland		280
Szöke Gábor	FlyAir	251
Tasi Péter	XC	176
Dallos Gusztáv	Sopron	149
Varga Zoltán	Gödöllő	135
Sasvári Gábor	Eged Eagles	131
Képes Péter	FlyAir	109
Szegedi Miklós	FlyAir	103
Ákos Zsuzsa	Airborne	94
Detki Árpád	ASE	74
Ritókh Zoltán	FlyAir	70
Bérczi István	ASE-MPC	44
Virág Csaba		37
Tóth Zsuzsanna	ASE	30
Böröcz Gergely	FlyAir	
Ferenc István	Spektrum	
Hadas Tamás	ASE	
Kerekes László	ASE	
Kiss István	ASE	
Kovács Béla	Sivabu	
Kozák Péter	FlyAir	
Partizer Csaba	ASE-MPC	
Pereces Zsolt	ASE-MPC	
Rác Balázs	Enairgy	
Szabó Józsi	MSE	
Tábor Tamás	MSE	
Sárkányrepülők		
Ujhelyi Balázs	PSE	1271
Kovács Endre	PSE	1135
Takácsy Géza	MSE	168
Kutasi Ferenc	Malév	167
Kis Attila	ASE	99
Szerda László	Malév	69
Borovszky Gargely	Cumulus SE	0
Fenyvesi Ferenc	ASE	0
Hegy Endre	ASE	0

## 6 Siklórepülő szakági tájékoztatók

2/2003. szakági tájékoztató: Berepülések az óbudai hajógyári szigetre  
Az MRSz siklórepülő szakbizottsága az előzetes információk alapján 2003. augusztus 18-án meghallgatta a 2003. augusztus 2-án és 3-án történt HHH starthelyről óbudai hajógyári szigetre történt beszállások elkövetőit (Fellner Attila és Kézi Gábor).

Jelen vannak a siklórepülő szakbizottság részéről: Borovszky Gergely, Perczes Zsolt, Tábor Tamás.

2003. augusztus 2-án szombatán Fellner Attila Airwave Sport EN711 nyilvánított siklóernyőjével HHH-Óbudáról startolva berepült a hajógyári szigetre. Repülését előre eltervezte. Kikérte a starthelyen tartozkodó Tábor Tamás oktató véleményét, aki a repülésnek végig szemtanúja volt. Tamás tájékoztatta Attilát, hogy a repülést a szabályok áthágása nélkül végre lehet hajtani, de arra kérte mégse tegye. Attila úgy gondolta, a lakott területen való leszállásnak lesznek következményei, de ezeket nem vette figyelembe. Az eset után az internetről letöltött (Kardos István által pontosított) légtér térképen látható, hogy a CTR határán belül szállt le. Elmondása szerint 750 m-ig emelkedett.

2003. augusztus 3-án, vasárnap Kézi Gábor siklóernyőjével az előző napi légtérsértéshez hasonlóan szintén berepült a hajógyári szigetre. Jelentős különbség azonban az, hogy ebben az esetben Gábor saját bevallása szerint is 1600-1700 m-en volt. Elmondása szerint: „a repülés hevében tekertem de figyeltem folyamatosan, mert tudtam hogy ott gépek kóricálnak és ne azért történjen bármi mert én nem figyeltem”. Óbuda starthelytől +400 m-en indult előre és a kaszás-

dűlői lakótelep fölött emelkedett ki. Varióját övtáskájában tartotta, annak csak csipogását hallotta, így nem tudta pontosan megállapítani a magasságát. Állítása szerint a repüléséről készült videófelvételen látottakkal ellentétben sosem volt felhőalapon, az „csak optikailag látszódnak, hogy beleteker a felhőbe”. A sziget felett „koricált” és vesztette el a magasságot. Tisztában volt vele, hogy 750 m a TMA alja. Az oktatásokat megkapta, ráadásul megítélése szerint megfelelő színvonalon. Azért repült ilyen magasra, mert látta, hogy a többiek már nem tudnak elstartolni és szeretett volna fent maradni. Fel akarta hívni magára a figyelmet, a látványosság volt a célja. Leszállása után Mesterházy Ambrus siklóernyős (aki a startját is végigkövette) ment oda hozzá. Kérdésünkre válaszolva elmondta, hogy ha tehette volna előző nap is berepült volna a szigetre.

Az MRSz Siklórepülő szakbizottsága a következő határozatokhoz hozza az esetekkel kapcsolatban:

2a/2003 határozat: Fellner Attila az MRSz siklórepülő főpilóta helyettesénél vizsgát kell tennie a budapest környéki légterek szerkezetével kapcsolatban, a vizsga igazolásáig a repülési tevékenységének törvényes hátterét az MRSz nem biztosítja.

Indoklás: bár repüléséről utólag bizonyosodott, hogy a leszállás a CTR-ben történt, repülése előzetes alapos tájékozódás és a légterek figyelembevételével történt.

2b/2003 határozat: Kézi Gábor esetében a repülés törvényes feltételeit az MRSz 1 év időtartamra (2004. augusztus 3-ig) nem biztosítja. Abban az esetben, ha a törvényes feltételek hiányában

is siklóernyős repülési tevékenységet végezne, további 2 éves eltiltással kell számolnia, és feljelentéssel az illetékes hatóságok irányába. Az eltiltás lejáratát után a budapest környéki légterek szerkezetével kapcsolatban vizsgát kell tennie az MRSz siklórepülő főpilóta helyettesénél.

Indoklás: repülése folyamán az előzetes tájékozódás és a légtér szerkezet ismerete ellenére is folyamatosan durván megsértette a légi közlekedés szabályait.

*2003. szeptember 1.*

3/2003. szakági tájékoztató: A 2003. augusztus 14-i szakbizottsági ülés jegyzőkönyve

1. Munkacsoportok létrehozása

A, Jogi munkacsoport tagjai: Tábor Tamás (vezető), Szabó Ernő, Kardos István. Feladatai: orvosi, légterek, azonosító, repülési területek, MRSz jogászával kapcsolatfelvétel

B, Verseny munkacsoport tagjai: Tábor Tamás, Borovszky Gergely (vezető), Zsolnay Péter, Újhelyi Balázs, Simonics Péter, Varga Ferenc. Feladatai: hivatalos versenyek kiírása, sportszabályzat, rekordok hitelesítése, szövetségi kapitányi pályázatok előkészítése

C, MKK munkacsoport tagjai: Tábor Tamás, Atkári Győző, Mészáros Ferenc, Borovszky Gergely, Fritz Gábor, Zsolnay Péter, Perczes Zsolt (vezető). Feladatai: eredmények, rangsor

D, Gazdasági munkacsoport tagjai: Borovszky Gergely, Buzády György (vezető), Perczes Zsolt Feladatai: szakági pénzügyi helyzetének rögzítése, gazdasági előkészítések, 2004-es elképzelések amint lehet, támogatási szándékokkal kapcsolatban pontosítani az alapítványi vonalat, MRSz szakági pénzek utalványozását megvizsgálni.

E, Starthely munkacsoport tagjai:

Atkári Győző (vezető), Kutasi Ferenc, Kánnár László, Lázár Gábor. Feladatai: starthelyek támogatására javaslat, starthelyalap esetleges továbbfejlesztése (leszállómezők, tulajdonba kerülések)

F, PR munkacsoport létrehozását elnapoltuk, 2004 elején már az MRSz támogatások ismeretében vesszük elő újra a kérdést. Lehetséges feladatok között pályázatok figyelése, népszerűsítő anyagok készítése szerepel.

2. Fegyelmi eljárás lefolytatása a hajógyári-szigetre történt beszállásokkal kapcsolatban.

3. Következő szakbizottsági ülés 2003. november elején, a Vári Gyulát meghívni. Megbeszélendő: nyilatkozási lehetőség a szakág nevében, MRSz támogatott repmeteo szükséges.

4. Hivatalos tájékoztató csatornának. Az eddig jól működő siklóernyős csatornákat kiegészíteni egy sarkanyiszakvez tájékoztató levelezőlistával a főpilóta-helyettes címlistája alapján.

*2003. szeptember 4.*

4/2003. szakági tájékoztató: Sasjelvények és rekordok hitelesítése  
Tisztelt Siklórepülők, a 2003-as év folyamán elért rekordok hitelesítéséhez illetve a sasjelvények megítéléséhez kérünk minden érintettet, hogy juttassa el a szükséges dokumentumokat az MRSz-be 2003. november 15-ig.

*2003. október 3.*

Az MRSz Siklórepülő Szakbizottsága:  
Atkári Győző (atkarigy@freemail.hu)  
Borovszky Gergely (gergo@dedra.hu)  
Buzády György (jorgosz@axelero.hu)  
Perczes Zsolt (pg@mpc.hu)  
Tábor Tamás (TTom@myrealbox.com)



## ÚJ SIKLÓREPÜLŐ JOGOSÍTÁS MEGSZERZÉSÉNEK LEHETŐSÉGE

A Magyar Repülőszövetség ez év végén két alkalommal tart leendő siklórepülő oktatók részére tanfolyamot. Az első Budapesten, a Magyar Repülőszövetség oktatótermében lesz tartva 2003. november 3 és 7 között. A másodikat Egerben tervezzük, 2003. november 14-től 15-ig.

A továbbképzések célja: új oktatói jogosítás megszerzésének lehetősége

A továbbképzéseken való részvétel feltételei: Előzetes jelentkezés, 2003-ra érvényes MRSZ licenz, a klub szakmai vezetőjének írásos felterjesztése, P3 jogosítás (100 h repült idő, 30 km-es táv, 3h feletti repülés), "C" elemekből gyakorlati vizsga - ezeket a startkönyvvel kell igazolni. A gyakorlati vizsga letehető a továbbképzést követően is, ebben az esetben a jogosítást a gyakorlati vizsga igazolása után adjuk ki.

A továbbképzés költsége: Egyéni jelentkezőknek jelentkező létszámtól függően 8.000-16.000 Ft, amelyet a helyszínen kapott csekken kell befizetni, akkreditált iskolák által felterjesztett jelentkezők esetében a továbbképzésen való részvétel 3000 Ft/fő.

A budapesti képzés előrelátható programja (erre a képzésre jelentkezési határidő: 2003. október 30.)

November 3-án (Hétfő, Bp. Dagály u. 11. MRSZ) 16.00-tól 20.00-ig Regisztráció

Az elméleti és gyakorlati oktatás módszertana

Meteorológia oktatása  
November 4-én

(Kedd, Bp. MRSZ) 16.00-tól 20.00-ig

A tematika ismertetése

A repülés fizikájának oktatása  
Navigáció oktatása

Légi szabályismeret oktatása  
November 5-én

(Szerda, Bp. MRSZ) 16.00-tól 20.00-ig Felszerelés ismeret oktatásának módszere

Tandem repülés oktatásának módszerei

Csörléssel folytatott képzés módszere

Mentőernyő ismeret és alkalmazás oktatásának módszere

November 6-án  
(Csütörtök, MRSZ) 16.00-tól 20.00-ig

Segédmotoros ernyős képzés módszere

A különleges repülési helyzetek oktatásának módszerei

Írásbeli elméleti oktatói vizsga  
November 7-én

(Péntek, Bp. MRSZ) 16.00-tól 20.00-ig Vizsgaelőadások

Az egeri képzés előrelátható programja (erre a képzésre jelentkezési határidő: 2003. november 12.)

November 14-én

(Péntek, Eger) 10.00-tól 20.00-ig

Regisztráció után a fenti

előadásokból az első kilenc témakör.  
November 15-én

(Szombat, Eger) 10.00-tól 20.00-ig

További három témakör és írásbeli elméleti oktatói vizsga, majd vizsgaelőadások

A továbbképzésre előzetes felkészülésre a [www.aeroclub.hu](http://www.aeroclub.hu) MRSZ honlap siklóernyős tematika és mellékletei irányadóak. ■

## SIKLÓREPÜLŐ OKTATÓK JOGOSÍTÁSAINAK ÉRVÉNYESÍTÉSE

A tematika követelményei alapján a siklórepülő oktatói jogosítás érvényét veszíti, ha az oktató nem vesz részt legalább egy központi továbbképzésen. A jövőben az éves továbbképzés után mindig csak a képzést követő év december

31-ig lesz érvényesíthető az oktatói jogosítás (értelemszerűen, hogy a következő éves továbbképzés már az azt követő évre jogosítson). És természetesen a jogosítások csak azok számára élnek, akik az adott évben nyilvántartási kötelezettségeiknek eleget tettek (és csak attól a naptól, amikor ezt megtették).

Akiknek az oktatói érvényessége 2003. április 30. óta lejárt, azoknak 2003. november 7-ig külön bejegyzés nélkül meghosszabbítottam oktatói-juk érvényességét.

Ebben az évben két alkalommal tervezek továbbképzést, ebből kellene választani. A továbbképzésekről az előzetes tervek az alábbiak:

Helye, ideje: Budapest MRSZ 2003. november 8 (szombat) és Eger, 2003. november 16 (vasárnap)

A két továbbképzés egyikén való részvétel az oktatói jogosítás 2004-re történő meghosszabbításának feltétele. A terem biztosítása miatt kérem jelezzétek, ki melyik időpontra tud

jönni. A továbbképzés díja: 3000 Ft/fő, amelyről az egyesület részére tudunk számlát adni (a helyszínen kapott csekken kell befizetni). Tartalmazza a továbbképzés költségeit és az ebédet.



Program:

9-től. Regisztráció (a startkönyv ellenőrzése alapján)

9.30-10.20. A 2003-ban bekövetkezett eseményvizsgálatok tapasztalatai.

10.30-10.50. Tematika módosítások

11.00-12.00. Biztonságtechnikai tréning

12.10-12.55.

Módszertan

előadásanyag

13.00-14.00 Ebéd

14.00-14.50.

Meteorológia

előadásanyag bemutatása

15.00-15.15.

Elsősegélynyújtás

Jegyzetanyag

15.15-15.30. Szabályismeret jegyzetanyag

15.30-15.50. Iskolák működésének tapasztalatai, érvényesítésük, oktatóik felelőssége

16.00-17.00. Az alkalmassági követelményekről

17.10-17.30. 2004-es nyilvántartási eljárásról, díjakról és az igazoló dokumentumokról

17.30-17.45. Tájékoztatás az MRSZ starthelyek működtetéséről és a szerződések tartalmáról

17.45-18.00. Főpilótai utasítások

18.00-tól jogosítások bejegyzése. ■

## 10 Az Amatőr Siklórepülő Egyesület 2003. évi beszámolója

Az egyesület jelenleg 316 tagból, 15 az egyesületben működő szakosztályból (7 siklóernyős, 6 sárkányos, 1 motoros sárkányos és 1 motoros siklóernyős, l. a táblázatot), és négy másik klubban üzemeltetett csoportból áll. Az egyesület szakosztályvezetői egyben csoportjuk szakmai vezetői is, teljes önállóságot és szabadságot élveznek az egyesületen belül. Tagjaik megkapják az egyesület szolgáltatásait és élhetnek az egyesület adta

Az ASE jelenleg a siklórepülő szakág majd' egynegyedét képviseli, 251 ASE liszenszes tagunk, 298 üzemeltetett légi-járművünk volt idén.

Új szakosztályok felvételére is készek vagyunk, mint ahogy arra is, hogy amennyiben az MRSZ siklórepülő szakága úgy akarja, valamennyi siklórepülő önálló jogi személyiségű szövetségként legyünk tagjai a Magyar Repülő Szövetségnek.

Ebben az esetben az egyesület névváltozása (Szabad Repülők Szövetsége, vagy Siklórepülő Szövetség) mellett a jelen konstrukcióval biztosítani tudja a siklórepülő klubok önálló szakmai-, sport- és egyesületi életét, valamint az egységes csatlakozást az MRSZ többi szakágaihoz. Ehhez azonban saját egyesületünknek kellene elsősorban vállalni az eredetileg megcélzott szerepet, módosítanunk kell ennek megfelelően egyesületünk alapszabályát, ajánlani kell a siklórepülő egyesületeknek, hogy ezt a feladatot mi el tudjuk látni, meg kell várni a siklórepülő egyesületek közgyűléseit és az MRSZ siklórepülő szakági értekezletének döntését.

Céljaink hasonlóak a motoros könnyűrepülő és az ejtőernyős szakág céljaihoz, ők már megtették az első lépéseket és elindultak az önálló szövetség útján. A szakbizottságunknak tehát fel kéne

vetni ezt a kérdést, és össze kéne hívnia a szakági értekezletet.

Az ASE 2003-as pénzügyi helyzete: A főként tagdíjból, eladott tankönyvekből és Madártoll befizetéséből származó bevételt az MRSZ nyilvántartási díjak kifizetésére, HHH behajtási engedélyek vásárlására, az Óbuda Siklórepülő Park fenntartására, és a Nyikom starthely bérletére, a Nyikom Kupa megrendezésére, terembérlésre és nyomtatványok gyártására fordítottuk. Kiadásunk volt még a Madártoll előállítás, nyomdai és postaköltségei. Az ellenőrző bizottság elé a tételes pénztárcönyvet bemutattuk, amit az elfogadott és tagjai aláírásukkal hitelesítették.

A legtöbb vitát az Óbuda starthely fegyelmi problémái generálják. Továbbra sem vagyunk rendőrök és nem is akarjuk elvégezni azt a rendészeti munkát, ami a hatóságok feladata. A Siklórepülő Park a jóslások ellenére 3 éve egyre kevesebb korlátozással működik, és reméljük, feljelentések nélkül az információ eszközeivel eredményesebben fogjuk tudni működtetni, mint amilyen állapotok a tilalom idején voltak.

Nem fogjuk feljelenteni egymást és ezzel megmérgezni a siklórepülők közötti jó hangulatot, de kérjük klubtársainkat, ne hagyják szó nélkül, ha szabálysértéssel találkoznak. Ennek persze alapfeltétele, hogy magunk betartjuk a légtérhasználat szabályait. Ugyanezt már nehezebben kérjük a Pilisre vonatkozóan, mert az oda kapott engedély teljesíthetetlen és diszkriminatív (sőt! l. a 12. oldalt ... - a szerk.).

Az Óbuda starthelyre kapott 150.000 Ft-ot túlköltöttük, a folyamatos szemétszállítás költsége mintegy 75.000 Ft volt, a szőnyeg és tájékoztató tábla költségei 25.000 Ft-ot, a leszálló tisztítása 60.000 Ft-ot tettek ki, de a Pilis leszálló és starthely költségeit is (43.600) kifizettük.

Sajnos a HHH behajtási engedélyeket a tervezettnél drágábban kaptuk meg, és az MRSZ UL szakága is megrendelt nyomtatványokat, amelyeket azután nem vett át.

Beruháztunk siklóernyős teljesítményjelvényekre is, de az igénylők nem jelentkeztek, így ezt sem tudtuk eladni, ami újabb vesztesége a 2003-as évek.

A Madártoll megnövekedett költségeit nem terhelhük rá teljes mértékben az előfizetőkre, mert a jelentkezett igények azt sejtették, hogy a szebb kivitel és a megnövekedett terjedelem jelentős előfizető létszámnövekedést fog eredményezni. Ez egyelőre elenyésző.

A Nyikom Kupára az előzetesen érdeklődő sárkányrepülőknél fele sem jött el, így a verseny jelentős veszteséggel zárult. A terem bérlése és a meghívott előadók, illetve vidéki vezetőségi tagjaink útiköltségtérítése sem elhanyagolható (46.000 Ft). Mindez oda vezetett, hogy novemberre egyesületünk kasszája kiürült.

Azért nem kell kétségbe esni! Egy tagra vetítve a 4000 Ft-os tagdíjért tudunk nyújtani egész évre Madártollat (ez az egyesületnek az évben 3600 Ft-ba került), annak, aki igényelte és vizsgázott, adtunk HHH behajtási engedélyt (amit egyénileg 3000 Ft-ért tudtak volna beszerezni), kedvezményesen biztosítottunk a tankönyveket, térképeket, és biztosítottuk számukra díjmentesen mintegy 30 alkalommal színvonalas továbbképzéseken való részvételt, felkészült, több esetben külső előadóval.

Legközelebbi közgyűlésünket ismét nyíltan tartjuk 2003. november 22-én szombaton, beszámolóinkat az egyesület elvei alapján a hazai siklórepülők számára is bemutatjuk. Tevékenységünket továbbra is a hazai siklórepülés fejlesztése érdekében kívánjuk végezni.

az ASE vezetősége

Nem is tudom, rövidre fogva csak annyit mondjak, hogy visszavonták az engedélyünket a Pilis-tető Éles-kő starthelyére (így az egész Pilis-tető illegális ismét), vagy kezdjek hosszas gondolatmenetbe, hogy vajon reális volt-e, hogy betartják a siklórepülő pilóták a sokszor a betarthatóság határait súroló szűkre szabott engedélyeket, azon a helyen, ahol 1993-tól 2002-ig csak illegálisan lehetett repülni. Mert most elveszítettük a nehezen kiküzdött engedélyt.

Nem mondom, hogy könnyű volt partneri kapcsolatba kerülni a természetvédők régi vágású pilisi „alakuatával”, de megtettem. Sőt, ők is partnerként kezeltek, együtt kerestük a megoldást. Érdekes, hogy pont a „célközönség” nem volt partner abban, hogy működhessen a dolog. Kár. Akik ott voltak, talán már akkor gondolták, hogy az a bizonyos 2003. szeptember 6-7 hétvége nem fog jót tenni az együttműködésnek. Én sem örültem volna a természetvédők helyében, ha ott látom azt az usque 50-100 pilótát a magyar husángos területen.

Köszönöm a segítséget azoknak, akik az új keleti starthely kialakításában részt vettek. Köszönöm azoknak, akik nem vettek ugyan részt, de legalább megértették, hogy a kocsival behajtások a lezárt területre problémát jelentenek. Köszönöm azoknak, akik az új keleti starthelyet használták. És köszönöm a bizalmat azoknak, akik bíztak benne, talán sikerül b(...)mentesen repülni ezen a szuper kis

helyen. Az ASE képviseletében próbáltam engedélyt szerezni, az ASE-ban lehetnek további próbálkozások, erről majd, gondolom, nyilatkoznak, de én most a magam részéről lezártam a Pilis témát, mert túl sok a „partizán” arrafelé...

Perec

Bye  
bye,  
Pilis!

## Dolomitok, Marmolada 13

Csütörtök éjfélkor indulunk, reggelre kint vagyunk Tasi Gabi meglepetés táborán a Dolomitokban, és mint általában (gyorsan lekopogom) ismét sikerül kifognunk a hét két legrepülhetőbb napját.

A többiek már hétfőtől szokják a nagy hegyek adta lehetőségeket. Aznap Jimmy Pacherral (az olaszok elsősorú pilótájával) együtt repülhetek aki a hely idegenvezetője volt számukra. Elmondta, térképen berajzolta hol érdemes termiket keresni, hová nem szabad repülni egyáltalán, hogy lehet biztonsággal leszállni a nagy csúcson, ha az idő adni fogja, majd a levegőben is végig repült a magyar "madarakkal", este természetesen ő szállt le utoljára ekkor kiderült, hogy varió nélkül repült, mert "csak idegesíti a hangja".

Majd egy esős nap következett, a családi hangulatú mazzini apartmanban társasjátékkal töltve. Szerdán,



Szabó Józsi  
Fotók: Zele Laci, Belán Robi

csütörtökön már javuló időben órákat repkedett a több mint 20 fős társaság.

Pénteken 11 felé értünk ki Campitelloba elragadtatva a minket fogadó gyönyörű hatalmas sziklás hegyek látványától. Ekkor

már javában mentek a délelőtti lesiklások. A leszálló a felvonó közvetlen szomszédságában volt. Az ott szokásos szieszta után az elsőként induló hatalmas felvonóval pillanatok alatt felértünk a Col Rodellára, amelyen több nagyméretű starthely is található 2300 méter körül. Egy dologra egyből felhívták a figyelmünket, hogy a meredek füves talaj úgy csúszik, mint télen amikor siel az ember. (Kovács Gabi rávetődéssel sikerült megállítani amikor lejjebb akart csúszni pár métert)

Szép nyugodtan kicsomagolunk, majd nekilendülünk, hogy a magas, néhol tûhegyesnek tűnő meredek sziklafalakat felülről is szemügyre vehessük. Negyedhárom, az idő ekkor már rendesen beindult és a start utáni rövid fel-lejtőzésből gyorsan megvolt az első termik is. A starthely mögött 3 hegycsoport is van egymástól jó néhány







km távolságban. Sorba repülünk egyikről a másikra, felhő nincs, 3200 méter a max. magasságunk. Szívdobogató érzés a függőleges 2800 méteres sziklafalakat súrolva repülni, melyek mellett szerencsére sima emelések visznek egyre feljebb. A nagy légtérben elveszünk egymás mellől, majd néha egy-egy termikben összefutok Kiskováccsal, Kingával...

Több órás repülés után visszatérünk a starthely közelébe, ahol a völgy fölött eszméletlen gyogyi kezdődik, így a völgyben bármelyik hegyhez 1600 m körül úgy el lehet siklani hogy közben nem süllyedünk.

Este mindenki jókedvűen készítette a vacsit, jobbnál jobb borok felvonultatása mellett, aztán éjszakába nyúló katan és scrabble partik indultak.

Szombat a hét csúcsa. Ez már akkor sejteti magát amikor a 11 órás lesiklók fent ragadnak. Délben már ülünk a starthelyen és a Marmolada

meghódítását tervezgetjük (ami egész héten nem sikerült senkinek), a madarak ügyes lejtözését nézve.

Úgy elbeszélgetünk, hogy egy olasz kezdő leányzó "ti meg mire vártok itt?" -jére indulunk csak be. Start, cél a Marmolada.

Start után pár perccel megnyugszom, hogy lerohadni biztosan nem fogok, miközben 6,4-et tekerek, 9.2 -es behúzásokkal. Tasival és Zele Lacival 3700-ról elindulok a Marmolada felé. A cumulusok sorban pattannak ki, fejlődnek. Forgó Katinak 3850-en sikerül is befelhőzni...

Előttünk megy Belán Kinga és Robi. Mire mi oda érünk a Marmolada csoporthoz Roland már vissza is fordult onnan. Majd szétszakadozunk a hegycsúcsok között, fölött. iszonyatos a látvány, a csúcs (3342m) egyik oldala, teteje havas-lejtős, a másik több, mint ezer méter függőleges sziklafal. Arra leszek figyelmes, hogy a sziklafal mellett



két helikopter is köröz, kihajolva figyelem őket, ekkor 'felébredek' utazásomból, mert hatalmas csukásból mindjárt sikerül jókora magasságot vesztenem de még mindig a csúcs fölött repülök tovább.

Közben Tasi leszállt. Zele Lacival kerülgetjük egymást közben visszatekerünk. Megérkezik Kovács Gabi és gyorsan leteszi magát a hegyen. Most már én is megcélzom a csúcsot, leszálllok. Üdvívalgás,



összeölekezés. Mindhárman elégedetten, büszkén nézünk körül, mint ahogy a pár hegymászó és olasz, német pilóta is akiknek sikerült 'idekeveredni'. Kis pihenő, fényképezés, elfagyott kezem melengetése után belefutós starttal tudunk ismét levegőbe emelkedni. Ekkor ért át

Gyuris Zsolti is, integetve jött szembe. Még egy óra repülés a másik hegyen, majd a szokásos gyogyi. Ez a nap megkoronázta az egész heti repülést...

Mindenki elégedetten, sok repült órával, (balesetmentesen) indulhatott haza...

Mindenkinek hasonló szép repüléseket! ■



# 16 Névjegy: Újhelyi Balázs

Balázs átszárguldott velem a városon. Szinte repültünk, pedig tombolt a délutáni csúcs. Kíváncsi vagyok, hogy mi lehet a titka. Megpróbálom megtudni, hogy megoszthassam veletek.

*Mike: Tè már biztosan régóta repülsz...*

Balika: Már egészen kicsi gyermekként azon gondolkodtam, hogy milyen jó lenne a második emeleti teraszunkról, leugrani a kertbe, a tuják közé. Szerencsére nem valószínű, hogy ezt meg is kell tanulni. Úgy gondoltam, hogy maga a repülés, az velem született, csak meg kell építeni a hozzá szükséges berendezést... Aztán édesapám világosított fel, hogy ez nem egészen így van. Hétvégén kimentünk a Hármashatár-hegyre puhatólózni. Hihetetlen volt. Ott állt Baráth Zotyó és azt mondta, most kezdődik a tanfolyam, maradjak. Már aznap siklottunk, olyan két métereket. Ez '92 tavaszán történt. Azóta nincs megállás.

*Mike: Mire emlékszel vissza legszívesebben?*

Balika: Nagyon meghatározóak az MSE hangár melletti első siklások, aztán az „A” vizsga utáni első repülések az Újlakiról és az első kiemelkedés. Vagy például '94-ben a Pilisben, egy őszi napon a lejtőtérben jöttek a kumuluszok. Föl lehetett menni föléjük és ott volt rajta az árnyékunk. Szinte nem hittem el. Amikor még kezdtük a repülést, ha tudtam, hogy megyünk repülni, előző este nem bírtam elaludni. Annyira izgalmas volt.

*Mike: És a negatív élmények?*

Balika: 1997. december 25. Óbuda. Még



Faludi Miklós  
Fotó: Cumin Pierre

a Pilóta nevű újságba is bekerültem. Abban az időben még mindent megcsináltam. Kivétel nélkül. Mentőernyő nélkül, mínusz 25 fokban nyomtam a lejtőtérben a wingovereket és az egyiknél egy kicsit túlment a repülő.

Megállt, visszacsúszott és beleestem a vitorlába. Összetört a szárnytartó meg a gerinc és pörögtem lefelé, rá a házakra. Ma is tisztán emlékszem, ahogy fekszem a kilépőben, pörgök lefelé, tudom, hogy nincs mentőernyőm és azt is, hogy most meghalok. Ez igen mély nyomot hagyott bennem. A ház mellett álló, magas fára estem és az árbocartó sodronyok végig legallyazták, egészen földig. Mire elfogytak az ágak, elfogyott a lendület. Felálltam, leporoltam magam és csak néztem, hogy mi van. A fiúk meg álltak a starthelyen és azt gondolták: „Jó gyerek voltál Bali, kár érted.” Mentőt sem nagyon akartak hívni, mert biztosra vették, hogy nem kell már. Ennek az esetnek a kapcsán teljesen megkomolyodtam. Azóta abszolút csak a biztonságra törekszem.

*Mike: Hogyan kezdte el versenyezni és mit jelent számokra a versenyek kihívása?*

Balika: A versenyzés nekem másodlagos dolog. Azért kezdtem el, hogy amikor egyedül megyek, jobban menjek. A versenyeken lehet megtanulni, hogyan legyél gyors. Hogy össze tudjam magam hasonlítani emberekkel, hogy hogyan csinálom és mit tudok, és mit kell máshogyan csinálni. Ezért elkezdtem versenyekre járni, és elkezdtem élvezni,

hogy győzhetek. Mert a repülést talán meg lehet unni, de a győzelmet azt soha. De a versenyzés soha nem fog pótolni egy olyan napot, amikor elrepülsz jó messzire, egy kis faluban leszállsz, leülsz és csak úgy ott vagy. Egy ilyen igazi messzire repülő nap semmihez nem hasonlítható.

*Mike: Azért nemrég megnyerted a British Open-t...*

Balika: Hét és fél napot töltöttünk Franciaországban és nyolcszor repültünk. Nyolc távot. Ezen kívül kétszer elmentem a közérbe. Tehát tömör volt a program. Az első nap, az utolsó feladat végén, már azt néztem, hogy nem fújta-e le a napot, mert nem láttam sehohol a többieket. Aztán beértem a célba, ahol éppen terítették a célszalagot és mondtam, hogy én tulajdonképpen versenyzem, és jó lenne ha beírnák az időmet. A többi napon pedig nem mentem annyira rosszul, hogy lerontsam az eredményt.



Név: Újhelyi Balázs „Balika”  
Születési idő: 1976. július 13. (Rák)  
Státus: Sárkányrepülő pilóta  
Szárny: Aeros Combat 14. Klub: PSE  
Elérhetőség: 06-30-9626078  
(a képen: a Menyhárt Éva emlékversenyen)

*Mike: Távlati terveid?*

Balika: 200 km zárt pályán, egyenesben pedig 300km.

*Mike: Mit tanácsolsz a kezdőknek?*

Balika: Sokan kérdezik, hogy kell ezt csinálni, de nem nagyon lehet elmondani. Nem igazán lehet megfogalmazni. Sorozatos döntési helyzetek vannak, és mindig ott helyben dől el, hogy éppen mit kell csinálni. Ha megbeszélhetjük valakivel a repüléseket az mindig nagyon jó, de nagyon meg kell gondolni kinek a tanácsát fogadjuk meg. Sok a mellébeszélés és a dolgok misztifikálása.

*Mike: Egy utolsó gondolat?*

Balika: A repülésben igazából nagyon jó arcok vannak. Az egyik baj az, hogy vannak akik nem repülnek és mégis mindenbe beleszólnak. A másik, hogy bármilyen komoly szinten nyomhatjuk a repülést, nem igazán kapunk támogatást.

A végén pedig még fontosnak tartom megemlíteni, hogy a repüléshez alapvetően az kell, hogy higgyél! Ha nem hiszel, soha nem fog menni. Ez nagyon fontos! Nagyon-nagyon kell, hogy higgyél magadban! Hogy elhidd, hogy megy. Ha kiállsz a starthelyre, becsukod a szemed, föl sem nézel, csak elstartolsz és elhiszed, hogy ki fogsz tekerni, akkor sokkal több esélyed van, mintha órákon keresztül sasolod, hogyan változik az égbé és melyik a jó periódus, de kishitű vagy. Úgyhogy a hit az tökéletesen meghatározó! Még a vakhit is.

Azt mondom, hogy akinek bejön ez a „menjünk a hegyre és toljuk messzire”, az próbálja ki mindenféle repülő masinával. Még ami első ránézésre nem annyira tetszik, az is lehet nagyon jó. (Ja és akinek van késsel felülnyomott Icao térképe, adja el nekem. Nagy szükségem lenne rá.) ■

# A porördög

Amerika száraz, sivatagos vidékein gyakran találkozunk egy speciális termikjelenséggel, a *dust devillel*, amelyet magyarra szó szerint porördögnek fordítunk.

A '94-es női sárkányrepülő világbajnokság helyszínén, a Washington állambeli Chelanban a starthelyen állunk, a lányok sárkányait szerelik, készülnek az edzőnapra. A siklóernyők már a levegőben, fölötünk kerengenek, mutatják, hogy már van emelés, csak gyenge. A szél alig fúj, határozatlan iránya miatt nem is tudjuk, melyik irányba startoljunk.

Hirtelen kiabálásra leszünk figyelmesek.

„Dust devil! Dust devil!” – hangzik egyre többfelől. Mindenki a gépéhez rohan, míg én az ácsorgó csapatvezetők felé nézek. Ők egy irányba tekintenek: a hegygerincen egy kicsi, negyven centis átmérőjű portölcsér halad felénk. Felkúszik a hegyoldalon, és elporoszkál a lábaink között. A lányok kétségbeesetten markolják gépeiket.

Ettől rettegtünk? Ez a kis forgószél-makett a pánik oka? Megmosolyogtam a megrémült arcokat, és átnéztem a kilométerekkel előttünk húzódó sivatag felé. Érdekes. Ott meg több száz méterre magasodó portölcsérek ácsorogtak felhők nélkül. Milyen jó, itt festett termikek várnak a távrepülőkre.

Másnap egy versenyfeladat során, követve lányainkat, épp e sivatagon kellett keresztülmennünk. Módom lett közelről megtapasztalni egy felnőtt porördögöt. Tíz méteres átmérővel

közeledett felénk a forgó kavarodás, amely húsz méterrel feljebb már a talajon látott átmérő többszörösére hízott. Úgy kétszáz méteren az egyik japán kislány beleforgatta sárkányát, és jó 70 fokos döntésű fordulókkal felesett az égbe. Szájtátva bámultuk. A természet erejét és a japán bátorságot.



Guriga

Egy hónappal később a franciaországi EB-n talákoztam ismét e jelenséggel. „Dust devil! Dust devil!” Ááá... Ezt már ismerem. És valóban elsétált mellettem pörögve a jól ismert 40 centis kismacska. Aranyos porcica. Azután hihetetlen dolog történt. Tíz méterrel odébb, a gépe orrát erősen markoló pilóta hirtelen felemel-

kedett, sárkánya egy orsó-perdülettel a hátára fordult, és árbócat leszúrva, két gyors fordulatot perdült a földön, a gép orrát markoló embert körbe-körbe vonszolva a sziklás talajon.

Hoppá! A kismacska megvadult. Ekkora energiára azonban nem számítottunk, a porördög most igazán sátáni elemében volt.

Az utóbbi évek nyarai egyre szárazabbak, olyan sivatagos lett a Kárpát medence időjárása. Mostanában egyre gyakrabban hallunk híreket a hazai porördögök bestiális tetteiről. Az, hogy szinte szélcsendes viszonyok között, vagy az uralkodó szélirányt megcáfolva hátulról érkezik és sárkányokat borogat, még belefér. De idén már több komoly baleset származott abból, hogy váratlanul támadt, és kivédhetetlenül felkapva a siklóernyő kupoláját, odavágta a mit sem sejtő pilótát a földhöz.

Honnan sejtethjük, hogy érkezik a gonosz? Ez is csak termik, mint a testvérei, csak a körülmények miatt kevésbé számíthatunk jöttére, földön látható kis mérete ellenére nagyon energikus, és váratlan veszélyeket rejt. Már egy méterrel magasabban is jelentős kiterjedésű, erőteljes mozgású, örvénylése nem a klasszikus termikmetszetet követi, forgó mozgása erőteljesebb, a buborék örvénylési határai markánsabbak. Az emelése hirtelen, szinte átmenet nélkül felkap, majd öt, tíz húsz méteren kidob és merülése földhöz vág. A kupolának ideje sincs bármiféle mozgást felvenni, de ha igen, az várhatóan pörgés lesz, s mire csukódna, már a földön is vagy. A hirtelen lengések miatt nem biztos, hogy biztonságos földet érési pozíciót tudsz felvenni, lehet, hogy épp a becsapódás előtt ránt meg a kupolánál fogva, és elkaszál.

Ha az idő száraz, ha a gradiens a talaj közelében nagyobb, mint feljebb, akár kék termikes napunk is lehet, ha a besugárzás erős, ha a levegő nem mozog és nem szállítja el a megmelegedett közeget, a talaj közelében jól nyissuk ki a szemünket. Figyeljük meg a korábban mozdulatlan lombok

vértelen remegéseit, a portölcsérek képződésének helyeit és mozgásuk irányait. Ha a termikforgók mozgási iránya nem meghatározható, vagy hol kicsit erről, hol kicsit arról közelednek, azaz az áramlási irány nem határozott, akkor legyünk résen.

50 méter felett – profi ernyőkezeléssel – még el is

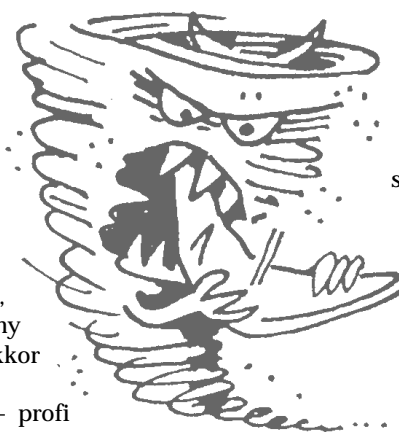
tekerhetünk belőle. De közelebb a talajhoz már nem szabad kockáztatni. Egy csukás, és nem lesz idő az újranyitásra, vagy a mentőernyőre. Leszállva, a váltások elkerülése, az egységes felület közepére törekvő biztonságot nyújthat.

A talajon állva azonban nem mindig látható a meginduló mozgás, egy hegyi starthelyen pedig lehet, hogy nem látunk rá a domborulatól a hegyoldalon meginduló forgóra.

A porördög többnyire nem a meredek szélfelőli oldalról támad. A lapos felületekről egy darabig nem szakad el, és lábunkig kúszhat. A hátoldali rotorok pedig kifejezetten segíthetik hátulról támadásukat, vagy elszakításukat. Ezért veszélyesebb ilyen időben a visszazalás, vagy a hátrasodródás.

Egyetlen orvosság a befújások és kihagyások ciklikusságának méretezése, és annak megítélése, hogy a körülmények miatt jöhet-e, jön-e porördög. És ha valaki meglátja, kiabáljon amerikai mintára, mert a porördög érkezése nem magánügy. Van amikor egyedül nem tudunk elbánni vele. Különösen, ha nincs elég gyakorlatunk. Ilyenkor kérjünk segítséget, fekdüdjünk rá a kupolánkra, ha sárkányt kell

megfogni, lépünk át a kormányrudon és fogjuk keményen a gépet az orránál. Ragadjuk meg egymás zsinórjait, vagy sodronyait! Vigyázat! A társ lefogása nem megoldás, hiszen vele együtt könnyedén felkaphat. Ha elment egy porördög, tíz-húsz perc, és jöhet a következő. Ha számíthatunk rá, elkerülhető. ■





## 20 UL VB 2003. Long Marston, Anglia

Ferenc Vince írása és képei.

Kezdjük a végén: Rabnecz Gábor ezüstérmes lett az angliai világbajnokságon! A klasszikus osztályokban mindössze négy gép, a szülő sárkányok között Rabnecz, a párosok között a Thuróczi–Guti, a Ferenc–Varga és a Kováts–Mészáros páros, a kétülékes paratrájkosok között két duó képviselte hazánkat a szigetországi vb-n.

A hat hivatalos versenynap alatt 16 feladatot repült meg a mezőny. Előfordult, hogy egyetlen napon négy feladatot kellett teljesíteni, és volt, hogy a reggel fél kilences start után (közben kettő ideiglenes repülőternek nevezett réten, illetve tarlón is leszállva) este nyolckor értünk vissza a bázisunkra.

A helyszín

A verseny helyszíne a Shakespeare szülővárosa melletti Long Marston volt. Angliának ebben a térségében rengeteg második világháborús repülőter található, ezek egyike volt a miénk is. Három különböző irányú felszállópályája közül az egyik (a leghosszabb, legjobb állapotban lévő) autós gyorsulási versenyeknek ad otthont, a legrövidebben hétvégi vásárokat tartanak. A harmadikat fele hosszán beépítették hangárokkal, illetve raktárakkal, a „mardék” két repülőiskola üzemel.

Technikai problémák

Kezdődött azzal, hogy a motor rázkódása miatt Aurélék kölcsön légszűrőjének mind a hat tolla megsérült. Aztán a harditárcsa szakadt el a reduktorban, majd a fékbowden. A Thuróczi–Guti páros légszűrőjét a tarlón leszállva kapott egy követ és kinyílt, mint a rózsza (a franciák segítségével ott helyben megjavították). Az említett hibák miatt még nem kellett számot kihagyni – aztán eljött az ideje annak is, amit, sajnos, mi tapasztaltunk meg először. Az egyik henger szelepelemelő

himbája eltört (ez három feladatban „eredményezett” 0 pontot), majd ismét Aurélék jöttek: közvetlen az utolsó szám startja után vissza kellett szállniuk, mert nem nyitott ki a termosztát, így nekik a tervezettnél korábban, egy 0 pontos feladattal ért véget a vb.



Variációk „svédcsavarra”

Az első versenyszámban befelé szűkülő spirál alakú kurzuson kellett fotókat keresni, és a fotók helyét összekötve három egyenest szerkeszteni; az egyenesek metszéspontja adta a feladat finispontját, egyben a leszállás helyét is (egy domboldalban lévő rétet). A rendezők számítottak rá, hogy nem mindenki találja meg a leszállót, ezért egy lezárt borítékban megkaptuk a leszálló helyét pontosan tartalmazó térképet. Aki felbontotta, 50 százalékos büntetést kapott. (Sajnos, ehhez a végső megoldáshoz kellett folyamodnia a Thuróczi–Guti párosnak is.) Aztán célra szállás 6x10 méteres deckbe, melyet 4x1,5 méteres mezőkre osztottak fel. Innen egy újabb navigációs feladattal repültünk vissza, befejezésükkel járó motoros célra szállással, hagyományos deckbe. Mindkét navigációs szám tartalmazott sebességi részt.

A következő napon szabadkézzel rajzolt, pillangót formázó útvonalon kellett 10 fotót megkeresni, majd a megtalált jel alakjától függően 198, 218 vagy 321 fokok irányszögön

repülve megtalálni a leszállót (újabb rétet domboldalban, 6–8 százalékos emelkedéssel). Ez a szám abszolút magyar főlnyot hozott, a szülőknél Rabnecz, a kétüléseknél a Thurócziék győztek, három ponttal megelőzve a második helyezett Ferenc–Varga párost. A leszállás ismét 6 méteres deckbe történt.

Innen indult a következő feladat, amely tisztán sebességi lett volna, ha nem tesznek bele a svédcsavart. A felszállást ugyanis – természetesen az emelkedő irányába – a deck végében 1 méter magasan kifesztett szalag felett kellett végrehajtani; minél közelebről indulsz, annál több pontot kapsz a felszállásért. Ha elszakítod a szalagot (Kováts–Mészáros), 0 pontos a mutatóvány. S hogy ne legyen olyan egyszerű az élet, a leszállásnál (újabb oldalra lejtő domboldalban, egy tarlón) egy hasonló módon elhelyezett szalag fölött kellett leszállni, majd a lehető legrövidebben megállni. Itt a megállás „rövidségét” díjazták (szalagszakítás: 0 pont). Az említett procedúrák között nem volt más dolgunk, mint a két pont közötti közel 22 kilométert a lehető leggyorsabban megtenni.

Kilóg a lóláb

A hazavezető útra kiírt szám során a térképen bejelölt 16 pont közül a lehető legtöbbet kellett felkeresni a rendelkezésre álló 2 óra 15 perc alatt. Itt még csak kicsit lógott ki a lóláb, de jött újabb csavar: nem fotózással kellett igazolni, hogy a versenyző valóban ott járt. A rendező ugyanis előre lefotózott minden „objektumot”, plusz további kettőt (ezek ún. hamis fotók, a tippelést elkerülendő); a pont fölé érve kellett azonosítani, hogy melyik a fotók közül az adott templom, majd a fordulópontra számát ráírni. S mivel a templomok mellé nem fektettek le ponyvajelet, a kellő helyismerettel rendelkezők – márpedig a helyiek azok voltak – jó néhány fotónak már a felszállás előtt beirhatták a számát. (A verseny nemzetközi tisztviselői közül néhányal beszéltem minderről, elismerték, hogy ez a fajta feladatkiírás tisztességtelen

előnyhöz juttatta a hazaiakat, és megígérték, hogy jelentésükben ezt szóvá teszik, más azonban nem történt)

„Inverz” termikszám

Volt még termikszám sebességi háromszöggel, a csavart, persze, ebbe is beletették. Temikelj addig, amíg úgy gondolsz, hogy marad elég benzined megrepülni a 47 kilométeres nyitott háromszöget, melynek kezdőpontja 12 kilométerre, végpontja közel 14 kilométerre van a repülőterétől, majd a reptéren szállj le hagyományos deckbe. A feladat ismertetése után az egész mezőny haja égnek állt, mintha mindenki Fantát ivott volna!

Számunkra ebben a számban következett be a baj. A finispont átrepülése után, 3 liter benzinnel a tankban, megállt a motor. (A rendezők uralták a helyzetet: mire a leplombált telefonomat kibontottam és hívtam a reptéren lévőket, már keresték csapattársaimat, hogy induljanak a terepre szállt sárkányért!) A számot egyébként a rendezők minden „ármánykodása” ellenére két termikelő fenomenunk nyerte.

Másnap a teljes csapat a mi motorunkat javította, az eredmény azonban váratott magára. Aztán újabb economy szám, mondhatnánk, hogy pókháló jellegű, de megint nem a távolságot pontoszták, hanem – a „templomos” feladathoz hasonlóan – a felkeresett pontok számát. Ezúttal útkeresztződés a célpontok. Este pedig – aznap csak egy feladatot volt – álló motoros célra szállás.

A változatosság gyönyörködtet

Régen ismét nekifutottunk a motorunknak (Aurél a főszereplő), már majdnem sikerült, amikor a csapatnak el kellett startolnia egy újabb, két kör menti navigációra. Nehány, szinte a guruló gépből adott instrukció alapján életre kelttettem a motort, így rendezői engedéllyel indulhattunk a mezőny után. A feladat végén ismét rétet, 6 méteres deckkel. A visszavezető kurzus három párhuzamos körív, ezek között cikázva kellett megtalálni 10 fotót, természetesen





tesen a legrövidebb idő alatt, majd álló motoros célra szállás időre: a hivatalos óra szerinti egész perchez képest a lehető legkevesebb másodperchibával érj talajt, ha lehet, a 250-es mezőben. Hazafelé is az utolsók között indultunk – és végig az időközben viharossá vált szélben repültünk –, így szinte töksötétben szálltunk le. Elem-lámpát kellett kérnem, hogy ki tudjam tölteni a térképet.

Pénteken a változatosság kedvéért újfent fordulópont-felkereső számot írtak ki, ezúttal teniszpályák adtak fotótémát. A változás annyi volt a korábbiakhoz képest, hogy a feladatra adott két és fél óra a térkép és a fotók átvételével már indult is, tehát a tervezés is beleszámított az időbe. Csaknem valamennyi gép tomboló szélben szállt fel, de volt, aki szikrázó napsütésben, más szakadó esőben, megint más szinte esti sötétségben startolt. A Kováts–Mészáros páros számára ez a szám – a hűtővíz felforrása miatt – alig néhány percig tartott.

Záróünnepély IFR-ben Visszatérve a reptérre kis ideig még bizakodtunk, hogy Rabnecznak sikerül megszerezni az első helyet, de este a táborunkba látogató vetélytárs, Richard Rawes magabiztosságát látva kezdtünk megbarátkozni a gondolattal: Gábor ezüstérmes.

A díjátadó csúszott vagy három órát, de így sem tudták kihirdetni a csapatverseny és a gyártók versenyének eredményét. Teljesen besötétedett, mire a mi Gáborunk a dobogóra állhatott. A vb méltó befejezéseképp gyönyörűen megkomponált, közel fél órás tűzijátékot produkáltak a rendezők.

#### Eredménylista

##### Együlékes hajlékony szárnyúak (17 induló)

1. Rawes Richard (Anglia) 10 348 pont
2. Rabnecz Gábor (Magyarország) 9801 pont
3. Nicholls Patrick (Anglia) 9458 pont

##### Kétülékes hajlékony szárnyúak (24 induló)

1. Simon Baker–Anita Holmes (Anglia) 10 643 pont
2. Robert Grimwood–Chris Saysell (Anglia) 10 495 pont
3. Samir Elari–Cathy Amalric (Franciaország) 10 314 pont
- ...
8. Thuróczi Endre–Guti Gábor (Magyarország) 8940 pont
14. Ferinc Vince–Varga Zoltán (Magyarország) 6566 pont
16. Kováts Aurél–Mészáros Tamás (Magyarország) 6374 pont

A kétülékes paratrájkok kategóriájában hét induló között a Kocsis István–Vargyai Livia páros negyedik, a Szilágyi József–Szilágyi Krisztina páros ötödik lett.



## Vince

Mezei Kati írása, Vince képeivel Számos pilótatársával ellentétben Ferinc Vincét évtizedekig nem foglalkoztatta komolyabban a repülés gondolata. A „hőskorban”, amikor Nagykanizsán is megjelentek a gyalogsárcányosok, tett ugyan néhány lépést az ügyben, ami abban merült ki, hogy alkalomadtán kinézett a startra.

A '90-es évek elején olvasott valahol a motoros sárkányrepülésről. Tervezte is, hogy alapít egy klubot akkori munkahelyén, Letenyén. Mivel azonban a település a határsávban helyezkedik el, reménytelen vállalkozás lett volna. Aztán egy hideg, téli napon megfogalmazódott benne a gondolat: mégiscsak kellene venni egy motoros sárkányt. Felesége első szóra (!) áldását adta a tranzakcióra, Vince pedig befizetett egy Trabant motoros gépre Molnár Zolinál. Közben a nagykanizsai reptéren felkereste leendő „kollégáit”, s az ott tapasztaltak hatására Rotaxra módosította a rendelést. '91 júniusának első napján ké-

szült el a repülő, Vince másnap szállt fel vele először, ekkor persze még nem önállóan. Aztán rekordsebességgel megcsinálta a kiképzést Sipos Imre oktatóval.

Rotax kontra Honda A következő évben Vince és navigátora – aki „civilben” a felesége volt – már indult a nemzeti bajnokságon, és nem kis feltűnést keltve meg is nyerték azt. Rövid ideig utast is repültetett, s bár akkoriban ez a fajta tevékenység még akár rentábilis is lehetett, megmaradt a versenysportnál.

A '92-es spanyolországi vb-n tagja volt a magyar csapatnak – a hazai ul-esek azóta sem képviseltették magukat ekkora létszámban világversenyen. Rotax 503-assal szerelt Racer GT-vel indult, közvetlenül a kiutazás előtt vett hozzá egy Hazard szárnyat, amit persze, hogy a helyszínen próbált ki először. Nem igazán jött össze a dolog – és Vincének be kellett látnia, hogy az 503-assal nem is igen fog, legalábbis az economy feladatokban biztosan nem.

– Hazatérve beszereztem egy Honda CBR 600-as hajtóművet, és másfél éves repülőtapasztalattal a hátam mögött nekiláttam a gépépítésnek. Úgy terveztem, hogy a kész sárkánnyal leszállás nélkül körbe-repülöm Magyarországot. Nem lett belőle semmi – ma már azt mondom, hál' Istennek. Az első kétszemélyes repülésem ugyanis – mit szépítek – förtelmesre sikeredett. A '93-as csehországi Eb-re inkább a régi gépemet vittem, a hondás verzió pedig végleg „elfelejtődött”. Csehországban versenyeztem utoljára a feleségemmel; kivételesen rossz időjárást fogtunk ki, s ő úgy döntött, nem hajlandó többé ázni-fázni. A kanizsai csapatban találtam új navigátoromra, akinek addig nem sok repült órája volt. El is kavartunk az első közös nemzetinken, igaz, nem az ő hibájából. A '94-es lengyelországi sikvidéki Eb sem sikerült sokkal jobban: örültem, hogy egyáltalán visszataláltam a reptérre.

#### Navigátor és menedzser

'95-ben Tóth László lett Vince navigátora, ami új lendületet adott a versenyzésnek. Laci ugyanis nemcsak navigátorként, hanem menedzserként is kiválóan bevált. Sorra „hajtotta fel” a szponzorokat, így legalább részben szakíthattak az addigi „saját zsebes” gyakorlattal. Rá egy évre, a bajai nemzetin már ezüstérmesek lettek. Ott próbálták ki először az akkoriban újdonságnak számító Delta Jet trájkot, amely mély benyomást gyakorolt Lacira, olyannyira, hogy rögtön meg is kezdte az újabb potenciális szponzorok „becserkészését”. Ennek köszönhetően hamarosan saját gyöngyház színű Delta Jetükkel emelkedtek a levegőbe.

– Ebben az évben a dél-afrikai vb-n is részt vettünk – mondja Vince. – Már önmagában eredménynek tekintem azt, hogy baj nélkül végigcsináltuk a versenyt, mivel a helyszín nem igazán volt biztonságos.



#### Mura Kupa-sorozat

A '97-as fekete év volt a nagykanizsai reptér történetében: két sárkányos életét veszítette egy balesetben. Vincéék gépével zuhantak le, mivel azonban a motor látszólag ép maradt, a Ferinc-Tóth duó azzal indult a nemzetin. Menet közben derült ki: a hajtóműnek csak a torka véres. A hajtókargörgők összeszaladtak, mire a motor leállt. Ezzel véget is ért számukra a nemzeti, harminc perccel azután, hogy elkezdődött.

Megrendezték viszont Nagykanizsán a „debütáló” Mura Kupát, közösen a lendvai (Szlovénia) és a perlaki (Horvátország) klubbal. Ez volt az első olyan verseny a világon, melyen nagy létszámú – 31 gépes fős – mezőny három ország légterében repült. A kupa központja aztán „vetésforgószertűen” változott: idővel a lendvaiak, majd a perlakiak is sorra kerültek.

#### Navigátor kerestetik

A törökországi I. Légi Világjátékokon Tóth Laci egyéb elfoglaltsága miatt nem tudott részt venni, ezért átmenetileg Lukács Norbert töltötte be a navigátor szerepét. (A világszerte meglehetősen szűk körű versenyen Kém Sándor ült a „jobb

egyesbe”, párosuk és a csapat egyaránt második lett.) Megnyerték az edzőszámot, és az első versenyszámban is jó eredményt értek el, az economy feladatnál azonban – ahogy Vince fogalmaz – eldobták a kalapácsnyelet.

– Terepre szálltunk, futótörés lett a vége. Ami a leszállót illeti, túl sok lehetőségünk nem volt, és én sem a legjobb döntést hoztam. A világszerte további részében rendezőként segédkeztem dr. Ordódy Márton versenyigazgatónak.

A '98-as matkópusztai nemzetin bronzérmesek, az ugyanott megrendezett világkupán negyedik lettek. (Úgy volt, hogy addigra lecserélik a Delta Jetet, aztán az élet másképp hozta.) Matkópuszta volt a helyszíne a következő évi vb-nek is, ahol Vince ismét Tóth Lacival indult. Nem sokkal később Lacit elszóltotta a munkája Nagykanizsáról. Vince új navigátora szintén a klubból került ki, Varga Zoltán személyében. Először a 2001-es balatonfőkajári nemzetin versenyeztek együtt, melynek utolsó tíz percéig vezettek kategóriájukban. Ekkor elkövettek egy hibát, ami valóságos láncreakciót indított el. – Éppen hogy másodikok lettünk. Nem igazán örültünk neki, annál inkább a Guti-Matuska páros, akik a dobogó tetején végeztek. Indultunk a spanyolországi világszerte játékokon is, ahová egyébként – központi támogatás híján – csak néhányan tudtunk kiutazni. Spanyolországban végre nem a Delta Jettel, hanem egy könnyebb Racer GT trájkkal versenyeztünk...

#### Rekordrepülések

A '97-98-as év nem kizárólag a versenyzés, hanem a rekordrepülés jegyében is telt. A Ferinc-Tóth formáció 560 kilométeres háromszög mentén sebességi világszerte rekordot repült, mely egy adminisztrációs hiba folytán nem „hitelesítődött”. A kísérletet 580 kilométeres háromszögon megismételték, s 82 kilométer/órás átlag-

sebességgel ismét világszerte rekordot állítottak fel – immár hivatalosan is.

Emellett 50 kilométeres hurkon országos, 100 kilométeres hurkon újabb sebességi világszerte rekordot repültek, utóbbit hamarosan meg is javították. Egy hét múlva azonban a Varga Somogyi-Szurma páros megdöntötte azt, így a dokumentáció megint csak nem jutott el az FAI-hoz.

A mai napig érvényes viszont a 25 kilométeres egyenes mentén, oda-vissza repült 132 kilométer/órás sebességi világszerte rekordjuk, melyet Apollo C15 szárnnyal, Rotax 582 motorral szerelt Delta Jet trájkkal „követtek el”. Az 580 kilométeres világszerte rekordot negyedik nekifutásra „hozták össze”, közülük a harmadik különösen emlékezetesre sikerült.

– A gépet természetes teletankoltuk, fel szállósúlyunk 450 kilogramm körül járt. A motor egy-egy pillanatra kihagyott, ennek azonban nem tulajdonítottunk jelentőséget. Lassan emelkedtünk, majd a reptér déli végén, olyan 30-40 méteren lehörgött a motor, és nem is volt hajlandó magához térni. Erős merülésben kikerültük a „szembe jövő” fát és dombot. Leszálló sehol, viszont vészesen közeledett az erdő. Enyhe bal fordulóval kitértünk, ekkor azonban egy bokorsor következett. Az utolsó sebességtartalékunkat kihatározva kilöktem a kormányt, így éppen csak sűrűlt az „élősövényt”. Még elrepültünk egy villanydrót alatt, aztán a reptértől alig egy kilométerre leszálltunk. (Ahhoz képest, hogy rekordkíséreltre indultunk...) Szerencsésen megúsztuk a kalandot, a technikával egyetlen: mindössze a légszűrőből tört ki egy borsónyi darab. Mint kiderült, a motorleállítás oka valami kis maszat volt, ami eltömítette a karburátort. Gyorsan kijavított a hibát, és másnap megrepültük a rekordot.



Európa-bajnokság Nagykanizsán  
A tavalyi Eb-nek Vince szükebb hazája, a nagykanizsai reptér adott otthont.

– Ordódy Marci e-mailben keresett meg, tudnék-e helyszínt ajánlani a rendezvénynek. Hát, tudtam... Egyetlen éjszaka kidolgoztam a verseny tervezetét. A nagykanizsai önkormányzat támogatásával Eb-hez méltó színvonalra fejlesztettük a repteret, rendezőgárdánk pedig már bizonyított a Mura Kupa-sorozaton. A felkészülési lehetőséget is nyújtó nagykanizsai nemzetit megnyerték: Zolinak ez volt az első nemzeti-győzelme, Vincének már a negyedik. Az Eb-n új, négyütemű Verner motorral indultak. Az utolsó előtti versenynapon még vezettek kategóriájukban, aztán másnap estére lecsúsztak a hatodik helyre. Az üzemanyag-számban elért eredményükre azonban Vince a mai napig joggal büszke:

– 6 liter benzinnel három és fél órát töltöttünk a levegőben, ebből két és felet álló motorral – egy igen nehéz trájjal és az én 100 kilogrammos pilótasúlyommal. Az igazsághoz tartozik, hogy több csapattársam ennél is nagyobbat dobott.

Éjszakai repülés

Vince egyike volt annak a nyolc magyar pilótának, akik a világon egyedülálló módon éjszaka, kötélekben repültek bemutatót – méghozzá Szaúd-Arábiában, ahol az iszlám vallás törvényeit a legerősebben tartják, illetve tartatják be, s ahol a sportrepülés addig lényegében ismeretlen fogalom volt.

A magyarok a helyszínen tudták meg: házigazdák éjszakai kötélekrepülést terveznek bemutató gyanánt. Holott – mint ismeretes – sem az éjszakai VFR, sem a kötélekrepülés nem jellemző sárkányos körökben. Az idő is szorított: a vámból frissen kiszabadított légi járműveket még fel kellett szerelni fényekkel, így a felkészülésre mindössze két nap maradt. Mellesleg a belterületen kiépített reptér a ten-

gertől egy, a dzsiddai nemzetközi repülőtér egyik betoncsíkjától két kilométerre helyezkedett el – ez utóbbi egyben 200 méter „magas” plafont is ered-ményezett. Ráadásul a reprádiók egy része nem érkezett meg. A reptér közvetlen szomszédjára pedig egy forgalmas út volt.

Mivel nyolc sárkány állt rendelkezésre, a szakmai vezetés úgy döntött, hogy a két hármas köteléket egy géppár követ.

– Már a levegőben voltunk amikor rádió jelezték, hogy csúszik a bemutatót, mert a herceg még nem érkezett meg – meséli Vince. – Kötelékben róttuk a köröket, mikor az egyik gépről félig levált a helyiek által felragasztott reklámmatrica, hatalmas légellenállást okozva az egyik szárnyon. Társunk visszazállt a reptérre, ahol letépték a reklámot, s egy „riadóstart” után éppen elfoglalhatta helyét a formációban.

A motoros sárkányos minimális és maximális sebessége között viszonylag kicsi a különbség – ezt pedig izomerőből, a kormány erőteljes húzásával lehet létrehozni. A külső íven repülő kísérő gyorsan fáradt, míg a belső az átesés határán erőlködött. Ez utóbbi – a kis sebesség és súly miatt – a levegő minden rezdülésére érzékenyen reagált, s állandóan ki akart térni pozíciójából.

A bemutató végül jobban sikerült, mint remélni merték. Immár rutinosan fűttek be magukat, s mindvégig egy-két méteres térközt tartva repültek.

A következő állomás: Anglia

Beszélgetésünkkor Vince már az angliai vb-re készült:

– A Verner motorral máig sem „értünk össze” teljes mértékben. Nyilvánvaló, hogy az új hajtóműnek köszönhetően az eddiginél lényegesen kisebb hátránnyal indulunk az economy számokban. Tény viszont az is, hogy a kétülékes kategóriában rendkívül szoros a mezőny.

## BAZUL Kupa

UI-es körökben immár nyolcadik éve a BAZUL Kupa tölti be az évadzáró verseny szerepét. Kisebb volumenű rendezvényként indult – emlékeim szerint volt, hogy mindössze öten neveztek. (Motivációként a közeli kocsmában mért akciós vodkát is „belengettem” az akkor még létező Pilóta hasábjain.) Mostanra nagyjából 20–25 gép jön össze egy-egy kupán, egy-és kétülékes súlyát-helyezéssel, merev szárnyú és újabban movit kategóriában. Mindez elsősorban a rugalmas szervezőknek és a nyomott áraknak köszönhető, különös tekintettel a költségkímélő reptéri büfere.

Az elnevezés – úgymint BAZUL – Borsod-Abaúj-Zemplén (BAZ) megye és az ultrakönnnyű repülés (UL) szintézise. Az ötlet dr. Ordódy Márton fejéből pattant ki annak idején; neki egyébként is kedves reptere a miskolci, már csak azért is, mert ebben a városban tanult „egyetemlegesen”. Az első kupák Marci irányításával zajlottak, aztán a miskolciak is kitanulták a szakmát, és mostanra a rendezőcsapat „önjáróvá” vált.

– Évadzáró versenyről lévén szó, figyelembe kell vennünk: a még kivethető szabadnapok számánál csak a pénzügyi keretek korlátozottabbak – mondja Kiss László (Kenya) versenyigazgató. – Mindemellert – a pilóták dolgát megkönnyítendő – számos kötöttséget is feloldunk. Nincs szükség előzetes regisztrációra; az első versenynap reggelén beeső önkéntesek minden további nélkül indulhatnak. Így a kupa – számunkra legalábbis – improvizációk sorozatát jelenti; például sohasem tudjuk előre, mennyi szállásra, térképre stb. lesz szükség, mekkora szervezőgárdát mozgósítsunk. Szerencsére a Borsod Megyei Repülőklub magáénak érzi a BAZUL Kupát, és jelentős anyagiakkal járul hozzá ahhoz. Sőt, országos rendezvényről lévén szó, a szakág is támogatja.



A kétnapos versenyt évek óta „rászervezzük” az egri Apollo találkozóra, azaz a résztvevők – nagyjából 20–25 géppel – egy navigációs számot megrepülve mennek át Egerbe. (Az idén a rossz idő miatt nem volt „átfedés” a találkozó és a kupa között.) Ezzel persze az értékelés is mobilis válik, mivel az Apollo Airporton hirdetésünk eredményt.

A BAZUL Kupa hagyományosan nem tartozik a legnehezebb versenyek közé. Sokan nem is a megmérettetés, sokkal inkább a tapasztalatszerzés okán neveznek. A mostani „kiadás” feladatkiírása valamelyest eltért a korábbiaktól. Igaz, ezúttal is a szokásos mennyiség – három navigációs szám és egy precíziós leszállás – fért bele a két napba. A rendezők azonban – a Miskolcon rendezett rally nemzeti mintájára, melyen egyébként maguk is indultak – települések helyett például út-vasút-folyó kereszteződéseket adtak meg fordulópontként, s ezek mellé fektették le a „bizonyító erővel” bíró jeleket.

A versenyzők az eligazításon kiosztott borítékokban – a térképek és a feladatlapok mellett – léptékvonalzót és szögmérőt is találtak. Ezek segítségével kellett megszerkeszteniük a 165 kilométeres útvonal 8 fordulópontját, amelybe 4 időmérő kaput is beiktattak a rendezők. Az első



nap a 22 gépből álló „stáb” valamennyi tagja eredményesen átküzdötte magát a Zempléni-hegységen. Sárospatakon, Totya repterén a helyi erők gulyással várták őket.

Az eredménylista szerint a „csavar” nem érte váratlanul a mezőnyt: a pilóták átlagosan 70–80 százalékot teljesítettek. Mindemelllett a GPS alapú értékelésre is felkészülhettek, ami előbb-utóbb nyilván bekövetkezik.

A mezőny nagy részét „visszaesők” teszik ki, de évről évre feltűnnek új arcok is. A BAZUL Kupa elsősorban a régió versenye – a helybeliek mellett főleg nyíregyháziak, debreceniek képviseltetik magukat –, de például a merev szárnyúak kategóriáját megnyerő Gróf Zoltán–Straubinger József formáció a Komárom-Esztergom megyei Tarjánból zárandokolt el a versenyre, egy Kit Fox típusú ul-lal.

– Harmadik éve versenyzünk – meséli Gróf Zoltán. – Mostanáig általában a második-harmadik helyen végeztünk; úgy látszik, a többi merev szárnyú „profibb” volt, hibázni pedig – mint ismeretes – könnyű. Igyekszünk minél több rendezvényre eljutni, s ily módon minél több repteret és embert megismerni.

A debreceni Smidróczki Zoltán többek között a szegedi nemzetin is felhívta magára a figyelmet, olyannyira, hogy a válogatott tagjaként mindjárt indulhatott volna az angliai vb-n is. Újszülött kislánya azonban elsőbbséget élvezett, és Zoli – saját bevallása szerint – egyébként sem érezte magát teljesen képben: navigációs képességein még javítani akar, és a repülőjével sem „értek” össze teljes mértékben. Mint mondta, az Air Creation XP-11-es szárny, az 508-as Rotax erőforrás és a Thuróczy Endrének köszönhető trájék harmonikus versenygépet alkot, amelyet szokni kell.

A közelmúltban viszont Deleff Istvánnal és Szabados Zoltánnal – valamint két földi

kísérő közreműködésével – a „szomszédok” légtérén át repülte körbe Magyarországot. Az így megtett 1600 kilométer mindannyiuk számára hatalmas élményt jelentett. A magyar sárkányosokat mindenhol szívesen látták, az egy szem Ukrajnát leszámítva, ahová nem, azaz csak 3000 méter fölött kaptak belépési engedélyt, így kénytelenek voltak törölni az útvonalból.

A BAZUL Kupán ismét Zoli vitte el a pálmát az együlékes hajlékony szárnyúak kategóriájában.

– Kellemes, mondhatni baráti repülésben volt részünk, amit a kezdőknek is nyugodt szívvel tudok ajánlani – mondja. – Kiegyenlített mezőny indult az idei kupán, például az első négy helyezett között viszonylag kis pontkülönbség döntötte el a végleges sorrendet. Mivel tavaly is részt vettem a BAZUL-on, volt némi helyismeretem, bár – mint alföldi pilótának – még mindig szokatlan számomra a terep.

A Soóváry Tivadar–Fehérvári Tamás duó Falke típusú movittal indult a kupán. Riválisuk csak az első versenynapon akadt, Bajusz Huba és navigátora személyében. Tivadar egyébként siklóernyővel és vitorlával is repül. Utóbbinál, mint mondta, soha „nem volt ki” a csapat, az ebből adódó bonyodalmakat megelőzendő nyergelt át a felszállómotorral megtárgatott Falkéra, amit a legjobb túragépnek tart.

– Tény, hogy valamivel „lustább” a kupán részt vevő gépeknél – magyarázza a pilóta – Ráadásul felsőszárnyas, plexiajtós Foxokból nyilván a kilátás is jobb. Ezért némiképp eltérő technikával repültünk: több jelet hátratekintve, s mivel pontosan a kurzuson voltunk, „eselve” találtunk meg. Valamennyi feladatot időre teljesítettük, elsősorban Fehérvári Tamásnak köszönhetően: vele akár iránytű nélkül is el mernék indulni.

Bár az állami tulajdonban lévő repülőteret a jogszabály értelmében 15 évig használhatja a klub, előbb-utóbb bekövetkezik a placc tulajdonba adása. S mivel Miskolc legértékesebb területéről van szó, sorra jelentkeznek az önkéntesek, akik nagyon is el tudnák képzelni a reptér nem sportcélú hasznosítását. A miskolciak csak remélni merik, hogy jól jönnek ki a tárgyalássorozatból, és nem szorulnak ki a jelenleg használt területről a reptér túloldalára, ami legalábbis behatárolná lehetőségeiket.

#### Eredménylista

Együlékes hajlékony szárnyúak kategóriája:

1. Smidróczki Zoltán (Debrecen) 3285 pont
2. Molnár Imre (Debrecen) 3035 pont
3. Tóth József (Miskolc) 2995 pont
3. Martinecz Endre (Nimbus) 2995 pont
4. Fehér László Kristóf



- (Miskolc) 2610 pont
5. Hangonyi János (Salgótarján) 1465 pont
6. Mátyus László (Miskolc) 840 pont
7. Gömöri László (Eger) 785 pont
8. Márton Lajos (Salgótarján) 0 pont

Kétülékes hajlékony szárnyúak kategóriája:

1. Gajdán József– Gajdán Szabolcs (Miskolc) 2660 pont
2. Szepesvári Sándor–Györi Gyula (Miskolc) 2615 pont
3. Kállai Attila–Soós András (Miskolc) 2485 pont
4. Juhos István–Sipos Ágnes (Debrecen) 2445 pont
5. Kovács Attila–Kovács Dániel (Nyíregyháza) 2355 pont
7. Török András–Czigler Elek (Nyíregyháza) 2325 pont
8. Bartovics József–Pokoraczkai István (Nyíregyháza) 1250 pont

Merev szárnyúak kategóriája:

1. Gróf Zoltán–Straubinger József (Kecskéd) 2695 pont
2. Balázs Lajos–Böszörményi Jenő (Miskolc) 2565 pont

Movit:

1. Soóváry Tivadar–Fehérvári Tamás (Eger) 2690 pont
2. dr. Bajusz Huba–Bólya Bea (Szeged) 1735 pont

## Repülőtér a határon

130. szám – 2003. október ■ ParaPower

Mezei Kati írása, Patonai Tamás képeivel. Az osztrák-magyar határ közelében lévő repülőtér helyén nem is olyan régen még szántóföld volt. Ma már a legkülönbözőbb nációk képviselői a legkülönbözőbb műfajokban repülnek Fertőszentmiklósra.

A repteret 1997-ben alapította Franz Meidl logisztikai vállalkozó, aki nemrég még maga is aktívan pilóta volt. Első lépésben a területet tették alkalmassá a gépek fogadására, majd fokozatosan kiépítették az infrastruktúrát is.

Veigli Szabolcs repülésirányító elmondta: jelenleg a hangárban magántulajdonban lévő repülők „laknak”, a kúton repbenzin és kerozin egyaránt kapható, és most már étterem is várja a megfáradt vándorokat. Határlépés esetén vámvizsgálat rendelkezésre áll. A merev szárnyúakon kívül akadnak motoros sárkányosok is, szám szerint heten, mindannyian a Szombathelyi Repülő Klub sárkányrepülő szakosztályának tagjai. A közelmúltban a siklóernyős sport is „felütötte a fejét” Fertőszentmiklósra, közelebből a pálya nyugati részén; ők természetesen csörléshől szállnak fel. (Az ország számos más táj-

val egyetemben a Kisalföld sem bővelkedik starthelyekben.)

A mostanra „bejáratott” reptér tavaly rendezte debütáló repülőnapját, majd a sikeren felbuzdulva idén a másodikikat is – olyan „vendégszereplőkkel”, amelyek véletlenül sem a hazai gépállomány összetételét tükrözik. A rendezvény egyik fő attrakciója az 1950–60-as évek utasszállítója, a Li-2 volt. (A szerzőnek akkora mákja volt, hogy a ma már szinte múzeális értéket képviselő géppel utazhatott Budaörsről Fertőszentmiklósra és vissza). A Red Bull Flight Team égisze alatt „fellépett” egy Pitt és egy Courser. Pilótáik egyébként szinte hazajárnak Fertőszentmiklósra. Itt léptek be ugyanis, ha egy-egy magyarországi air show-ra voltak hivatalosak, aztán – látva, hogy Fertőszentmiklósra lényegében zavartalanul gyakorolhatnak – lassacskán odaszoktak. A legnagyobb sikert talán Besenyei Péter aratta „lekoppinthatatlan” figuráival, és a nézők – csak úgy viszonyításképpen – egy Cap típusú műrepülőgépet is megcsodálhattak „akció” közben. Az érdeklődők létszáma egy nagyobb reptérnek is becsületére vált volna, annak

köszönhetően, hogy a show-t jó előre beharangozták, különös tekintettel a helyi sajtóra. A vizuális élmény hatására sokan közülük élesben tesztelték a gépeket, sőt, az ejtőernyősök is tandemben „nyomták”. A rendezők a repülésnek nem feltétlenül elkötelezett vendégekre is gondoltak. Buliczka Péter a hivatásosokat megszegyenítő rutinnal kommentálta a látottakat, minden szakkifejezéshez közérthető magyarázatot fűzve. Alkalmi hallgatói valószínűleg soha többé nem nevezik rendszámnak a lajstromjelet, szélességnek a feszítávot, és nem kapkodnak a telefonjuk után, ha Besenyei Peti beüzemeli a füstölőt.

### Fertőszentmiklós Airport

LHFM/MAGYARORSZÁG

Vonatkozási pont:

N 47°35'1,2" E 016°50'41,7"

Futópálya:

16/34 985x23 m aszfalt

Frekvencia:

124,45 MHz Fertőszentmiklós

### Információk

Nyitva tartás:

- belföldi forgalom számára: minden nap 08.00-tól (helyi idő) napnyugtáig;
- nemzetközi forgalom számára: október 31-ig naponta 09.00-tól 19.00-ig (helyi idő), de maximum napnyugtáig.

### Határnyitás igénylése:

legalább 1 órával a tervezett indulás vagy érkezés előtt, telefonon vagy faxon.

Patonai Tamás (Szombathelyi Repülő Klub) a Fertőszentmiklósra látogató sárkányosok számára kedvezményes szálláslehetőséget kínál Fertődön. A reptér és a szállás közötti utazást megoldja.

További információ:

Telefon: 20/920-4801

Internet: [www.patonai.hu](http://www.patonai.hu)



31

130. szám – 2003. október ■ ParaPower



## „Nem a nyereség, hanem az őszinte részvét a fontos”

I. Hátimotoros Ügyességi Találkozó, szeptember 27-28., Gyúró



A hátimotorozás – mint némiképp individualista műfaj – nem igényel különösebb stábot. Részben ez az oka annak, hogy pillanatnyilag senki sem tudja pontosan, hány PPG-pilóta van az országban.

A közel élők még csak-csak összejönnek, hogy közös projekt keretében zargassák a légtereket. Az ország különböző pontjain üzemelő pilóták azonban sokszor nem, vagy csak felületesen ismerik egymást, holott a visszajelzések szerint ők is igényelnének valamiféle együttműködést már ha tudnák, hogy kivel, kikkel működhetnek együtt.

A Vamp-air Repülőklub a fentiek felbuzdulva – az ismerkedés és a tapasztalatcsere jegyében – rendezte meg az I. Hátimotoros Ügyességi Találkozót a gyúrói placcon. A programot néhány FAI-min-tára kidolgozott versenyszámmal súlyosbítottuk, melyeket részben az erős szél okán végül törölni kellett. Viszont minden eddigénél nagyobb számban képviseltették magukat PPG-sek és reménybeli PPG-sek, így – ahogy Ferinc Vince mondaná – a foglalkozás elérte célját. Fiatal sportról lévén szó, a hátimotorozásban a versenyek, találkozók sem túl gyakoriak. Az 1998-as matkópusztai világkupán több külföldi PPG-pilóta vendégszerepelt, dr. Ordódy Márton és egy valódi angol earl – és magát nemes egyszerűséggel csak

farmernak tituláló – Richard Meredith-Hardy égíste alatt. A következő évi matkópusztai vb-n Bíró Bálint és Fehérvári Tibor képviselte Magyarországot; Bálint, ha valamivel járatosabb a mostanra rutinná vált óvánháborúban, valószínűleg az első hat helyezett között végez. Ő hozta össze tavaly az első hátimotoros nemzeti bajnokságot is, ami egyben felkészülést is jelentett a nagykanizsai Európa-bajnokságra, s aminek folyamányaképp a hatfős magyar csapat élesben sem vallott szégyent. És ha nem betegeskednek egynémely motorok, az eredménylista is másképp alakul, dacára annak, hogy válogatottunk erős nemzetközi mezőnyben debütált.



Szaky, mint fáradhatatlan légítaxi

Úgy tűnt, az idei szezon PPG-rendezvény nélkül telik el, aztán Ambrózy Peti mégiscsak szervezett egy találkozót az utolsó nyári hétvégén, Szigligeten. Sajnos, a várható rossz idő miatt – ami természetesen be is ütött – viszonylag kevesen jöttek el. Azért a hidegfront előtt még sikerült legalább részlegesen körbepülni a Balatont.

### Aknamunkák

A Vamp-air Repülőklub – ahogy elbutult szerkesztők mondják – hiánypótló szándékkal hozta össze az I. Hátimotoros Ügyességi Találkozót a gyúrói placcon. Bár a találkozó alapvetően a haverkodásról és persze a közös repülésről szólt, Farkas Tibi és Szaky FAI-kompatibilis forgatókönyvet dolgozott ki, amelyben többek között célra szállás, szalalom, navigáció, valamint sebességi és üzemanyag-takarékossági feladatok szerepeltek. (Egyébként a sport zsenje korát jelzi az is, hogy az FAI Sportkódex néhány évvel ezelőtti kiadásában a PPG-feladatok értékelésre szolgáló és nyilván hirtelen felindulásból elkövetett képletek némelyikében nulla volt a nevező.)

Nem kevés konspiráció árán felkutattuk az ország különböző pontjain rejtőzködő magányos pilótákat, Vonyarcvashegytől Orosházáig. Meghívtunk gyalogosokat és civileket, sőt a médiát is sikerült meggyőzni arról, hogy egy sportrepülő rendezvény „patakvér” nélkül is lehet figyelemfelkeltő és látványos.

Az aknamunkák nyomán összesen 19 aktív PPG-pilóta és lényegesen több szimpatizáns érkezett szombat reggel Gyúróra. Aztán megjelentek az írott és elektronikus médiumok képviselői, akiknek ezúton is köszönet a méltányos bánásmódért.

Termik, porördög, fürdőszobamérleg Minden együtt volt a sikeres rendezvényhez leszámítva az időjárást. Termi-

kek, porördögök követték egymást, mi pedig kénytelenek voltunk belátni: a hazai és külföldi meteor site-ok együttes erővel – nem is próbáltunk szalonképes kifejezést keresni – megszívattak bennünket. Az első nap még elviselhető – bár a prognosztizált 10 kilométer/órát messze meghaladó – szél ugyan nem tette lehetetlenné a repülést, de ügyességi feladatokkal kombinálva már tényleg túlzásnak tűnt. A pilóták végül nem is kockáztatták meg a versenyzést – amit egyáltalán nem bántunk. Az egyetlen megrepült feladat, a célra szállás egyfős mezőnyét alkotó Tardy Tamás fölüeny győzelmet aratott.



Romi légi úton jött, a média képviselői vele hiénázhattak

A fentiek fényében maradtunk annál, ami amúgy is a találkozó célja volt. A virslis és sörtesztelés közepette elmerültünk a tapasztalatcsereben és az ismerkedésben. Ahogy egy nem hátimotoros – viszont civilben eléggé üzletember – vendégünk némi freudi elszózással fogalmazott: „Egyébként sem a nyereség, hanem az őszinte részvét a fontos.” Nem sokkal később ő is motorral a hátán rohagált kitartóan, és gázadással akár a felszállásig fokozhatta volna erőfeszítései hatékonyságát. Barátnője követte a példáját; neki





országban pillanatnyilag jelen lévő hátimotor-flottáról, a házilag faragottaktól a gyáriakig terjedően. A pilóták tolóerőmérsnek vetették alá motorjaikat a Hegedűs Román által üzemeltetett fűrdőszobaméreg közreműködésével – és mindjárt le is vonhatták a konzekvenciát. A repülésről sem kellett teljesen lemondaniuk: csak ritkán fordult elő, hogy két-háromnál kevesebb légi jármű legyen a levegőben, így kölcsönösen megcsodálhatták egymás fel- és leszállási technikáját. (A rossz nyelvek szerint a leszállás súlyosabb változata a földet érés, ezt követi a megérkezés, vég-ső esetben a becsapódás. Ez utóbbi verzióra – mindannyiunk elmondhatatlan megkönnyebbülésére – nem volt példa a rendezvényen.) A vasárnapra tervezett Budapest körbepérése – ami különben nem is versenyszám lett volna – már kivitelezhetetlennek bizonyult a tovább erősödő szélben. *(Folytatás a hátoldalon.)*

persze szemtanúk szerint lényegesen jobban ment ez a dolog. (Igaz, az ő testalkatát nem határozta meg döntő mértékben az üzleti élet.) A lényeg, hogy kézfelfogható tapasztalatokat szerezhettek a hátimotorozásról – a többi résztvevővel egyetemben, akik között nem is a PPG-sek voltak túlerőben, hanem olyan gyalogosok, akikben valamilyen szinten már felmerült a motorozás eretnek gondolata, általában a starthely – és időhiánytól indítván.

Bár nem terveztünk szakmai napnak vagy workshopnak álcázott termékbemutatót tartani, aki igényelte, képet kaphatott az



## Startkönyvet vegyetek!

Megújult, színvonalasabb formában ismét kapható startkönyv az MRSZ-ben. Ára 400 Ft/db.



A 2004-es évre terveink szerint két üzemeltetési alapokmány lesz szükséges: a startkönyv, benne az érvényes jogosítás bejegyzésével, és az alkalmassági kártya, hátoldalán a biztosítást igazoló matricával. Az MRSZ liszensz a jelenlegi javaslat szerint nem lesz kötelező, csak a külföldön repülni szándékozók számára (IPPI kártyával együtt). Az MRSZ licenszhez igyekezünk külföldre érvényes felelősségbiztosítást kötni. Az MRSZ tagságot a Sporttörvény által kötelezővé tett sportigazolvány fogja igazolni.

Bővebb tájékoztatást a novemberi szakmai vezetői továbbképzéseken fogok adni. Egyelőre most pótoljátok startkönyvi hiányaitokat.

Guriga

Szerezd rezsión UL-szakszót!  
Eladó egy kétszemélyes  
Jora típusú ultrakönnnyű repülőgép  
1/5 tulajdonrésze,  
igen kedvező  
feltételekkel.



Motor Rotax 503; repült idő 220 óra.

Érdeklődni a 06-30-354-56-92-es telefonon lehet.



## Hirdetési tarifáink

1/6 oldal 1500 Ft  
 1/3 oldal 3000 Ft  
 1/2 oldal 4500 Ft  
 1/1 oldal 6000 Ft

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

Magyar Bertalan  
(beric)

E-mail: [beric@index.hu](mailto:beric@index.hu)  
 Tel.: (28) 514-791; (30) 9642-652

## Búcsúzom

a Madártoll Börze rovatától, hirdetőktől, szerkesztőktől. Köszönöm mindazon pilótatársaim munkáját, akik segítettek nekem. Szégyelljék magukat azok a hirdetők, akik nem fizettek megjelent hirdetéseiért. A továbbiakban tipográfus szerkesztőtársam, Magyar Bertalan várja hirdetéseiteket. Jó leszállást kívánok mindannyiótoknak!

Pinczés-Balog Attila



**Racer GT**  
**503-as motorral,**  
**C15 és C17**  
**szárnyal eladó.**  
**Tel.: (30)2819-754**

(s)



**Eladó egy**  
**APOLLÓ CX RGT**  
**motoros sárkány**

CX 19-es szárnyal, Molson-motorral alaplászerekkel, szép állapotban. A trike két-személyes oktatásra, utasvitelre alkalmas.

**Irányár: 480 ezer Ft.**  
**Gábrriel Szabolcs**  
**Tel.: (20) 370-5420**



**ARROW GP 500**  
**65 lóerős, 0 órás**  
**motor eladó.**  
**Érdeklődni a**  
**(06-30) 217-7516-os**  
**telefonon lehet**  
**Borbély Bélánál.**



**ELADÓ!**

Apolló C 15, szárny, RGT trike, 503 motorral, 3 tollú Ivoprop légcavarral, hangárban tárolt megkímélt állapotban. Ára: 1.400.000.-Ft. Ugyanitt 1 db BB-02 Serpa szárny sürgősen eladó, egy éves, alku nélkül 450.000.-Ft-ért.

Érdeklődni lehet Pamacsnál  
 T.: 06-309-316-182 (Tóth Ferenc)



**Rotax 503-as**  
**motoros tandem**  
**sárkányrepülőgép**  
**kitűnő állapotban eladó**  
**Érdeklődni lehet**  
**a 06-20-5919-737-es**  
**telefonszámon**



**Eladó**  
**egy KPL II.**  
**és hozzá**  
**2 trapézszár**  
**450E Ft**  
**Borovszky Gergely**  
**(20) 937-2512**



**ICARO SkyRunner**  
**bukósisak eladó (60-as)**  
**2003 májusban vett, 20 órát**  
**repült, Carbon optic, szuper**  
**könnyű. Az új ára 190 euro. Ára**  
**30.000.-huf. Ugyanitt Airwave**  
**K4 gyalogszárny 90.000 Huf**  
**Tel.: 06 20 32 24 087**  
**Balogh Zsolti**



**ENAIRGY**

(20) 9458-658

**SIKLÓERNYŐS ISKOLA** biztosítunk!

**SIKLÓERNYŐS TANFOLYAMOK**

Teljes felszerelést,  
oktatót anyagot

## ÚJ ÉS HASZNÁLT FELSZERELÉSEK

Ernyők						
Típus	Szín	Súlyhatár	Állapot	DHV	Évjárat	Ár
UP Vision	Rozsaszín	60-85	Jó	2	1995	100 ezer
UP Vision	Lila	85-110	Extra	2	1996	120 ezer
Advance Sigma 3	Fehér	95-110	Extra	2	1997	140 ezer
ProDesign Compact	Zöld	75-95	Jó	2	1994	80 ezer
FreeX Speed	Fehér	85-110	Jó	2	1998	100 ezer
Edel Sector TX	V. kék	90-105	Jó	3	1998	100 ezer
Firebird Apache	Lila	60-75	Extra	2	1992	80 ezer
Airea Balance	Piros	85-110	Extra	1,2	1999	180 ezer
Edel Saber	Fehér	80-105	Extra	2	1998	150 ezer
Airwave Sport M	Piros	80-100	Új	1,2	2002	1200 ezer
Edel Galaxy tandem	Fehér	150-200	Jó	2	1996	120 ezer
Advance BiBeta tandem	Fehér-sárga	140-210	Extra	1,2	1998	260 ezer

Beülők						
Típus	Szín	Karabél	Méret	Protektor	Évjárat	Ár
Dimensionenvolo	Fekete	Gyors	L	Airbag	1999	52 ezer
ProDesign	Fekete-piros	Gyors	M-L	Airbag	2000	50 ezer
Paratech	Sárga	Normál	M	Kemény	1999	30 ezer
Sky Line Racer II	Fekete-kék	Gyors	M-L	Airbag	Új	75 ezer
Sky Line Project	Kék-fehér	Gyors	M-L	Airbag	Új	75 ezer
Sky Line Project	Fekete-piros	Gyors	M-L	Airbag	Új	75 ezer
Sky Line Project	Fekete-kék	Gyors	M-L	Airbag	2001	70 ezer
SupAir	Fekete	Gyors	M-L	Airbag	2001	50 ezer
Lubin	Fekete-zöld	Gyors	L	Airbag	1999	55 ezer
ProDesign	Fekete-piros	Gyors	M-L	Airbag	2000	50 ezer

Mentőernyők						
Típus	Súlyhatár	Állapot	Évjárat	Ár		
Vinitex	100	Használt	1999	39 ezer		
Charly Revolution	120	Használt	1999	52 ezer		
Vinitex	120	Használt	1999	39 ezer		
Charly	100, 130	Használt	1999	39 ezer		
Charly Second Chance	86, 98, 118	Új	Új	65 ezer		
Charly Clou !!!!!!	140	Új	Új	88 ezer		
Sky Line	120	Új	Új	65 ezer		

Sisakok						
Típus	Szín	Méret	Állvédő	Évjárat	Ár	
Charly Insider	Métál	Rendelésre	Igen	Új	32 ezer	
Charly Insider	Fehér	Rendelésre	Igen	Új	30 ezer	
Charly Insider	Chrom	Rendelésre	Igen	Új	40 ezer	
Charly Air Control	Bármí	Rendelésre	Szerelhető	Új	18 ezer	

Variók, GPS-ek						
Típus	GPS-kábel	PC-kábel	Évjárat	Ár		
3rauniger Competition			1996	90 ezer		
flytec 4005			Új	62 ezer		
3rauniger IO Comfort			Új	59 ezer		
3rauniger AV Pilot			Új	45 ezer		

Overallok						
Típus	Évjárat	Ár				
Wubes Nigra	Új	24 ezer				
Charly Montura	Új	55 ezer				
Charly X-Wing Windstopper	Új	46 ezer				
Charly X-Wing Economy	Új	33 ezer				

A használt felszerelések árából az ASE-ből az ASE-ből 10% kedvezményt kapnak!

... hogy a mentőernyő tényleg a MÁSODIK ESÉLY legyen!

**Charly  
Second  
Chance**



**65 ezer Ft**

**Legjobb minőség -  
legkedvezőbb áron!**

**Német gyár -  
német precizitás!  
Nagy választék!**

[www.finsterwalder-charly.com](http://www.finsterwalder-charly.com)

**AirMax**  
HUNGARIAN PARAGLIDING SCHOOL

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

**GRADIENT**

**GOLDEN DHV 1-2**  
Egy ernyő mindenkinek!

**Ozone Kite Akció!!!**

**LITTLE DEVIL 6,0 Demo Kite + Buggy** (ajándékba)  
Október és November folyamán szárazföldi Kite tanfolyamot indítunk.  
Buggyval, síléccevel, snowboarddal és sok sok kiteozással

**GRADIENT**

**ASPEN DHV 2**

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

2003 október végén: Termikrepülő tábor Bassanoban  
részletek a [www.airmax.hu](http://www.airmax.hu)-n vagy telefonon.

– Minden ilyen és hasonló szervezést jónak tartok, – mondta Szabó Péter. – Ráadásul a hátimotorozás már csak természeténél fogva is alkalmas erre, hiszen a résztvevők úgy-ahogy ugyanazon placcról szállnak fel és oda is térnek vissza. A versenyszámok kiírása viszont egyelőre korainak tűnik. Feltehetően ennek is eljön majd az ideje, annál is inkább, mert a hátimotorozásban robbanásszerű fejlődés várható – már amennyire a hazai sportrepülés kapcsán lehet ilyesmiről beszélni.

Persze, nyilván lesz létjogosultsága a versenyzésnek; többen fontosnak tartják, hogy „be tudják löni” magukat repülő tudás tekintetében. Sokan vannak azok is, akik kevés szabad idejükben, kimondottan a kora reggeli vagy késő délutáni „gyógyos” időben szeretnek repülni. Az sem kizárt, hogy ebben a légi sportágban éppen ez utóbbi vonal lesz az erősebb. De mindegy is: a lényeg, hogy mindenki megtalálja a helyét a hátimotorozásban, lehetőleg „pofaösszetörés” nélkül.



Szöveg: Mezei Kati, fotók: Beyer György.

MEGHÍVÓ

## A II. GÖDÖLLŐI MOTOROS ERNYŐS TALÁLKOZÓRA

Szeretettel meghívunk minden hátimotorost, trájkos siklóernyőst és érdeklődőt Gödöllőre, a motoros repülés 100. évfordulója tiszteletére szervezett országos hátimotoros találkozóra és „rekordkísérletre”.

A rendezvény szervezői:  
Tardy Tamás és Szabó Péter.  
Ideje: 2003. október 25. szombat  
(edzőnap: 24-e péntek,  
tartáléknap: 26-a vasárnap).  
Helye: Gödöllő, repülőtér.

A találkozó célja egy hazai „rekord” felállítása: minél több motoros siklóernyőt szeretnénk egy időben, szervezett kötelékben a levegőben látni.

Megfelelő időjárás esetén kötelékben végrehajtott Gödöllő körbepülést tervezünk. Kedvezőtlen szél esetén más környékbeli útvonalat szeretnénk repülni.

Emellett természetesen szakértésre és tapasztalatcserére is lesz lehetőség. Érkezés, regisztráció, reptérrend és a szabályok ismertetése reggel 9 órától.

Délelőtt és kora délután: gyakorlórepülések, bemutatók és a „nagy kötelék” előkészítése. Délután a nagy kötelékrepülés végrehajtása.

Részvételi díj: nincs.  
Startsegítőről mindenki gondoskodjon.

Ne maradj ki a történelmi repülésből és a nagy élményből!  
Kérünk, hogy a rendezvény hírért add tovább, hogy eljusson minden motoros ernyőshöz és minél többen legyünk.  
Előzetes jelentkezéseket szívesen fogadunk (akár SMS-ben is, névvel, lakhellyel, motoros repült óraszámmal).

További információk:  
Tardy Tamás: 20/447-2352  
Szabó Péter: 20/346-6004  
e-mail: felhout@freemail.hu