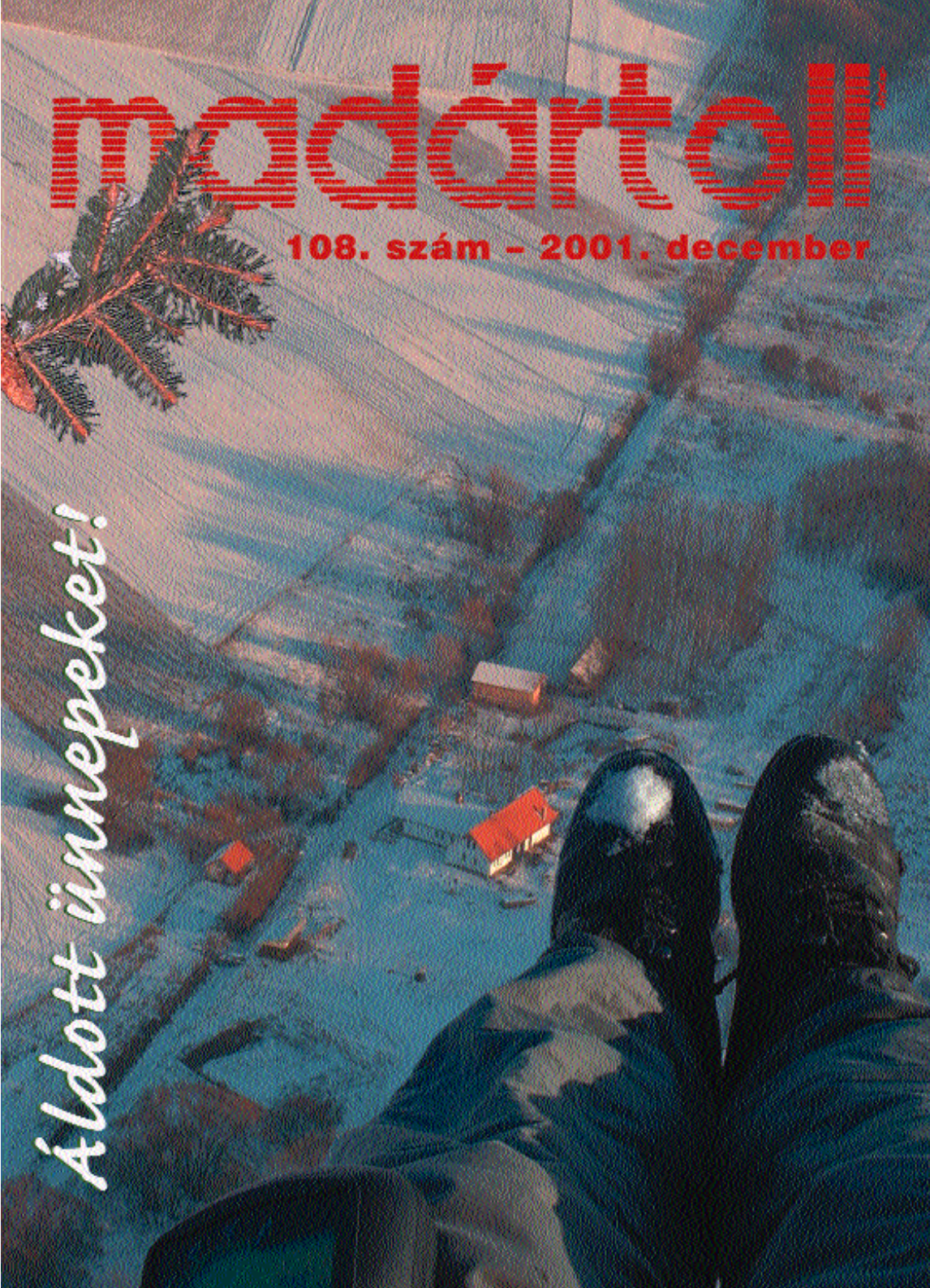


modorball

108. szám - 2001. december

Áldott ünnepeket!





A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület
1550 Budapest, Pf. 59.

Szerkesztő: Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: sikloreper@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 címlapon:

Gödöllőn, decemberben

Fotó: Magyar Bertalan

Köszönet a segítségért

Szabó Ernőnek és Sas Adrásnak (RAIR)

Karácsonyfa

Ülök a kocsmában munkaidő alatt.

Csörög a mobiltelefonom, káromkodok magamban: ez a nyomorult technika csak arra való, hogy rövid láncan tartsanak. De most nem azt mondják, hogy rohanjak vissza, mert valaki bentszorult a liftben. Megnyugoszm, és újabb kortyra emelem a vörösbort.

– Te Pamír, szoktál te karácsonyfát lopni? – kérdi a telefonáló. Na, lebuktam.

– Igaziból – mondom – lopni nem is szabad, és egyébként is csak ritkán lopok karácsonyfát, akkor is csak szeretetből. Karácsony előtt, évente szoktam. Azért mégsem szabad, mert a zsaruk nézik az autó csomagtartóját. Így aztán más módszert választottam, amit most további használatra átdok Nektek.

Annával a házunk egy jó nagy hegy alatt van, a telek is jó nagy. Felgyalogolok a tetejére, a hó néhol térdig ér. Fáradtságomért csodálatos látvány kárpótol. Végig látom az Alacsony-Tátra havas vonulatát a Chaberectől a Király hegyig.

Céltávra indulok. Segédeszközöm a fűrés, amit a beülő hevederemben tartok. A cél a kis fenyőfa, a táv meg alig 50 méter. Már fűrészelem is a sűrű, kb. 1-1,2 méter magas karácsonyfának valót. A beülőmre alul egy fix hurkot varrtam, fölül meg a heveder állítható csattal. Olyan mint az ernyő trimmjénél használatos. Bedugom az alsó hurokba a vágott kis törzsrészt, a lombját meg a felső hurokkal összehúrom és így már rögzítve is van a lopott holmi. Ernyőt terítek, majd ügyel-bajjal felsegítem magamra a beülőt. Tanú nincs, így nem segít senki. A start előtti ellenőrzést betartva rögzítem az ernyőt a beülőhöz. A légtér tiszta, legtöbbször csak én repülök erről a hegyről.

Gyors, erőteljes felhúzás, roham közben felnézek, hogy a zsinórok rendben vannak-e, nem akad-e valamelyik a tülevelek közé. Minden rendben, a cél a hátamon, a táv előttem. Nyugodt téli siklás, a látvány csodálatos. Két völgy átrepülése után már látszik is a házunk. Ideális leszálló a kertünk. Lecsatolok, a fenyő már megy is a fáskamrába. Kipirult arcomba forralt bort töltök, amivel Anna vár.

Angyalnak nem nézek ki, de a cselekedet angyali.

Boldog karácsonyt és sok jó repülést kívánok Nektek az új esztendőben.

Pamír

MKK 2001 – értékelés

Az eredmények Auto Route 2000 számítógépes térképen lettek értékelve, kb. 10.000 méretarányra felnagyítva.

Előfordult, hogy szép leszállórajz és koordináták megadásával sem volt egyértelmű a leszállás helye, mert nem egyezett a számítógépben lévő térképpel, ennek ellenére mégis fontos, ha ezek megvannak támpontnak. Érdekes volt még összevetni más 500.000-es térképpel is, noha azon olykor durván más érték jött ki. Vigasztaljon mindenkit az a tudat, hogy kb. egyformán tévedhettem mindenkinek.

A Szakbizottság megint igen rugalmas volt (sajnos) az igazolások elfogadásában. Visszatérően ugyanazokkal, mint korábban. Szerencsére a többség ugyanazt a „bonyolult igazolási procedúrát” könnyedén megugorja. Az el nem fogadott távoknál már az SzB tűrőképessége is kevés volt.

A legérdekesebb ezek közül Újhelyi Balázs távja volt. (297 pontos táv!!!) Még mielőtt köztudomású lett volna, ki repült május 9-én távot, eleve törölte az aznapi távokat a Szakbizottság, mert a jó idő miatt Óbudán folyamatos légtérsértés volt.

De ez a repülés tovább is érdekes.

A leadott távigazolón HHH - Siklós v.á. volt kiírva, és a tanúk igazolták is a pontos leszállást. 198 km! Céltáv rekord! A tanúk hosszú levélben igazolták, hogy „a pilóta a fényképezőgép hibájából nem tudta elkészíteni a leszálló fotókat, ezért filmet vásároltunk neki, ... és ezt befűzte a másik fényképezőgépebe...” Így tehát kaptunk egy filmet a leszállás helyéről – és egy filmet a startról, a távigazolóval, kiírt távval. O.K. Csakhogy a kiírt táv Nagykanizsáról szól, a dátum stimmel! Lám, mire jó, ha két fényképezőgép van az embernél.

Rezgett a lécz Kovács Endre szinte leko-

pírozott repülésén néhány nappal később. Korrekt fotóval Siklós volt kiírva, de, mondjuk, egy céltávrekordhoz ennél jóval egyértelműbb pontot kell kitűzni. A leszállás Siklós-Észak előtt történt. A leszálló-tanú Endre barátnője volt (Balázstól tanulta el), aki, gondolom, leautózott érte,

| Sárkányos rangsor 2001 | | |
|------------------------|-------------------|----------|
| No. | Név | Összpont |
| 1 | Borovszky Gergely | 810 |
| 2 | Szerda László | 666 |
| 3 | Újhelyi Balázs | 627 |
| 4 | Hencz Krisztián | 523 |
| 5 | Kovács Endre | 509 |
| 6 | Kecskés Péter | 482 |
| 7 | Kerekes László | 425 |
| 8 | Gergely Sándor | 353 |
| 9 | Czigler Elek | 341 |
| 10 | Borbély Tibor | 337 |
| 11 | Gyurkovics Ferenc | 325 |
| 12 | Gruber Ferenc | 322 |
| 13 | Mészáros Ferenc | 319 |
| 14 | Kutasi Ferenc | 315 |
| 15 | Medák Tamás | 300 |
| 16 | Szász Péter | 297 |
| 17 | Szabó Gábor | 278 |
| 18 | Lázár Olga | 250 |
| 19 | Takácsy Géza | 224 |
| 20 | Filipovits Attila | 198 |
| 21 | Balkó Imre | 192 |
| 22 | Farkas Viktor | 169 |
| 23 | Erdelics Zoltán | 143 |
| 24 | Ferencz Lajos | 132 |
| 25 | Majoross István | 112 |
| 26 | Hován Róbert | 110 |
| 27 | Vitkovszki József | 76 |

hogyan hazahozza. Mivel a starton is ő volt a tanú, nyilvánvalóan nem láthatta a leszállást. Látták viszont, ha nem is a leszállni, de Pogánynál, magasan a fejük fölött elrepülve a Szakbizottság tagjai! Ez, ha így nem is rekord, de hatalmas táv – és MÁZ-LI.

Olga szorgalmasan repülte a távokat, és ezúttal nem fotózta ugyanarra a filmre a fordulópontokat és a bilin ülő gyermekét sem, megkönnyítve ezzel az értékelést. De hol a többi csabai?

Szász Péter egy távot leadott (hatvan-alahány km) de nem kívánta értékeltetni ezt a Mikiegér-távot. Ha vannak jobbak is,

miért nem adja le, lássa itthon is mindenki, milyen jó pilóta, ne csak a franciák.

Mivel munkám miatt fel-alá járom az országot, nekem az olyan leszállóhelyek, mint Csólyospálos stb. – amikről más nem is hallott – abszolút ismerősek. Ezért csak lustaságra tudok gondolni, miért pilótatárs igazolja a leszállást, amikor nagyon kedves helybéliek is vannak szép számmal, és az előző falu sem nagy veszteség, az autósokról nem is beszélve...

Jövőre veletek – és remélem másokkal is – ugyanitt.

Zotyó

Jegyzőkönyv

Készült: A Sárkányrepülő Szakbizottság ülésén, a Budapest,- H.H.H. Pilótacentrumban, 2001, november 9-én.

Jelen vannak: Buzády György a Sárkányrepülő Szakbizottság vezetője, Baráth Zoltán, a SZB tagja, Kutasi Ferenc, a SZB tagja, Borovszky Gergely, a SZB kooptált tagja.

Meghívottként: Kerekes László a MRSz főpilóta h.

Csiga Sándor A MRSz Ellenőrző Bizottságának tagja

Napirendi pontok: a javaslatokban be-kért, az előzetesen közzétett témák sze-rint.

1.01 Értékelni a múltat, hibáit, tanulsá-gait.

1.0111. a 2001 évi MKK dokumentumai: összesen 12 eredményről érkezett doku-mentáció. Több esetben azonban az értékeléshez szükséges nevezési díjakat nem fizették be. Az előírt határidő 11.10. volt, ezért az érdekeltek felszólítása megtörtént.

2001.május 9-én az Óbuda-i starthelyen történt légtérsértések végett a Siklóer-nyős Szakbizottság az aznapi teljesítme-nyeket érvénytelenítette. Ezen a napon Újhelyi Balázs Óbuda-Siklós céltáv meg-jelöléssel leadott dokumentumaiból hi-ányzott a fotó, a felszállást és a leszállást is ugyanaz a személy igazolta. A halmo-zott szabálytalanság miatt a Bizottság egyhangú HATÁROZAT-ával a teljesít-ményt elfogadhatatlannak minősítette, az értékelésből törölte. A továbbiak ki-értékelésért felelős: Kutasi Ferenc, határ-idő: 2001.november 20.

1.0112. Cumulus Menyhárt Éva Emlék-versenyen elért eredmények értékelhe-tőként bekerülnek az éves rangsor meg-állapításába.

1.0113. Podbrezova - Kupán született eredmények semmilyen szempontból nem felelnek meg a "Versenyszabály"-ban előírt követelményeknek. A Bizott-ság egyhangúHATÁROZAT-ával az eredményeket az értékelésből kiemelte. Egyben felhívjuk a versenyrendező fi-gyelmét: a következő évi kiírásnál a ma-gyar szabályzatot vegye figyelembe, hogy a versenyen résztvevők eredm-nye itthon is értékelhető legyen.

1.01 A 2001 évi teljesítmények értékelé-sét összegezve az alábbi Határozatok születtek:

„A 2001. Év Sportolója” cím az össze-sített értékelés I. helyezettjét illeti meg!

A 2002 évi válogatott keretet az összesített értékelés 1-5 helyezettje ké-pezi.

A „ZOLCSÁK” díjat a Szakbizottság nem osztja ki, az odaítélést az UL. Szak-bizottságnak engedi át.

A Szakbizottság egyhangú támogató szavazattal javasolja az MRSz Elnökségé-nek, hogy Halmos Péter részére a FAI ál-tal adományozható Hang-Gliding diplo-mát hagyja jóvá és terjessze fel a FAI felé.

1.12 A Bizottság meghallgatta a főp.h be-számolóját, annak részleteit kitargyalta, a tanulságait igyekezett levonni. Fontos szempontnak tartja a Bizottság, hogy az oktatói, szakmai vezetői továbbképzé-sek, oktatói jogosítások a jövőben is ki-zárólag központi szervezésben, színvo-nalasan, kerüljenek megrendezésre. Az

| Sárkányos MKK 2001. | | | | | | |
|---------------------|-----------------------------------|---------------|----------------------------------------------|-----------|-------|-------------------------------|
| No. | név | dátum | start - leszállás - cél | km. érték | Pont | PR |
| 1 | Kovács Endre (2000-ben I. o.) | 2001. 05. 10. | HHH - Köröshegy - Nagykanizsa | 117 | 348,5 | 509 |
| | | 2001. 05. 13. | HHH - Siklós - Siklós | 196 | 605,7 | L. max |
| | | 2001. 06. 15. | Vértesszőlős - Csólyospálos - Szeged | 170 | 521,0 | |
| | | 2001. 08. 18. | HHH - Nemesgörzsöny - Szombathely | 124 | 371,2 | |
| | | 2001. 08. 29. | Nyikom - - Békéscsaba | 147 | 446,1 | |
| 2 | Lázár Olga | 2001. 05. 18. | Dunajváros - Felsőajos - Felsőajos | 63,5 | 174,2 | 250 |
| | | 2001. 07. 30. | Békéscsaba - Földdeák - Szeged | 64 | 175,9 | |
| | | 2001. 08. 17. | B.csaba - Mezőberény - Földdeák - B.csaba | 63 | 172,6 | |
| | | 2001. 08. 30. | Békéscsaba - Szeged - Szeged | 122 | 364,7 | |
| | | 2001. 09. 04. | B.csaba - Hajdúszoboszló - Nyíregyháza | 83 | 237,7 | |
| 3 | Újhelyi Balázs (2000-ben I.o.) | 2001. 05. 09. | HHH - Siklós - Siklós | | 0,0 | 240 |
| | | 2001. 05. 20. | Nyikom - Szokolya - Felsőpetény - Nyikom | 86,5 | 249,1 | |
| | | 2001. 06. 15. | Nyikom - Fegyvernek - Mezőkovácsháza | 90 | 260,5 | |
| | | 2001. 08. 29. | Nyikom - Medgyesegyháza - Kunágota | 185 | 569,9 | |
| 5 | Mészáros Ferenc | 2001. 04. 01. | Szombathely - Körmend - Lenti | 30 | 65,1 | 85 |
| | | 2001. 04. 29. | Szombathely - Ebergőc - Fertőszentmiklós | 33,5 | 76,5 | |
| | | 2001. 05. 20. | Dunajváros - Paks - Ócsény | 30,5 | 66,8 | |
| | | 2001. 08. 15. | Sz.hely - Fertőszentmiklós - F.sz.miklós | 51 | 133,5 | |
| | | 2001. 08. 19. | Sz.hely - Egyházasközpont - Fertőszentmiklós | 23 | 42,3 | |
| 4 | Medák Tamás | 2001. 05. 25. | Balatonfőkajár - Ócsény - Ócsény | 116 | 345,2 | 92 |
| | | 2001. 08. 06. | Nagyveged - 4-es út - Debrecen | 31 | 68,4 | |
| 6 | Kutasi Ferenc | 2001. 05. 26. | Balatonfőkajár - Szakály - Pogány | 52 | 136,8 | 68 |
| | | 2001. 06. 02. | Vácrátót - Markáz - Miskolc | 61,5 | 167,7 | |
| 7 | Filipovics Attila | 2001. 04. 01. | Szombathely - Nádassd - Lenti | 35 | 81,4 | 48 |
| | | 2001. 08. 20. | Sz.hely - F.sz.miklós - F.sz.miklós | 51 | 133,5 | |
| 8 | Takács Géza | 2001. 05. 23. | HHH - Balatonszabadi - Somló | 73 | 205,2 | 46 |
| | | | | | | Szabadtávként értékelt céltáv |
| 9 | Szabó Gábor | 2001. 05. 29. | Sz.hely - Csepreg - Fertőszentmiklós | 13,5 | 11,4 | 32 |
| | | 2001. 08. 19. | Sz.hely - F.sz.miklós - F.sz.miklós | 51 | 133,5 | |
| 10 | Kerekes László | 2001. 05. 25. | Balatonfőkajár - Dég - Ócsény | 21,5 | 37,5 | 26 |
| | | 2001. 05. 26. | Balatonfőkajár - Felsőrácegyes - Pogány | 34 | 78,2 | |
| 11 | Gergely Sándor | 2001. 07. 30. | Lajosmizse - - HHH | | 0,0 | 13 |
| | | 2001. 08. 19. | Dunakeszi - 2-es út - Diósjenő | 28,5 | 60,2 | |
| | | 2001. 08. 20. | Vácrátót - Vác - Esztergom | | 0,0 | |

érvényesség és a megvédés feltételeit tovább kell gondolni.

1.02. Felmérni a jelen reális helyzetet:

1.021 A Szakág Szabályzata szerint a Bizottság jelenleg 3 fő választott és 1 fő koptált taggal működik, a választási ciklus 2003-ban jár le. Szavazategyenlőség esetén a vezető szavazata dönt.

1.022. A Bizottság megkísérelte áthidalni a főp. h. munkaköre és a Szakbizottsági feladatok közti átfedések feloldását. Megállapította, hogy a főpilóta szakági helyettese a Sárkányrepülő Szakbizottság által készített Szakági szabályzatban rögzítetteknek megfelelően végzi a munkáját, az MRSz-től, - mint munkáltatótól - munkaköri leírása nincs! Ezért a Sz.B. vezető feladata erről az M.R.Sz. elnökét, főtítkárát tájékoztatni. A határesetek tisztán értelmezhetősége végett a munkaköri leírást kérjük be!

1.023. A sportorvosi vizsgálat körüli helyzet több éve tarthatatlan, ma is fentáll. Bár a Sporttörvény az anyagiakat rendezi, tisztázatlan az a követelményrendszer, aminek a sárkányrepülőknél meg kell felelni!

Fontos lenne az „európai” gyakorlat követése, mert a nálunk rendezett nemzetközi verseny esetén a helyzet feloldhatatlan, ugyanis az EU államokban ebben a sportban, akinek gk. jogosítványa van, azt egészségi szempontból alkalmasnak minősítik!

1.024. A biztosítás kérdéseiben ez év májusban, Ferihegyen összevont értekezleten komoly ígéretet kaptak az 1000 kg alatti légi járművek szakágai, hogy a biztosítási kategóriákat tovább bontják, és ezzel együtt feloldják azt a feszültséget, ami az igen magas díjfizetés miatt kiala-

kult. Ebben 8 hónap alatt nem történt semmi !

1.03 Megjelölni a jövőt, a lehetséges célokat.

1.031 Az előrelátható versenyek:

Nyikom-Kupa, Pásztó
Nagyeged-Kupa, Eger
Tajgetosz-Kupa, Eger
Cumulus Menyhárt Éva, Dunaújváros
Nemzeti Bajnokság, Pogány
Podbrezova-Kupa, Szlovákia

A SzB. örül a bejelentkezőknek, azonban a rendezők figyelmébe ajánlja azt a tény, hogy a versenyzők szabadsága anyagiak nagyban behatárolják a részükre lehetséges versenyek számát. Ezért a rendezőknek ajánlja a közösen rendezett versenyek gondolatát. A Nemzeti Bajnokságra érkezett pécsi jelentkezést a Bizottság „Pályázat”-nak tekinti, további jelentkező esetén az odaítélésről külön fog dönteni.

1.033 A Bizottság üdvözlöi a Siklóernyős Szakbizottság közeledő kezdeményezését, a kölcsönös informálással egyetért, a „Starhely-munkabizottság”-gal, is, oda ezennel Kutasi Ferencet delegálja, a munkához sok sikert kívánva.

1.034. A Bizottság sajnálattal állapítja meg : az utóbbi 1-2 évben többször megtörtént, hogy versenyzők fölkeresték a hivatali adminisztrációt és külföldi versenyeken való részvételhez szükséges igazolásokat, nevezéseket tudtak "beszerezni"! Ez a gyakorlat elfogadhatatlan, ezért kérjük az MRSz elnökét és főtítkárát, hogy a jövőben csak a Szakbizottság támogatásával történhessen okmány kiadása.

1.035 A leendő válogatott keret működtetésének a feltétele, hogy vezető kijelölése



megtörténjen. Erre azonban csak a remélt M.R.Sz. támogatás esetén kerülhet sor.

1.036 Fontos, hogy a SzB. a megjelenő jogszabályokat kövesse. Erre Kutasi Ferencet kéri fel.

1.04 A célok elérését akadályozó gondok feldolgozása.

1.041 Régen fontos az M.R.Sz. szerkezetének, Szakágainak, tagdíjfizetés módjának átszervezése. Ennek anyagi és egyéb részletei gyökeresen meghatározzák a Szakbizottságok hatáskörét, a korábbiakban fontosnak tartott feladatok ellátását. Ezügyben Szakbizottságunk korábban több írásos előterjesztést tett, arra konkrét közgyűlési napirend nem született. A több éve elhalogatott javaslat felújítására, a anyag ismételt előkészítése a Szakbizottság vezető konkrét megbízást kapott. A megbízás kiterjed a többi, hasonló érdekeltégű körben lévő Szakágak bekapcsolására is.

1.042. Előzetesen felmerült annak lehetősége, hogy a siklóernyősökkel szervezdjünk közös szakággá. A Szakbizottság a javaslat előnyeit és hátrányait egyaránt alaposan kitárgyalta, majd szavazással az egyesülést most semmiképpen sem találta aktuálisnak, az egyesülést senki sem támogatta. A Szakbizottság viszont leszögezte, hogy kíváncsi az együttműködésre, az egymás informálásra, a közös felületeken lévő és alkalmanként szükséges munkabizottságok létrehozására.

1.043. A Szakági Küldöttgyűlés megtartását kíváncsi e-mail megoldásban szervezni. Ennek legkésőbb 2002. január hónapban meg kell történnie. Ezen belül kell megszervezni a koptált tag legitimációját (választással) és az 5. tag megválasztását is.

Kmf.

A jkv hitelesítésével:

Buzády György



A 2001. év siklóernyős MKK-eredménye és rangsora

Siklóernyősök! Az éves versenyidőszakot lezárva, elkészítettük a versenyeik értékelését.

1. MKK A beérkezett dokumentációk alapján az MKK munkacsoport - kiegészítve a szakbizottság versenyben részt nem vevő tagjával - (Polyák Gyula, Szűcs Péter, Fritz Gábor) nov.24-én értékelte a leadott dokumentációkat. Sajnálatosnak tartjuk, hogy többen, akik egyébként neveztek és előzetesen jelentettek távokat, az értékelésre nem adtak le dokumentációkat. Ennek következtében a korábban közölt ideiglenes eredmények módosításra kerültek. Az MKK végeredménye a mellékletben megtalálható. Az értékelt dokumentációk az MKK munkacsoportnál megtekinthetők, az értékeléssel kapcsolatban 2001. december 02-án délig, a versenykiírás szerint lehet óvással élni.

2. Éves rangsor Az MKK verseny értékelésével az utolsó eredmény is a rendelkezésünkre áll ahhoz, hogy a 2001. évi siklóernyős rangsort el tudjuk készíteni. A 2001. évi SIKLÓERNYŐS RANGSOR a mellékletben megtalálható

3. Simonics Péter méltányossági kérelmét a Siklóernyős Szakbizottság elutasította.

Indoklás: A kérelmet, a szakbizottság sportszerűségi szempontok alapján mérlegelte, és megállapította, hogy az MKK versenykiírás nem teszi lehetővé, a dátum és dokumentációk nélküli, levélben közölt, társpilóták megnevezésével igazolt távperepülések értékelését. A verseny-



kiírás szerinti dokumentációk, a távigationzólap és foto-negatív hiánya, kizáró ok a repült feladat versenyben történő értékelésének.

Siklóernyős Szakbizottság:

Atkári Győző

Sky Club Győr

atkari@elender.hu

Fritz Gábor

Gyöngyösi SK.

fritzg@westel900.net

Kondricz Attila

Blue Sky SK.

mcballon@matavnet.hu

Szabó Ernő

RAIR Gödöllő

ernosz@mail.digitel2002.hu

Tábor Tamás

MSE

tom@ant.hu

Siklóernyős MKK 2001. – végeredmény

| NÉV | KLUB | DÁTUM | FELADAT | FP | HONNAN | HOVÁ | LESZÁLLÁS HELYE | Km (tényleges) | Km (ért.) | Össz. km | pont-szám | pont-szám-összeg | Rangsor-pont |
|------------------------------|---------------|---------------|---------|----|------------|----------------|------------------|----------------|-----------|----------|-----------|------------------|--------------|
| 1. Szabó Ernő | RAIR Gödöllő | Auguszt 7. | céltáv | 1 | Kartal | Poroszló | Poroszló, Fegyek | 85 | 110 | 471 | 802,9 | 3438,0 | 100,0 |
| | | Máj 13. | céltáv | 0 | Jobbágyi | Kunszentmárton | Cserkeszőlő | 116 | 113 | | 824,8 | | |
| | | Június 30. | céltáv | 1 | Jászberény | Tiszakécske | Tiszakécske | 66 | 86 | | 627,7 | | |
| | | Auguszt 18. | céltáv | 0 | Szelid | Mór | Alba | 62 | 61 | | 445,3 | | |
| | | Június 10. | céltáv | 1 | Kőtelek | Polgár | Borókás Tanya | 78 | 101 | | 737,2 | | |
| 2. Tasi Péter | Cross Country | Máj 13. | céltáv | 0 | Óbuda | Szigetvár | Seregélyes | 55 | 55 | 418 | 401,5 | 3051,1 | 86,7 |
| | | Máj 23. | céltáv | 0 | Óbuda | Nagykanizsa | Pátkai halastó | 51 | 51 | | 372,3 | | |
| | | Június 12. | céltáv | 0 | Nyírköm | Berettyóújfalú | Nagyvén | 100 | 100 | | 729,9 | | |
| | | Auguszt 1. | céltáv | 0 | Nyírköm | Békcécsaba | Körösladány | 154 | 137 | | 1000,0 | | |
| | | Auguszt 6. | céltáv | 0 | Nyírköm | Berettyóújfalú | Sarud | 75 | 75 | | 547,4 | | |
| 3. Varga Dénes | Cross Country | Június 12. | céltáv | 0 | Nyírköm | Kisvárd | Tiszaluc | 97 | 97 | 257 | 708,0 | 1875,9 | 54,6 |
| | | Auguszt 26. | céltáv | 0 | Nyírköm | Békcécsaba | Héves | 49 | 49 | | 357,7 | | |
| | | Auguszt 1. | céltáv | 0 | Nyírköm | Békcécsaba | Kömlő | 63 | 63 | | 459,9 | | |
| | | Szeptember 3. | céltáv | 0 | Nyírköm | Fehérgyarmat | Maklár | 48 | 48 | | 350,4 | | |
| 4. Szőke Gábor | Air Max | Június 12. | céltáv | 0 | Nyírköm | Kisvárd | Hernádnémeti | 95 | 95 | 205 | 693,4 | 1496,4 | 43,5 |
| | | Június 26. | céltáv | 0 | Nyírköm | Békcécsaba | Héves | 50 | 50 | | 365,0 | | |
| | | Auguszt 6. | céltáv | 0 | Nyírköm | Berettyóújfalú | Besenyőtelek | 60 | 60 | | 438,0 | | |
| 5. Rácz Balázs | Enargy | Június 12. | céltáv | 0 | Nyírköm | Berettyóújfalú | Köcsújfalú | 97 | 96 | 181 | 700,7 | 1321,2 | 38,4 |
| | | Június 26. | céltáv | 0 | Nyírköm | Békcécsaba | Kunhegyes | 90 | 85 | | 620,4 | | |
| 6. Szegedi Miklós | Air Max | Auguszt 1. | céltáv | 0 | Nyírköm | Békcécsaba | Bucsa | 120 | 111 | 111 | 810,2 | 810,2 | 23,6 |
| 7. Tábor Tamás | MSE | Máj 20. | céltáv | 0 | Kalocsa | Szeged | Kiszállás | 52 | 52 | 103 | 379,6 | 751,8 | 21,9 |
| | | Július 10. | céltáv | 0 | Nyírköm | Tiszavasvári | Szihalom | 55 | 51 | | 372,3 | | |
| 8. Szadvári Sándor | RAIR Gödöllő | Máj 20. | céltáv | 0 | Jobbágyi | Pétervási | Mátraballa | 35 | 35 | 82 | 255,5 | 598,5 | 17,4 |
| A legjobb kezdő az MKK-ban ! | | Június 2. | céltáv | 0 | Jobbágyi | Féger | Mátrafüred előtt | 25 | 22 | | 160,6 | | |
| | | Június 8. | céltáv | 0 | Jobbágyi | Pétervására | Mátraminiszent | 27 | 25 | | 182,5 | | |
| 9. András Roland | Gödöllő SEK. | Auguszt 18. | céltáv | 1 | Sárbog | Vác | Vác | 63 | 81 | 81 | 591,2 | 591,2 | 17,2 |
| 10. Forgó Szilárd | Cross Country | Június 26. | céltáv | 0 | Nyírköm | Békcécsaba | Jászkesér | 64 | 64 | 64 | 467,2 | 467,2 | 13,6 |
| 11. Lányi Aladár | Gödöllő SEK. | Július 29. | céltáv | 0 | Kartal | Szentcs | Tura | 15 | 15 | 15 | 109,5 | 109,5 | 3,2 |

| | Versenyző | azon. jel | ernyő | RP1 | RP2 | RP3 | RP4 | MKK | Rangsor- pontok össz. | MINŐSÍTÉS |
|----|------------------|---------------|-----------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------|-----------|
| | | | | Eged Kupa | | | | | | |
| | | | | 1v/1n | 1v/2n | 2v/1n | 2v/2n | | | |
| 1 | Tóth Zoltán | Eged Eagles | Swing Stratus | 88.8 | 96.7 | 96.6 | 44.7 | | 326.8 | I. oszt. |
| 2 | Varga Dénes | Cross Country | Free X Sparks | 96.9 | 9.2 | 97.2 | 60.7 | 54.6 | 318.7 | I. oszt. |
| 3 | Rácz Balázs | Enairgy | Edel Sector TX | 100.0 | 96.9 | 6.5 | 75.9 | 34.8 | 314.1 | I. oszt. |
| 4 | Beliczay Koppány | ASE | Nova x-pert | | 100.0 | 100.0 | 95.0 | | 295.0 | I. oszt. |
| 5 | Tasi Péter | Cross Country | Ozone Proton GT | 93.7 | | | 95.9 | 88.7 | 278.3 | I. oszt. |
| 6 | Szabó Ernő | RAIR Gödöllő | Nova Argon | 80.1 | | | | 100.0 | 180.1 | I. oszt. |
| 7 | Simonics Péter | Cross Country | Nova Argon C | 64.5 | 98.1 | | | | 162.6 | I. oszt. |
| 8 | Lázár Gábor | Eged Eagles | Edel Sector | | | 62.1 | 100.0 | | 162.1 | I. oszt. |
| 9 | Barth Sándor | RAIR Gödöllő | Edel Sector TX | 97.5 | | 60.9 | | | 158.4 | I. oszt. |
| 10 | Szőke Gábor | Air Max | Ozone Proton | 94.2 | | | 12.8 | 43.5 | 150.5 | I. oszt. |
| 11 | Forgó Szilárd | Cross Country | Nova Argon C 26 | 99.3 | | | | 13.6 | 112.9 | II. oszt. |
| 12 | Tábor Tamás | MSE | Sky Divine | 86.2 | | | | 21.9 | 108.1 | II. oszt. |
| 13 | Ambrózy Péter | Air Max | Ozone Proton | 94.7 | | | 12.1 | | 106.8 | II. oszt. |
| 14 | Lőrincz Máttyás | ASE | Edel Sector S | | | 48.3 | 50.4 | | 98.7 | II. oszt. |
| 15 | Szalóki Zoltán | Eged Eagles | Nova Vertex | 91.4 | | | | | 91.4 | II. oszt. |
| 16 | Tihanyi Csaba | Cross Country | Sky Divine | | 63.0 | | | | 63.0 | II. oszt. |
| 17 | Polyák Gyula | Gödöllői SEK. | Omega 4 | 62.6 | | | | | 62.6 | II. oszt. |
| 18 | Klézli Zoltán | UFO SE. | Free X Oxygen | 18.7 | 33.4 | | | | 52.1 | II. oszt. |
| 19 | Vályi Róbert | Eged Eagles | UP Escape | 37.8 | | 7.2 | | | 45.1 | II. oszt. |
| 20 | Nyíri Botond | Eged Eagles | Nova Xyon | | | 7.2 | 32.8 | | 40.0 | II. oszt. |
| 21 | Benedek Zoltán | Cross Country | Nova Xyon 128 | 19.1 | 16.3 | | | | 35.4 | II. oszt. |
| 22 | Pázmány Péter | Kettő SE | Sky Divine | 33.7 | | | | | 33.7 | II. oszt. |
| 23 | Szegedi Miklós | Air Max | Ozone Proton GT | | | | 4.8 | 23.6 | 28.4 | II. oszt. |
| 24 | Farkas Tibor | Eged Eagles | Edel TX | | | | 26.8 | | 26.8 | II. oszt. |
| 26 | Solt Sándor | MSE | Sky Fever | 23.2 | | | | | 23.2 | II. oszt. |
| 27 | Szádvári Sándor | RAIR Gödöllő | Flight Design | | | | | 17.4 | 17.4 | II. oszt. |
| 28 | Andrássi Roland | Gödöllői SEK. | Swing Cirrus | | | | | 17.2 | 17.2 | II. oszt. |
| 29 | Fördös Zoltán | Air Max | Ozone Proton M | | 9.4 | | | | 9.4 | II. oszt. |
| 30 | Botlik Balázs | Gödöllői SEK. | Advance Omega 3 | 5.9 | | | | | 5.9 | II. oszt. |
| 31 | Lányi Aladár | Gödöllői SEK. | Dudek MAX | | | | | 3.2 | 3.2 | II. oszt. |

Ahhoz, hogy balesetmentesen és egy-
mást nem akadályozva, vagy veszé-
lyeztetve repüljünk, és még a környe-
zetet se tegyük tönkre, nem árt alap-
vető dolgokkal tisztában lenni. Bár-
mennyre is nem úgy tűnik, mégis sok-
ban hasonlít a rendszer a gépjárműve-
zetés rendszeréhez, csak a részletek
kissé kidolgozatlanabbak. Ez is közle-
kedés, csak nem közúti, hanem légi.

Kellékek:

A) Pilóta, vagy növendék képzettségű
személy

B) Légijármű (siklóernyő, sárkány
stb...)

C) Jogosítást igazoló iratok. (Lásd az
okmánymintákat!)

D) Starthely és légtér

A) Ki lehet ma növendék
és később pilóta?

Növendék: aki éppen oktatás-
ban vesz részt. A
Légiközlekedési törvény értel-
mében a növendék tevékeny-
ségéért oktatóján túl maga a
növendék is felelős, mivel
egyedül vezeti a légijárművét,
tehát a légijármű parancsnoka-
ként felel a repülési szabályok
megtartásáért.

Pilóta: megfelelő képzettséget
szerzett egy jogosított oktató-
nál (Magyar Repülő Szövet-
ség), azaz sikeres vizsgát tett
elméletből és gyakorlatból.
Önálló repülésre jogosult.

B) Légijármű (lajstromozásra nem
kötelezett): Dokumentáltsága hasonlít
a gépjárművekhez. Az alábbi okmányok
szükségesek:

Légialkalmassági tanúsítvány, ami
évente újítható. Kiadja a műszaki ve-
zető abban a klubban, ahol a tulajdo-
nos klubtag. A hatósági nyilvántartás-
ba vételről a tanúsítvány hátoldalára
igazoló matricát ragaszt. Ráírja az esz-
köz azonosító jelét, ami klubonként
változó betűkből és egy sorszámból
áll. Megfelel az autós forgalmi enge-
délynek.

Törzskönyv, ahol a tulajdonosok, üze-
meltetők fel vannak tüntetve. Innen le-
het tudni a ki volt az előző tulajdonos,
hány órát repült, milyen felülvizsgála-
tokon esett át, milyen sérülései voltak.
Tartalmazza azokat a műszaki adatokat,
amik alapvetően befolyásolják a légijár-
mű viselkedését a levegőben.

LÉGIALKALMASSÁGI
TANUSÍTVÁNY

A repülőeszköz azonosító

jele: _____

Típus: _____

Kategória: _____

Gyártási szám: _____

Gyártás éve: _____

Tulajdonos: _____

Címe: _____

Használó: _____

Címe: _____

Kiállító: _____

Dátum: _____

Az alkalmasság
érvénye

Műszaki vezető
alírása

NYILVÁNTARTOTT SIKLÓERNYŐ

2000

Ezt a forgalmazónak, vagy eladónak kötelezően mellékelnie kellene az eszközhöz, hogy később bármelyik tulajdonos, vagy az üzembentartó és a műszaki vezetők ellenőrizni tudják.

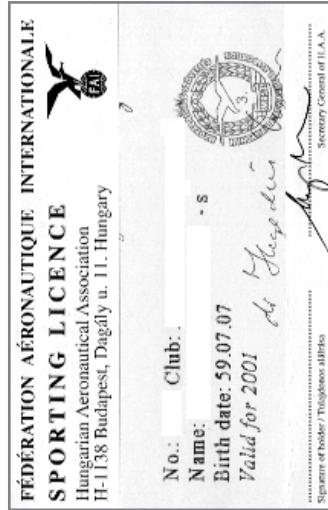
Elvileg minden engedélyezett és bevizsgált eszköznek van eredetileg ilyen dokumentuma, mégis valahogy Magyarországon nem sok gépnek van ilyen papírja. Adjunk esélyt magunknak arra, hogy saját pilótahibáink vigyének minket nehéz helyzetbe és ne az általunk használt eszköz elhasználódása miatt kelljen nyomorékként tengődnünk.

Nyilván te sem fogod ezután törzskönyv nélkül eladni repülő eszközödet és beszerezni, ha hiányzik (MRSz Bp XIII Dagály utca Tel.:2394-456), mert nem akarhatsz egy esetleg kezdőt átvenni, vagy olyan helyzetbe hozni, hogy önmagát és másokat veszélyeztetve repüljön.

Azonosító jel (gépjárműveknél rendszám): Meghatározott méretű, az eszköz színétől élesen eltérő színű betűk és számok kombinációja a jelenlegi előírás szerint legalább 25 cm-es méretben a szárnyon feltüntetve. Eltávolíthatatlanul kell rögzíteni, (varrva, ragasztva, felírva) de nincs előírva a helye és iránya.

C) Iratok

Sportlicence: Jelenleg ez igazolja személyi hovatartozásodat a siklórepülésben (klub, szakág). Ez jogosít az MRSz



szolgáltatásaira pl.: balesetbiztosítás, területhasználat, versenyzési jog. Az igazolványt a sikeres vizsgát tett növendékek kapják MRSz pecséttel ellátva. Ettől fogva nem az oktató, hanem saját maguk felelnek önálló repüléseikért. Az MRSz adja ki.

Repülési napló, vagy Startkönyv: ebben vezeti a pilóta a repülések nyilvántartását. Ennek elejébe igazolványképet kell ragasztani. Benne feltüntetendő a pilóta vizsga ideje, a vizsgáztató neve és a vizsga szintje. Hivatalos bejegyzést csak oktató, vagy a klub vezető pilótája tehet.

A nyilvántartott adatok közül fontos a repült idő és táv a későbbi magasabb szintű jogosítások megszerzéséhez, és a repülésekhez használt eszközök repülési ideje, az eszköz(ök) elhasználódásának megítéléséhez. Évente összegezni kell az adatokat. Ennek gépjármű vezetésbeli megfelelője a jogosítvány. A startkönyvet a sportklub, vagy iskola adja ki.

Összeállították:

Zsembery András
Kerekes László

Üdvözlünk Óbudán!

A Siklórepülő Park használatának szabályai



Hogyan szabad az Óbuda starthelyről repülni?

Ennek a starthelynek a tulajdonosa a magyar állam. A terület kezelői felhatalmazással a Pilótacentrum Kft. rendelkezik. Ha a területen repülni akarsz, akkor mindekelőtt a helyi szabályozásból oktató, egyesületi vezető pilótád, vagy az MRSz főpilóta helyettese előtt vizsgát kell tenned és nyilatkoznod kell, hogy a szabályokat megismerted és azt betartod. Ezt az aláírt nyilatkozatot tartsd magadnál, kérésre a helyszínen be kell mutatnod a terület kezelő képviselőjének (az ASE bármely tagja).

A szabályok be nem tartása a pilóta jogosítvány visszavonásához, súlyos esetben légi rendészeti eljáráshoz vezethet.

Startra előkészülnöd csak a kijelölt startvonal mögött a füves területen szabad. Kérünk tartsd be az alábbi elveket:

1. Ha akár az idő, akár a hely képzettségedet meghaladja, ne nyiss, ne teríts ki. B vizsga alatti képzettséggel csak oktató jelenlétében startolhatsz, ha a lejtőn 20 siklórepülőnél kevesebb van.

2. Nyitás előtt tájékozódj a többi pilóta képzettségéről, felkészültségéről, arról, hogy megfelelnek e a törvényes előírásoknak.

3. A startvonal elé ne állj, a start lejtőjén csak a szőnyegre szabad lépni! A szőnyeg mellé lépni még a segítőknek, vagy nézőknek sem szabad!

4. Hagyj szabadon egy folyosót, a startra kimenni szándékozónak.

5. Startra állni csak becsatolt hevederrel, sisakban, működő magasságmérővel sza-

bad. A magasságmérő kötelező, kivéve a lesiklást végző növendéket.

6. Segíts az előtted állónak, ha startolna, ezzel Ő is, Te is hamarabb indulhattok. A startolási sorrendet a startolni szándékozó pilóták egymás között döntik el.

7. Hagyd szabadon a starthelyet, oda csak akkor lépj be, akkor teríts, ha azonnal (kb. két percen belül) indulsz. Ha megváltotatod a döntésedet, lépj vissza és add át a helyed.

8. Ne szállj vissza a starthelyre, vagy a nyitóhelyre; ez ezen a starthelyen tiltott!

9. Csak tiszta légtérbe startolj. Ne csak előre, felfelé is lásd: szabad e a pálya.

10. Start után a levegőben ne a starthely előtt manőverezz, adj helyet a következő startolni szándékozónak. Ismerd és tartsd be a lejtőszabályt és a légtérhasználat ide vonatkozó szabályait.

A környezetvédelemről:

Itt a tisztáson a fű, amin járunk egy fokozottan védett növénytakarás része, de a környező fák is természetvédelmi területen vannak. A Természetvédelmi Hivatal azzal a feltétellel engedélyezi a starthely működtetését, ha biztosítjuk a folyamatos személtmentesítést, megakadályozzuk a fák visszavágását, és meggátoljuk a terület további erózióját.

Reméljük Te sem fogod eldobálni a szemetet, sőt segítesz a már szétdobált szemetet a gyűjtőben elhelyezni.

Előre is köszönjük.

A starthely előtti lejtőn fokozottan tartsd be a lejtőszabályt! A belső ingán az haladhat, aki a lejtőt jobb kéz felől látja. A külső

ingáról a belsőre húzódni csak akkor szabad, ha szemből az ingán nem közlekedik senki. Fordulót levágni tilos. Hurokforduló helyett a lejtő irányába megfordulni tilos. Az ingára besorolni csak hegyesszögben kívülről szabad. Alányomással, vagy föléhúzással kerülni tilos. A lejtőn haladó légijárművek egymást 50 méternél jobban nem közelíthetik meg!

Leszállóhelyek:

Óbudán addig nem volt probléma, amíg néhányan magánházak kertjébe nem szálltak be és mikor a gazda szóvá tette még nekik állt följebb. Nem hisszük, hogy az ilyen agresszív magatartás előrébb viszi a repülés ügyét és kérünk mindenkit, aki a jövőben innen startol, hogy ilyen esetben viselkedjen a szituációnak megfelelően és inkább elnézést kérjen, mint támadjon.

Normál leszállók:

- a szeméttelteptől jobbra az autóbontó mögötti kaszált terület,
- a szeméttároló (nagy kopasz rész),

Vészleszállók:

érdeklődj a tapasztaltaknál is, de

- balra az úgynevezett ribizkés

- jobbra pedig a Farkastorok-ban feljövő villanypózna sortól jobbra a helyi vízmű telep. A világoskék szellőzőgombákról ismered meg. Kijutni igen nehéz mert magas kerítése van. Ez inkább csak emyősöknek, mert lejtős és rövid, de nincs drót keresztben a behelyezkedéskor.

A légtér

A starthely a TMA alatt van. Itt a TMA alsó határa 750 m AMSL. 300 méternél semmi esetre sem emelkedhetsz feljebb! Mindazok, akik itt légtérrel sértenek nem csak a saját életüket veszélyeztetik, hanem azokat is, akik a nagy utasszállító gépen ülnek, vagy akikre szerencsétlen esetben a nagy gép rázuhan, házastul döntve romba és lángtengerré változtatva a környéket. Csak akkor van esélyünk itt legálisan repülni, ha garantálni tudjuk, hogy az elstartolt pilóták egyike sem emelkedik bele szabálytalanul a légifolyosóba!

Érezd jól magad, repülj nagyot – szabályosan!

Nyilatkozat

Alulírott
nyilatkozom, hogy az Óbudai Siklórepülő Park használatának szabályait megismertem és az ott leírt szabályokat betartom.

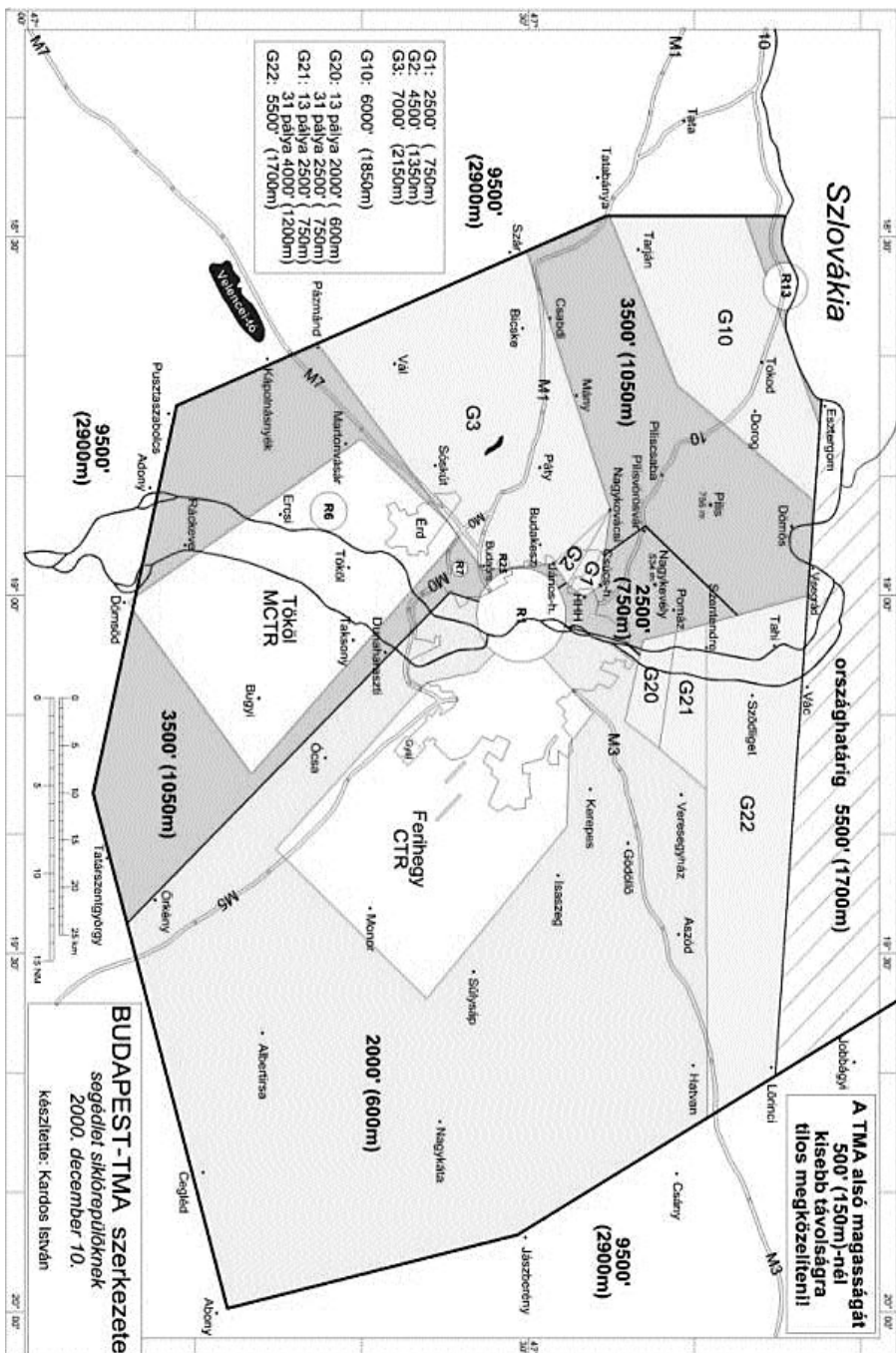
Lakcímem:

Egyesületem: 2002-re érv. MRSz-liszenszem száma:

Dátum:

Aláírás:

Ezt a nyilatkozatot tartsd magadnál. Amennyiben 2001-re regisztráltunk már korábbi nyilatkozatod alapján, akkor mindezt helyettesíti az akkor kapott sárga Óbuda matrica (amelyet sisakodra, vagy startkönyvedbe ragassz be)





Területrend

Hármas-határ Hegy sportrepülőtér és a hozzá tartozó, MSE kezelésében álló terület használatának rendje, az engedélyek díjai

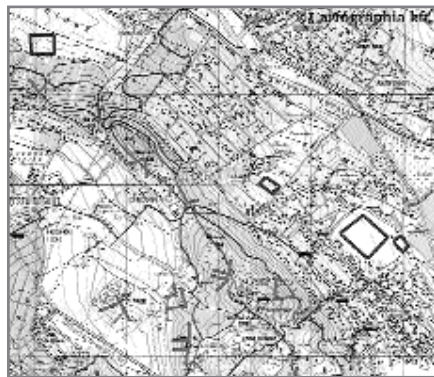
Behajtási engedélyt csak az kaphat, aki Területi repülési engedéllyel (nyilatkozniuk kell, a légtér felhasználás ismeretéről) rendelkezik. Kéri, és aláírja a Nyilatkozatot. (A gépjárműbehajtást a Duna-Ipoly Nemzeti Park 3407/2001 sz. határozata szabályozza.)

Területi repülési engedélyt csak az kaphat, akinek a repülésre vonatkozó kötelező felelősségbiztosítása rendezett (a modellezőknek is), továbbá kiképzést vagy átképzést kapott egyesületi keretek között bejegyzett oktatótól, vagy vállalkozási keretek között működő bejegyzett oktatótól, vagy az MSE erre kijelölt képviselője előtt sikeres írásbeli vizsgát tett a vonatkozó szabályozásból.

Területi oktatói engedélyt a LÜI által elfogadott oktatói engedéllyel rendelkező személyek kaphatnak, a helyi szabályozásból letett sikeres vizsga birtokában, szerződés aláírása után.

Oktatás alatt álló növendékekről egy kitöltött adatlapot kell átadni a repülőtér vezetőjének. Ezen kívül növendékenként egyezer forintos csekk feladóvényét kell bemutatni, a növendék nevét be kell írni a csekken a közlemény rovatba. (Csekkek a szerződéskor átvehetők.)

Az egyesületek vagy oktatók szerződés nélkül jogtalanul működnek az MSE területén, bármilyen bejegyzést, (melynek köze van Hátárhegyhez) startkönyvbe, egyéb repülési okmányba, jogtalanul tesznek. Olyan növendék képzés, ami nem bejelentett, az jogszabálysértő, ezért érvénytelen, ilyen esetben a Területi oktatói engedély érvényessége visszavonható.



Aki kiképzést vagy átképzést kapott egyesülettől, vagy bejegyzett oktatótól, arról listát kell leadni a repülőtérre, az elméleti vizsga anyagát 5 évre meg kell őrizni, ezzel védheti az oktató magát egy esetleges későbbi eljárás során.

A 2002-es évre az okmányok kiváltásának ára:

Behajtási és parkolási engedély MRSz igazolvánnyal rendelkezők részére 3000 Ft
Behajtási és parkolási engedély MRSz igazolvánnyal nem rendelkezők részére 5000 Ft
Oktatásban résztvevők által fizetendő terület-fenntartási hozzájárulás 1000 Ft
Területi repülési engedély (csak nyilvántartási költség, az MRSz támogatásának megléte esetén) 200 Ft
Területi oktatói engedély (csak nyilvántartási költség, az MRSz támogatásának megléte esetén) 500 Ft

Hétféle repülés

Sziasztok ! Az alábbi levélben elolvashatjátok, miért nem érdemes messzire utazni a repülésért.

Szombat reggel korán kelő kis csapatunk fél hétkor nekiindult a Donovalyba vezető útnak. Tudtuk, hogy lesz ernyős börze is, de repülni szerettünk volna elsősorban. Tízre odaértünk. A síkságon gyönyörű kumók egészen Besztercebányáig. A völgy bejáratánál azonban összeállt a felhőzet és a sípályánál a hegy tetejét vastag felhő borította, minden páras volt és hideg szél fújt enyhén oldalról hátulról.

A lift zárva, csak egy árva papíros a pénztár ablakán belülről, persze szigorúan csak szlovákul írva, miszerint 20 fős csoportokat visznek csak fel és bejelentkezni az alábbi számon lehet... Tavasszal még minden órában indult a lift egyszer és felvitte a repülni, kirándulni vágyókat. Na ez most nem volt. A parkolóban semmi nyoma a börzének, de egy helyi erőttől sikerült angolul megtudni, hogy a 800 m-re levő kemping környékén lesz. Mentünk utánuk és láss csodát: tényleg jó helyre mentek.

Az első fecskék már ott voltak és nyarat ugyan nem csináltak, de kezdtek kipakolni. A legszörnyűbb az volt, hogy fél tizenegyre a büfés még csak a takarításnál tartott, pedig addigra már ránk fért volna valami belső melegítés. Tea vagy ilyesmi, de a Becherovka is megtette volna. A hely kezdett felporzogni, egy fél óra múlva büfé is kinyitott, persze, addigra kiderítettük, hogy ez csak az alsó büfé

volt és a földszinten a helyiek már igen jól érzik magukat. Sebaj legalább a kandalló addig melegített minket.

Eljött három gyártó is: a PEGAS, a GRADIENT, a SKY és ki is rakták az árukat. Befutott Pamír barátunk is, aki biztosított afelől, hogy itt ma nemigen lesz repülés a csúcsról, így fél tizenkettőkor egy rövid készletfelvásárlás után és néhány fénykép elkattintása után hazaindultunk. A síkságra kiérve ugyanolyan kumók, mint odafele, de akkor már tudtuk, hogy ez csak trükk, fent pocsék idő honol.

A nagy hazafutásban meg sem álltunk Budapestig, ahol DK-i szél lévén nem sok választás maradt, hogy hova is kell menni repülni. Ekkor du. kettő óra volt, az idő kezdett élni. Letörve állapítottuk meg, hogy négyszáz kilométert sikerült autózunk három teáért és négy Becherovkáért, de látszott, hogy most jó helyen vagyunk, mivel akkor már hárman repültek a NAGY HEGY előtt.

A start után húsznál abbahagytam a számolást. Mindjárt a starthelyre való kiérkezésünk után sokan voltunk szemtanúi ifjú titán barátunk (Ozone Protonnal) negatívbol indított mentőernyő dobásának, ami a fákon landolással végződött. Túlélte, leszedték, a többi nem tudom. Aki nem fagyott agyon, az tuti többet repült, mint egy óra.

Nívó plusz kétszáz felett turbulens volt egy kissé, és aki időben átment a D-NY-i oldalra az még egy órát gyo-gyizhatott.

Jó repülést mindenkinek:

Zsembi





1995. július 19. Itt vagyok a Nyikomon, Demeter Gabi barátommal, aki vállalta sofőrködés nem éppen hálás feladatát. A szél ÉNy-i, de lehetne egy picivel erősebb. 13 óra 30 perc, de már a gyöngyösiek nyitva, és van egy pár pesti srác is. Sorra startolnak a fiúk miközben nyitok, de éppen nem tart a lejtő és valahogy termikkel sem ajándékoznak meg senkit az égiek. Majd talán engem, fő az optimizmus - és hatalmas orcával kiírok egy országos rekord feladatot: Kisköre, Ludas töréssel, törtvonalú céltáv.

A startban már 10 perce várok, érzem, nem sok kell, hogy tartson a lejtő; és köztudott, hogy ilyenkor a Nyikomon csak születni nehéz, ha egyszer sikerül ráemelkedni a vonulatra, bent a Muzsla fölött már megél az ember. Már háromhoz közeledik az idő, nincs mire várni. Startolok. Nívóban girhelek és fohászkodom egy kis magasságért. Úgy érzem magam, mint gyerekkoromban periszkóppal a kezemben a magasra épített női zuhanyzó ablaka előtt, vizuális felvilágosításra várva, de hiába az erős szándék, hiába jó a technikai felkészültségem, párás az ablak, nem látok semmit.

10 percet sikerül kihúzni a levegőben, de sajnos vége, le kell szállni, pedig érzem valahol legbelül, hogy több van ebben a mai napban. A leszállóban kedvetlenül csuknak a többiek, hiába próbálom Szabó Lacit megdumálni, hogy jöjjön vissza velem egy második körre, nem vagyok elég meggyőző,

Rekord-emlék

mondván egy csúszás elég egy napra, többre kevés az esély. Csak egy kezdő fiú kap a lehetőségen, hogy visszaviszem a kocsimmal a hegyre, hisz ő még gyűjti a startot. Negyed öt, újra a startban állok, talán egy picit erősödött a szél; de lehet, hogy csak hülyítem magam, csak szeretném, ha úgy lenne. Azért örülök, hogy másodszori próbálkozás mellett döntöttem, mert valahogy a sok év során mindig úgy alakult, hogy ha kétszer vállalom a felszállítás és nyitás tortúráját, az égiek megjutalmaznak az elsőnél jobb repüléssel.

Ez a tudat olyan erősen él bennem, hogy szinte biztos vagyok benne, és ha valamit nagyon akarunk, az esetek többségében úgy is lesz. Startolok, és valóban ingáról ingára nyerek egy pici magasságot, így centinként felpofozom magam 150-re, amiről már rácsúszhatok a Muzslára. Kezdem azt hinni magamról, hogy én vagyok a világ legügyesebb sárkányosa, mikor elindul a kezdő srác is, aki pillanatok alatt felemelkedik a szintemre, így már ketten lejtőzünk és az ország egyik legjobb vonulatán ez is élmény.

Lám-lám megérte, itt van a jutalom. Azért persze úgy vagyok: mint az első randevúnál, örül az ember a puszinak, de megpróbálja, hátha kap még mást is. Én is megtekerek minden kis pöfföt, de úgy látszik, hogy ma maradnak a dzsinnek a puszinál. Telik-múlik az idő, már egy órája próbálkozom, úgy hiszem, hogy már mindent megtapasztaltam amit csak lehetett, késő van lassan mehetek leszállni - amikor jön egy biztató emelés. A másik fiú is kiszúrja,



hogy emelkedek, odajön és egy százassal alattam ő is kezd tekerni. Sodródok hátra, már nincs visszaút, 800 m a magasságynerésem, mikor egyre bizonytalanabbá kezd válni az emelés. Sebaj, ennyi volt, legfeljebb majd leszállok Patán. Azért az emelés tetején bevárom a másik fiút, mégis kettőnknek nagyobb az esélye, hogy találjunk valamit. Elindulok, de mit csinál a másik? Hát igen, tipikus kezdő hiba. Nem mellettem jön, hanem mögöttem.

A Káva irányában meglátok egy csinos kis felhőt, de alá sem érek rendesen, mikor beleszaladok egy aranyos 2-esbe. Egy körön kezdek tekerni a sráccal, de érzem, hogy a mag kicsit odébb van, ezért igazítok. Stabil 4 m, pompás. Pillanatok alatt ráemelkedek a másik gépre, ami egyre kisebbé válik alattam.

Közeledek a plafonhoz, mikor megérkezik aláam vagy 600-zal lejjebb a másik gép. Már nem foglalkozom vele, mert tudom, hogy nem fog fésülni, így értelmetlen bevárni. Alapon nehéz a döntés. Mit csináljak? Menjek oldal-szélben a bután kitűzött Ludas felé, vagy döngessek hátszélben, ami a csövön kifér? Valami azt súgja, hogy még nincs vége a napnak, irány Ludas!

Merül a gépem, nem haladok, azért tartom az irányt. Félútról visszanezék, de nem hiszek a szememnek. A srác jön utánam. Miért teszi? Ő nem tudhatja, hogy milyen feladatot fotóztam, értelmetlenség oldalszélben, alacsonyan követnie, tudom, hogy leszállás lesz a dolog vége, de magamnak sem adok sok esélyt. Berepülök Ludas fölé, szektorban vagyok, elő a fényképezőt,

1250 m nyert magasság után érzem meg alapra. Alattam Gyöngyöspata, tehát a szél D-DK-re sodor. Hirtelen eszembe jut az első startom előtt kitűzött feladat, mi lenne, ha megpróbálnám? Ah hülyeség! Késő is van, a szélirány is rossz. Gyöngyöshalász felé haladok, nem azon a pályán ahol szeretek, attól jóval délebbre, de van egy hívogató, kedves kis felhőcske a haladási irányomban. Igen itt az emelés, tekerek, 3 m teljes körön, csodás!

gyorsan pár fotót, aztán gyorsan hát-szélbe. Csodás érzés, újra rohan a gépem, csak a magasság hiányzik. Kinézem a leszállót, gondolkozom a nevén - talán Nagyfüged? Úgy rémlik, pár éve már szálltam le ott. Elég alacsonyan érem el a falu szélét, de talán még át tudok csúszni a túlsó végére.

Mi ez? Jól hallok? Csak nem a varióm csipog? De igen! A szokásos leszállás előtti utolsó rugdosás? Nem! Teljes körön megvan, igaz, hogy csak feles, de stabil. Az idő múlik, erősen sodródok a kurzus alá, lassan emelkedek. Hogy lehet, hogy már 7 óra és még mindig van emelés? Fürkészem az eget, próbálom megfejteni a titkot, igen semmi kétség. Szép óvatosan sunyog be egy front. Mintha csak megrendelésre érkezne.

Alaphoz közel, kissé erősödik az emelés, de így is csak 2 m. Koppanok, adok egy puszit a foszlányokra és indulás Kiskörére. Már szépen látom a tározót, könnyű a navigálás, csak az a baj, hogy már megint erősen oldalas a pálya. Még vagy 15 km, nem haladok, csak kitartson a magasságom. Lassan közeledik felém a front felhőzete, hisz oldal-szembe az irányom. Érzem ez majd segít. Jól alfázok, mert megszólal a legszebb muzsika, újra csipogni kezd a varióm. Szinte hihetetlen. Este 7 óra 20 perc és 2,5-del emelkedem. Császárvagyok.

Azt a luxust is megengedem magamnak, hogy nem tekerek ki teljesen, hisz már biztos a siker. Talaj fölött kb. 1000 m-en érek a cél fölé. Most már utólag tudom, hogy vastagon 100 km fölé tudnék menni, de így is országos rekord, hisz ezt a fajta feladatot valamiért nem szeretik kiírni a többiek. Boldog vagyok, bohóckodom, lubickolok önfeledten, közben lépten-nyomon

emelésbe szaladok, de már nem foglalkozom velük. Készíték vagy 10 felvételt a faluról, tudom, hogy majd nagy-papa koromban - ha megélem - szívesen fogom nézegetni őket.

Elpakolom a fényképezőt, uras a helyzet, gondolkozom hova szálljak, talán a templomhoz közel kéne, mert tapasztalatból tudom, hogy biztos lesz mellette egy kocsmá is, és már nagyon szomjas vagyok. Próbálom még utoljára elraktározni a memóriatáramban a gyönyörű látványt, de nem, ezt másnak is látni kell! Gyönyörű a kanyargó Tisza, mellette a tározó, majdnem alattam a Tisza-híd, újra előveszem a fényképezőt, még egy utolsó fotót, most már rendben, landolhatok. A behelyezkedés szép, a leszállás hibátlan, nincs kedvem sokat cipelni, így egész közel szállok le a templom mögött.

Ahogy leérek, azonnal körbevesz vagy 15 irokéz harcos. Kissé elbizonytalonodom, mert még csukás előtt el kéne menni telefonálni, hogy Gábor barátom mielőbb ideérjen, de félek otthagyni a felszerelést. Ezért megkérdezem a sráctoktól, hogy melyikőjük a legerősebb? Előlép nagy büszkén egy csupaizom, kb. 16 éves fiú. Na, akkor te leszel megbízva azzal, hogy míg én telefonálok, te vigyázz a cuccaimra és azonnal ütsz, ha valaki piszkálja. Vállalja a nem könnyű feladatot, de nem vagyok teljesen nyugodt. Sietek vissza, kisbarátom bokszozó állásban, egyre szűkül körülötte a kör, de még időben érkezem. Persze megkapja jutalmát, irány a kocsmá. Meglepődök, hogy sör helyett ő is üdítőt kér. Természetesen a magam részéről mindenkit ámulatba ejtek, mikor új egyéni csúcsot felállítva, leküldök 6 korsó fantát. Hiába, ez a rekordok napja.

Úrhegyi Ferenc

Meghívó

A Motoros Könnyűrepülő Szakági Értekezletre

A Motoros Könnyűrepülő Szakbizottság ezúton hív meg minden SES vezető pilótát, SES műszaki vezetőt és a SES repülést űző klubok titkárait és szakosztályvezetőit a 2002. évi Motoros Könnyűrepülő Szakági Értekezletre.

Ezen a fentnevezett tisztségviselők megjelenése kötelező, de a Szakbizottság szívesen lát mindenkit, akit az UL szakág szakmai és szervezeti kérdései érdekelnének.

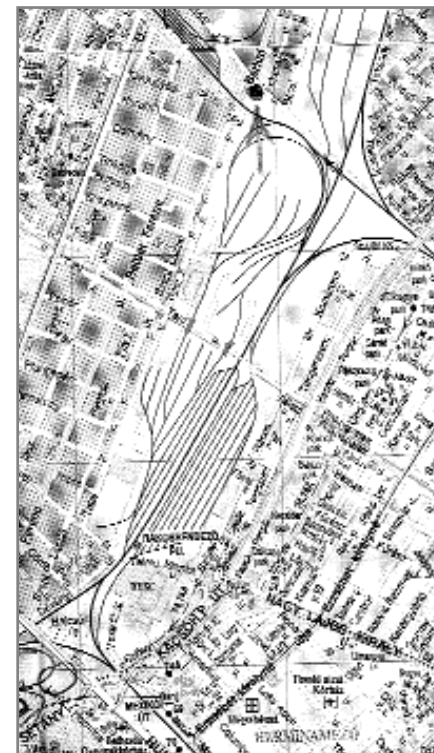
Az értekezlet ideje: 2002. január 19., 10.00 - 17.00

Az értekezlet helye: MÁV Baross Gábor Oktatási Központ, Budapest, 1131., Madridi út 9 (Az elmúlt évben ugyanitt volt.)

Megközelítés: Hungária krt - Reitter F. u. - felüljáró - háromemeletes vöröstégla épület Napirend: 1. Éves beszámoló, 2. Sportminősítések, 3. Versenyrendezők beszámolója és tervei, Ebédszünet, 4. Üzembentartás, 5. Új UL szakágak (merevszárnyak és puttonymotorosok) 6. Repbiztonsági kérdések, 7. Gyártók beszámolója.

Aki az értekezleten részvételét tervezi, az küldjön egy elektronikus levelet a hunulnet-re az alábbi szöveggel: Kedves Marci, kedves Lapaj! A Szakági Értekezletre "X" fővel érkezünk. Szakosztályvezető.

A SES műszaki vezetők egy héten belül megkapják az űrlapokat a vezető pilótái és a műszaki vezetői jelentésekhez, valamint csekket a nyilvántartási díj befizetéséhez. A kitöltött űrlapok valamint a csekkszervény (vagy annak másolata) a belépő az értekezletre. Az "X" fő meg-



adása abban segít, hogy pontosabban megbecsülhessük a résztvevők létszámát. A létszám pedig ahhoz kell, hogy a vendéglátó felé az ebédet elfogyasztók számát megadhassuk. Az éttermet ugyanis avval a feltétellel kaptuk meg, hogy az értekezleten mindenki ebédel, ez ebédért letesz 1000 forintot (számlát kap), a vendéglátó pedig terembérletet nem kér. Lesz büfé is szendviccsel, üdítővel, kávéval, italokkal. Ezekkel élni nem kötelező, az ebéddel viszont igen.

E-mailjeiteket várva

Ordódy Márton és Kovács József



Tájékoztató az ASE 2002. évi terveiről

Az egyesület célja: Tagjai számára biztosítani a sárkányrepülő, siklóernyős és motoros könnyűrepülő szabadidő- és tömegsport-tevékenységhez szükséges feltételeket; tevékenységével támogatni a hazai lajstromozásra nem kötelezett könnyűrepülő léggérművek üzemeltetésének szakmai feltételeit, érdekvédelmét; és megteremteni, illetve bővíteni legális repüléseik lehetőségét. Az egyesület tagjai a közgyűlés által felvett aktív tagokból és az év során az egyesületbe jelentkezett és a vezetőség által felvett külső tagokból állnak. 2001-ben 20 aktív és 96 külső tagja volt az ASE-nek. 2002-re az egyesületi hozzájárulás mértéke tagonként 5000 Ft (2002-re Márdartoll-előfizetés plusz 2000 Ft). Az egyesületbe csoportos belépés is lehetséges, de a belépési nyilatkozatot egyenként kell aláírni és az éves tagdíjat személyenként kell befizetni. Felkészült szakmai vezető mellett a csoport az ASE-ben önállóan üzemeltetett szakosztályként működhet.

Az egyesület folytatja a HHH Óbuda starthely kezelésével kapcsolatos feladatokat koordinálását. A következő évre Óbudára

az MRSz licence jogosít mindenkit, aki magasstartra alkalmas. A szabályokat eljuttatjuk az egyesületek vezető pilótáihoz. Külön nyilvántartást nem vezetünk. A tavalyi vizsgák 2002-re is érvényesek.

Az egyesület felveszi a kapcsolatot a Nyikom starthely tulajdonossal, a starthely sportcélú használatának bevezetésére. Az Óbuda starthely kezeléséhez hasonló eljárást fogunk bevezetni.

Az egyesület a siklóernyős szakbizottság megbízása alapján, hasonló megközelítéssel megkezdte a Pilis siklórepülő starthely engedélyeztetését.

Az egyesület tervezte rendezvények szervezését, illetve a szervezésben való részvételét (siklóernyős nemzeti bajnokság, siklóernyős csörlős verseny, sárkányrepülő Nyikom Kupa, Parabend Kupa, sárkányrepülő nemzeti bajnokság).

Terveink megvalósításának alapját a minél nagyobb létszámban hozzánk csatlakozó siklórepülők képezik. Alapvetően velük és a hazai siklórepülés érdekében kívánunk működni, ezért minél nagyobb létszámban várjuk jelentkezéseket!

Apollóval Sydneybe!

Kántás Andor azt tervezi, hogy egy Apolló Foxszal innen Ausztráliába, Sydneybe repül. Útjához társat keres, elsősorban azért, mert így sokkal kedvezőbbek az útifilm készítésének feltételei. Ez pedig talán a legfontosabb. Az út mintegy 20 ezer km, amely mentén, úgy 120 km/h utazósebességgel haladva, olyan 160 óra alatt lehet majd a célba eljutni. Ehhez keres valakit, akinek van ehhez ultrakönnnyű repülőgépe, hatósági szakszolgálati engedélye, a szakszóban rádiókezelői betétleppal. A indulás tervezett napja: 2002. január 20. Akit érdekel és érdeklődik, annak Bandi a (06-20) 978-8571 telefonon válaszol.

Lamouette Racer 14

kb. 50 órával, 96-os

eladó

Könnyen kormányozható,
jó teljesítményű, egyszerűen össze-
és szétszerelhető

Ár: 130 ezer Ft

(Árboc nélküli gépet beszámítok!)

Pándi Zoltán

Tel.: (06-20) 383-5887

Wils Ving HPAT 158

gyalogársárkány

reklámáron (75 ezer Ft)

eladó.

Bodnár Gábor

Tel.: (06-30) 251-5461

**97-ben üzembe helyezett
Apolló CX-21 A-keretes trike,
Molson motor Rotax gyújtás-
sal, berántóval, orrkúppal,
3-tollú Aviatika légsavarral,
utánfutóval; keveset repült,
jó állapotban eladó
egyben vagy külön-külön is.**

Verbó László.

Tel.: (06-30) 9440-633

Eladó motoros sárkány!

Bence-Bogdola szárny

503 Rotax kétporlasztós
duplagyújtásos motorral.

Ára 900 ezer Ft

Ambrus Szilárd

Tel.: (06-30) 9374-640

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

Kedves Hirdetőnk! 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 csekkben lehet a következő címre küldve: Cumulus Sárkányrepülő Egyesület 1113 Budapest Ábel Jenő u. 26. A csekk megjegyzés rovatába, kérlek, 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



Eladó Apolló Tandem („A” keretes) Molson motorral, CX19-es szárnyal, szép állapotban, 330 ezer Ft-ért; **„A” keretes trike Molson motorral**, akkumulátoros gyújtással, generátorral, önindítóval, orrkúppal 160 ezer Ft-ért; **CX19-es** sérülésmentes váz 40 ezer Ft-ért; valamint **Molson motor** 65 ezer Ft-ért.

Keresek 503-as Rotax-ot, valamint CX 19-es szárnyhoz használt, de jó állapotú **vitorlát**.

Hangonyi János (Salgótarján).
Tel.: (06-30) 243-0036

Megérkezett a GPS V!

A legújabb GPS-be útvonaltervezésre alkalmas nemzetközi adatbázist építettek be, Európára részletezve. A készülék belső memóriája 19 MB, melyre utca szinten részletezett térképek tölthetők fel.

Útpontok: 500 db névvel és grafikus ikonnal

Track log: Automata track log, 10 db tárolható

Routes: 20 db, mindegyik 50 pontból

Fedélzeti computer: napi km-számláló, mozgásidő, átlagsebesség, max. sebesség, sebesség

Riasztások: érkezési-, kijelölt útról való letérés-, óra-, horgony- és veszélyes pont-riasztás



GPS III+ akció!

Ára: 164.900 Ft

Továbbra is legkedveltebb az
eMap Deluxe

Ára 139.900 Ft

A **GARMIN** hivatalos viszonteladója a **DE DRA** Kft.
 1113 Budapest, Ábel Jenő u. 26.

Tel.: 361-0461; Fax: 361-0460; Mobil: 06 (20) 937-2512;

e-mail: dedrakft@axelero.hu; Internet: www.dedra.hu

Az árak az Áfá-t tartalmazzák!



ÚJ! ÚJ! ÚJ! SZAKOK A FELSŐOKTATÁSBAN

Az idén először megjelenő hiánypótló könyv a felsőoktatásba készülőeknek szól. Segít válaszolni a „Mit fogok tanulni, ha erre a szakra veszek fel, mire képesít majd az oklevél?” kérdésre. Hasonló tartalmú kiadvány az utóbbi 10 évben nem jelent meg!

A könyv a magyar felsőoktatási intézmények alapképzési szakjait gyűjti össze. Valamennyi szakra vonatkozóan közli a képzés szintjét, az egyes szakok képzési céljait, ismerteti a megszerezhető szakképesítést, a szakon folyó oktatás főbb területeit. Lehetőséget teremt az egyes szakok képzési tartalmának összehasonlítására, a felsőoktatás alapképzési kínálatának áttekintésére.

A felsőoktatásról szóló törvény értelmében a felsőoktatási intézményekben megszerezhető végzettség, illetőleg a szakképesítés szakmai követelményeit a képesítési követelmények határozzák meg. E követelmények valamennyi felsőoktatási intézményre vonatkoznak, ahol az adott szakot indítják. A könyv elsősorban e képesítési követelményekre támaszkodik, a részletesebb információk megtalálása érdekében az egyes szakok ismertetésénél megadja a vonatkozó kormányrendelet számát is.

A könyv tehát NEM a felvétellel foglalkozik.

Nem használható a felsőoktatási intézményekbe való konkrét jelentkezéshez, hiszen célja a szakok általános ismertetése, így nem tartalmazza, hogy az egyes szakokat melyik egyetem vagy főiskola hirdeti meg, illetve hogy az adott évben meghirdetik-e egyáltalán. Célja az, hogy a felsőoktatásba jelentkezők áttekintést nyerhessenek a választékról, az egyes szakokon folyó képzés céljáról, az oktatott főbb tantárgyakról és tématerületekről, megkönnyítve ezzel a választást.

Tartalma nem kizárólag az idén felvételre készülőköt érdekelheti, hiszen a továbbtanulásra való felkészülés, a pályaválasztás már korábban is foglalkoztatja a tanulókat.

FONTOS ÉS HASZNOS DIÁKNAK ÉS TANÁRNAK EGYARÁNT!

Csúcstechnika elérhető közelségben



2002-ben, már te is repülj a világhírű technikák valamelyikével!

TOP SECRET



gyalogszárnyak
motorosszárnyak
vitorlák
mentőernyők
paramotorok
siklóernyős trike

TOPESS



motorosszárnyak
trike-ok
komplett konfigurációk
légcsavarok

PHASE II



Információ:
Petrovski Zsolt
/ Patron /
06 20 4946 236
patron@egon.gyaloglo.hu
www.lamouette.fr
www.cosmos.fr

(3/1)

AMPtronic System
Digitális műszerek motorosszárnyakhoz



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

Megjelent!



Multimédia CD-Rom kiadványunk hat kronológiai fejezetben mutatja be a magyar repülés kialakulását napjainkig. Minden fejezet részletesen tárgyalja a katonai és polgári repülőgépek; gyártók; repülők; tervezők; repülőszervezetek fejlődését. Interaktív lehetőséget nyújt a nézőnek, hogy válogasson 500, fotóval illusztrált szócikkből, amelyek jeles személyiségek életrajzát és géptípusok adatait tartalmazzák. A CD-n több mint 1500 eredeti archív fotó és grafika található, melyeket korabeli dokumentumok, továbbá újság-, könyv-, film- és hangrészletek egészítenek ki.

**Megvásárolható
a Hunair Ticket**

**Repülőjegy-értékesítő Kft. irodájában
(1052 Bp., Kristóf tér 7-8. Tel.: (06-1) 429-1050.
Postai utánvétellel megrendelhető az alábbi címen:
See Studio Bt., 1625 Bp., Pf. 113.**

Ára: 5985 Ft