

Hátimotoros Túlélő Európa Bajnokság



A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület
1550 Budapest, Pf. 59.

Szerkesztő: Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: siklorep@aeroclub.hu

Tipográfia: Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: Tóth Imre

Hirdetésfelvétel: Pinczés-Balog Attila

Tel.: (20) 9648-335

(1) 2490-007

E-mail: xatesz@freemail.hu

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

A címlapon:

Fél looping

motoros siklóernyővel

Fotó: Meggyesné

Eltűnt egy madár...

Úgy képzelem, akik elszállnak, valahol odafenn várnak ránk. Mégis, félve az ismeretlentől, jobban szeretek az ismerős földi viszonyok között tekerőzni. Az eltűnt társak azonban hiányoznak.

Elmerengek. Látom, ahogyan az alattam elsikló szárny látszólag indokolatlanul jobbra húz, majd meghosszabbítva vonalát, meglátom én is a madarat, a jelet, amit elérve társam emelkedő forgásba kezd. Követem én is. A műszerek csipognak, a magasságunk nő, a táj önmagába olvad. Szürke felhőszakáll kezd ereszkedni körénk, itt az ideje, hogy nekiinduljunk a cél, a távolabbi újabb emelések felé. Eközben aláuk kerül szinte a semmiből sok színes szárny. Vajon hol voltak ezek eddig? Újra sokan együtt, újra több esély célunk eléréséhez. Nagyszerű!

Állok a temetőben, de valami azt súgja, rossz helyen vagyok, itt nem találom meg azt, akít keresek. Egy a láthatatlannál is láthatatlanabb buborékban magasabbra emelkedett, mint amilyen magasra én valaha is emelkedni fogok. Már nem látom meg, ahogyan elsuhan előttem, hiába ismerem olyan jól szárnya színeit, kupolája fodrait. Jó lenne megtudni hogyan és miért távozott, de bele kell nyugodnom, sosem fogom. Nem az emberi kíváncsiság diktálja szorító oknyomozásomat, hanem mert nem akarom, hogy más is eltűnjön azon a részen át, amelyen Ő megszökött.

Nem igaz! Nem lenne jó tudni mi történt. Rossz megtudni, hogy már sosem látom viszont. De annak, aki nem akarja hogy lyukak legyenek a biztonságot jelentő tudás falán, annak muszáj tudnia, mi volt. Mert többé ne veszítsünk el egyetlen társat, barátot sem. A varióm ugyan rejtélyesen csipog tovább, érthetetlen nyelven fecsegve, nem értem ritmusát. Talán nem is erről beszél.

De akkor ki fogja elmondani nekünk, hogy hová ment Ő, aki annyira hiányzik közülünk? Ha nem beszélünk róla, akkor nem jön vissza közénk. De ha emlékezünk Rá, akkor itt van, mosolyával és hamis hunyorával együtt. Akkor láthatjuk szárnya színeit és nyugodt magas röpte ívét. És nem felejtiük el...

guriga

Oktatói továbbképzés Motoros sárkányrepülőknél

Miskolci repülőtér, 2002. szeptember 28-29.

A 2002. évi szakági értekezleten történt megállapodás alapján az év harmadik motoros sárkányrepülő oktatói továbbképzése Miskolcon lesz megtartva melyre a régió oktatóit hívjuk, várjuk. Természetesen az ország bármely klubjábóljöhetnek az oktatók illetve a jelöltek.

A továbbképzés programja:

Regisztráció szombaton 08 óra .Időjárás függvényében gyakorlati feladatok megrepülésének elkezdése. Útvonalrepülések, repteknikai ellenőrzők. Délután elméleti továbbképzés és vizsgák. Vacsora. Szállás faházban, hálósákat jó ha hoztok.

Vasárnap: Elméleti és gyakorlat vizsgák folytatása, továbbképzés bezárása. A továbbképzés időtartama a résztvevők számától és az időjárásikörülményektől függően változhat.

A részvételre jelentkezni kell szept. 26-ig Kiss Lászlónál. Tel:30-915-6090. Vezetékes munkahelyi 46/521-508, este 46/380-655

A továbbképzés díjtalan, sem a szállásért, sem az étkezésért nem kell fizetni előzetes jelentkezés esetében .

Információk a vizsgákhoz :

Akinek oktatói szakszója van a szakszójának érvényességéig a sportoktatói meghosszabbításra kerül amennyiben a továbbképzés anyagát meghallgatja. Minden más esetben az érvényesség lejáráig melyet most lehet hosszabbítani. A lejárást követően az oktatói jogosítás csak új eljárás keretében adható. Az érvényes sportoktatói hosszabbításhoz, vagy előzetesen versenyen igazoltan repült 75 km szükséges, és a helyszínen repteknikai ellenőrző megrepülése, vagy ha nincs igazolt 75 km, akkor a helyszínen ilyen távú háromszögrepülést kell végrehajtani. Elméleti vizsga nincs de a továbbképzésen részt kell venni.

Új oktatói jogosítás megszerzéséhez a jelöltnél a startkönyvébe be kell jegyezni az oktatói átképzés megtörténtét igazoló feladatokat a 45-ös tematikája szerint , valamint egy pár szavas írásos javaslat a vezetőpilótától melyben javasolja a jelöltet oktatónak .Természetesen érvényes orvosi vizsgát is kell igazolni valamivel a helyszínen.

Elméleti vizsgát az alábbi témakörökben kell tennie.

Témakörök: Aerodinamika : hajlékony szárny ismérvei / felhajtóerő kormányzás. Meteorológia: mikroklíma ismerete /turbulenciák stb/ Navigáció : térképismeret ,szélháromszög stb. Szabályzatok : erről lesz előadás az új témakörben de a régieket illik tudni.

A új oktatóknál nem fogadható el a versenyen repült 75 km .nekik a háromszögrepülést és a technikai ellenőrzőt a helyszínen kell megrepülni. A technikai ellenőrző elvárása biztonságos állómotoros leszállás.

A továbbképzés teljes körű referense Kovács Józsi (/Lapaj) szakágvezető, aki a részletekről felvilágosítást tud adni. Mindezek ismeretében el tudod dönteni hogy kell e hoznod gépet magaddal .

Kiss László
KENYA

Siklórepülő oktatói és szakmai vezetői továbbképzések

A továbbképzéseket ebben az évben regionálisan, azaz az ország 3 részére (Budapestre, Celldömölkre és Debrecenbe) tervezzük, hogy minél több helyszín és időpont közül válogathassatok.

Valamennyi továbbképzés egynapos lesz és azonos rendben történik az alábbi tervezett időbeosztással: 9 órától: beérkezés regisztráció; 10 órától tervezett szakmai előadások:

- Balesetek
- Az új tematika tapasztalatai
- Az oktatók jogállása és képzése
- A megbízatást kapott szakmai vezetők feladatai
- Az MRSz starthelyek helyzete
- Nyilvántartás 2003-ban
- Légialkalmasság felülvizsgálata

A tervezett időpontok és helyszínek:

- Szeptember 28. Szombat Budapest (MRSz Bp. XIII. Dagály u. 11.)
- Október 11., péntek Budapest (MRSz Bp. XIII. Dagály u. 11.)
- Október 12. Szombat Celldömölk repülőtér (Celldömölk NY 3km, N 47 fok 16 perc, E 17 fok 10 perc)
- Október 13. Vasárnap Debrecen (repülőtér)

A továbbképzés a szakmai vezetők és az érvényes oktatói jogosítással rendelkezők számára díjtalan. A szervezett továbbképzések egyikén való részvétel a szakmai vezetői és oktatói jogosítás megújításának alapfeltétele. Az érvényes, de 2002 október 12-után lejáró oktatói jogosítások megújításához, valamint a szakmai vezetők megbízatásának dokumentálásához a startkönyvet hozzátok magatokkal. A megújítások feltétele a vezetett startkönyv.

Kerekes László

Szabad repülők nyílt napjai

Az Amatőr Siklórepülő Egyesület szervezésében a Magyar Repülőszövetség nagy tanácstermében (Budapest, XIII. kerület Dagály utca 11. második emelet (bejárat az épület Jakab József utcai telephelyéről, a porta melletti lépcsőházban) minden szerdán 19 órától 21 óráig előadásokkal egybekötött nyílt napot szervez siklóernyősök és sárkányrepülők, azaz a szabad repülés szerelmesei számára.

Az előadások programja:

Szeptember 25. A siklórepülés fizikai alapjai

Október 2. Meteorológia könnyűrepülőknek

Október 9. Siklórepülő szerkezetek alkalmassága

Október 16. Felszállóhelyek, repülőterek, légterek, navigáció

Október 30. Repülési szabályok.

Az előadásokon túl beletekinthetsz a szaksajtóba, hozzájuthatsz tankönyvekhez, térképekhez, szakmai ismerető anyagokhoz, nézhetsz videofilmeket és hozzájuthatsz a hivatalos okmányok mellett némi zsíros kenyérhez, szendvicshez, üdítőhöz, vagy akár sörhöz is. Előzetes egyeztetéssel lehetőség van ernyőd állapotának vizsgáztatására légáteresztés méréssel.

Minden szerdán szeretettel vár az

ASE



Hátimotoros Túlélő Európa Bajnokság

Nagykanizsa, 2002. 08. 11-18.

Nem vagyok biztos benne, hogy jogsult vagyok átkeresztelni egy ilyen neves versenyt, de ha sikerül érhetően leírni mindazt amit szeretnék, és lesz türelmetek végigolvasni, talán elnézitek nekem.

Az EB. helyszíne – Nagykanizsa környéke – nagyon szép. Igazi csemege: erdők, mezők, tavak, nádasok, rengeteg vad, szarvasok őzek, nyulak, amit motor nélküli ernyővel repülve sosem láhattok, csak a lejtők mentén alacsonyan, jól navigálható kis faluk, gyönyörűen felújított templomok, amit nem csak fordulópontnak érdemes lefotózni.

A reptér személyzetére még én sem tudok rosszat mondani, pedig ez nálam még sosem fordult elő. A repvez kőkevény volt, a szolgálatok szintén, mindenki a helyén volt az eligazításokon, pontosan tűzték ki a deckeket és mindenütt ott voltak, ahol kellett. Nem volt napnyugta után zseblámpás repülés, csak a munkaterületről lehetett felszállni, és aki ezt megszegte, azt a 1,50 m-es

Margitka úgy lerántotta, hogy a farkukat a lábuk közé húzva ódalogtak el a sátrukba.

Mi, a „Magyar Csapat” rendes kőépületben lettünk elszállásolva, volt rendes ágyunk, melegvizünk, mosogatónk, hűtőnk. Én is csak azért mentem külön sátorba, Mert a Romi horkolt, Miki meg babkonzervvel kontrázott és nem tudtam tőlük aludni. A száraz szoba ablakából nézhettük, hogy a szakadó esőben hogyan nő az úszóhártájuk a külföldi versenyzőknek. A többség, békatalp nélkül is átúszhatná a Balatont.

A repülőtérré sem tudnék rosszat mondani, ha motoros, vagy vitorlázó repülő lennék, de siklóernyőzni nyugatos szélben életveszélyes.

Képzeltetek el egy 150 m széles repteret, nyugati oldalán jó magas fasorral, hangárral, épületekkel, keleti oldalán meg radardombról, kiserdővel; és az egész bent van egy gödörben. A nagy fát majdnem kicsavarta a szél, bent a reptéren meg hol fúj, hol nem fúj. Egyébként nagyon szép, tiszta, rende-

zett, szélcsendben nagyon jó is lehet, de nekünk nem volt szerencsénk. 50 m magasan 8-10 m/s, 100 m felett 10-12 m/s, talajon meg ahogy lefogta az erdő!

11-én – még a megnyitó előtt – kiírtak egy gyakorló feladatot szabad nevezéssel, hogy a versenyzők szokják a pályát. Néhány kilométer után visszafordult a mezőny, mondván, hogy erősen turbulens, ez még nem a verseny, nincs tétje, nem érdemes megdöglögni! Ezt pont a kis Ramon mondta, aki később sokkal rosszabb időben le is zuhant. Mintha érezte volna... Biztonságos magasságban nem lehetett repülni mert tolattak az ernyők, talajon meg ott volt a szélnyírás! Mire az utolsó leszállt, már szakadt az eső, aztán még két napig esett. Mondtam is, addig jó nekünk amíg esik! Persze az eső sem balesetmentes, mert Moczó Levente este 11-re úgy berúgott, hogy meg akarta verni a kis Fenyvesi Antit, meg engem. Mondtam neki, hogy jöjjön vissza reggel józanul, majd akkor felpofozom, mert részeget nem verek.

Végre elkezdődött a verseny! Az eső elállt, a szél erősödött. Háromszögre, hurokra nem volt esély a szél miatt, ezért egy sokszorosán törtvonalú céltáv lett a feladat, oldal- és hátszeles szakaszokkal. Előre berajzolt kurzusos térképet kaptunk két időmérő kapuval, 6 db fotórészlettel, amiket a kurzuson pontosan meg kellett találni, és berajzolni a helyüket.

Voltak még ponyvajelek is, amikről elfeledkeztek az eligazításon. Nekem a második már gyanús lett és elkezdtem azokat is berajzolni a kurzusra. Mint később kiderült, jól tettem. Az 1000 pontból 907-et kaptam, ami a 6. helyre volt elég.

A 2. feladat már látványosabb volt! 300 méteres pályán kellett repülni a lehető leglassabban és leggyorsabban, két méter alatt. Készült róla videófelvétel – Moczó Leventénél megvan – hát ilyet még nem láttatok! 50 méteren a már megszokott 10 m/s-os szél, Ény-Ny-nál ez pont a „legjobb”. Az ember fél féken is örül, ha életben marad, de mi jöttünk szépen sorban a talajmenti szélnyírásban, a fásor árnyékában, toltuk a lábtaposót, 2 méter alatt. Volt aki a belépőkapu előtt olyan féloldalt kapott, hogy majdnem nekicsapódott a betonkerítésnek. Volt aki a pályán kapott több felest, rengeteg fülcsukás, egyiket kiemelte, másikat földhöz csapta a turbulencia. Amikor a célkaput repülték át, többen üvöltöttek, hogy idiót!!! Csak a jó szerencsén és a komoly felkészültségen múlott, hogy ebből nem lett katasztrófa. Régebbi tapasztalt versenyző társaim – akikkel már repültem együtt, mint Ramon Morillas (ESP) Thomas Keller (GER) Jiri Koudela (CZE) – jöttek hozzámmal és panaszkodták, hogy Márton jól ért a sárkányhoz, de semmit sem ért a siklóernyőhöz.





Bár nem alakult ki komoly lincshangulat, ezt a számot törölték.

A 3. feladat simán ment. Az elsőhöz hasonló navigáció és precízió volt, csak most körbe mentünk és vissza lehetett érní a reptérre. Nekem nehezebbnek tűntek a fotók, mert csak hármát találtam meg a hatból, viszont a ponyvajelek messziről virítottak. 850 pontot gyűjtöttem az 1000-ból. Az időmérő kapu előtt egy orosz pilóta próbált lassítani, mert túl korán érkezett, és átesett úgy 10-15 méter magasan. Ráesett a motorjára, amiben nem maradt ép alkatrész. Mire a rendezők odaértek, felállt a romok kö-

zül, egy mozdulattal kezével előre lökte addig hajlott derekát és jobb lábbal, magas lábemeléssel kilépett, mint a háborúban. Mondtam is: hát ezért győztek ezek Leningrádnál!

A 4. feladat egy economy szám volt. 4 liter benzinnel kellett a lehető leghosszabb távot megtenni. Aki nem ér haza, vagy 20 óra után száll le nulla pont. Ennek csak azért volt jelentősége, mert egész nap 10 m/s felett volt a szél és estére volt várható a gyengülés. A magyar csapat jól taktikázott. Segített ebben Ferincz Vince, aki sok versenyen repült már hasonló feladatot, csak éppen sárkánnyal. Az ukáz az volt, hogy olyan későn induljunk, hogy éppen elfogyjon a benzin 8 órára, de mindenképpen hazaérni. A kevés pont is több mint a semmi! A gyengü-

lés jött is 6 után, de sajnos csapatunk fele nem ért haza, nulla pont. Nekem sikerült 52,6 km-t repülni 812 pontért, Gíbert Mikinek 51,2 km-t 790 pontért. Ebben a számban a legjobb az 1000 pontért 64,8 km-t repült. Mikinek még jócskán maradt benzinje, de elszámolta magát, és nem ért volna vissza 8-ra, ha elrepüli. Végh Ernő szépen biztonságosan visszaért 38,8 km-el, 599 pontért.

Az 5. feladat célra-szállás volt, 10 m/s-os szélben a faszorban. Esélyem sem volt betalálni, sosem volt erősségem a célra-szállás, de most a cél fölül egyszerűen elfűjt egy erősebb befű-

jás. Az 5. feladat után kapott összesítőn még ezzel a nulla ponttal együtt is a 7. voltam. Gíbert Miki 28., Hegedűs Romi 44., Farkas Tibi 45., Végh Ernő 46., Ambrózy Peti 49.

A 6. feladatként megismételtük a célra-szállást este már jó időben, gyengébb szélben, ami rohamosan tovább gyengült, nem volt turbulencia, igaz, hogy 200 méteren még lehetett tolatni, de talajon ennek nyoma sem volt. Képzelték el, hogy életemben először betaláltam a közepébe! Fél vödör mészhidráttal volt a cél, úgy beletapostam, hogy a gatyám is meszes lett. Szállt a szélben a mészpor, meg a pontjaim is, mert Marci lefűjtta a meccset mondván, rossz az idő. Megfejték a T betűt, általános leszállási parancs és mivel az idő tényleg jó volt, lehetett versenyen kívül örömpülni. Ez volt az első tényleg jó idő. Most aztán ment a műrepülés. Itt láttam először merülő közben húzott negatívot és hátrafele pörgést (SAT), meg fél loopingot mo-
torral.

7. feladat. Ez volt az igazi fekete leves! Ekkorra már szorított a cipő. Ha nem lesz elég értékelhető feladat, nem lesz érvényes az EB, vissza kell minősíteni a versenyt. Mindenki ideges volt, főleg a rendezők. Ordódy Marci már reggel 6 után a reggeli csendben torka szakadtából üvöltötte, hogy a k... anyánkat, Farkas Tibi – aki a csapatból egyedül értett valamennyit angolul – kijelentette, hogy nem ül be többet az eligazításra, mert igaz, hogy töredékéért nevezünk mint a külföldiek, de vele akkor se beszéljenek úgy, mint a kutyaival. Ezt el is fogadtam. Panasz volt a rendezőinkre, 12-13 m/s-os szélben nem álltak kint a starton csak öten, mert egy elment ebédelni...

Na, meg volt nekünk egy Anettkánk is. No, nem az ATV-s, hanem az osztrák pilóta felesége, aki véletlenül kis ha-

zánkból származik, de mióta megkapta a kettős állampolgárságot, úgy szítja a magyarokat, mint én a vörösöket. Két perc alatt úgy felidegesítette a józanul birka természetű Leventét, aki éppen békésen blombálgatta a sima bolti szigetelőszalaggal a tankot, ami jól taknyosodott a benzintől, hogy a mi derék Leventénk odavágta elé a tekercset, hogy csinálja ő, ha jobban tudja. Erre Anettka még sikított, hogy megmondja Marcinak, mire Levente már csak annyit mondott szép dekoratívan, piros fejjel: „de fussál, nehogy elfelejtsd!” Utána meg engem kapott el, hogy, Leventének ez volt az utolsó dobása, meg fogja mondani Marcinak és haza zavartat mindenkit. Hát tudjátok mit szoktam az ilyeneknek mondani. De most nem tettem. Miután kiköptem a benzincső darabokat a számból, csak annyit mondtam: „tedd azt” és otthagytam. Szegény egész nap azt kiabálta, hogy b... meg ez a Levente egy böszme állat, böszme állat, böszme állat... és ezt ismételte mindenkinek akibe belebotlott.

Nos ezek után ott álltam az eligazításon, és természetesen egy kukkot sem értettem az angoltól. Megkértem Kocka Gézát, – aki még beszélt angolul – hogy fordítsa le nekem, de valahogy elértetem, sőt Marci sem azt mondta magyarul mint angolul. Reggel még háromszög feladat volt, megtoldva egy farokkal, plusz precíziós felszállás. Erre mértük be a 6 liter benzint. A délutáni eligazításon Géza azt mondta, hogy a feladat lényegében változatlan, csak a második részét törölték. Megkérdeztem Marcit magyarul és azt mondta, hogy csak a háromszöget kell megrepülni.

Ugyan az ablak nyitva volt, egész délután nem lehetett felszállni, mert a talajon is 10 m/s felett volt a szél. Nekem a 6 liter benzin két órára, de volt akinek ez három órára is elég lett volna. Fel-

szállni továbbra sem lehetett, viszont 8-ra vissza kellett érni. Én eltaktikáztam magam, mondván, hogy csak a háromszög belefér 7 után a csökkenő szélben, de nem csökkent, sőt erősödött. Vissza kellett fordulnom, mert nem értem volna haza csak 8 után pár perccel. Én halottam, mikor Marci próbálta kitolni a napnyugtát 10 perccel, (ennyi nekem is elég lett volna), de a repvez kőkemény volt, nem engedélyezte. Ebben az időben rosszabb is lett volna zseblámpával keresgélni a dögöket az erdőben. A kis Ramon Morillas ekkor még a 3. helyen állt. Neki muszáj volt nagyot dobni ha megy a mezőny. A benzinjét már neki sem volt esélye elhasználni, de 17.56-kor felszállt az első pilóta, egy orosz. Nem volt vak, csak vakmerő. 50 méter felett lábtaposóval is tolatott szinte a földön, mert az egyik fától a másikig araszolva sorban kapta a feleseket. Egy perc múlva felszállt egy másik, aztán 17.58-kor a kis Ramon is. Tolta ő is, de nem messzire...

Még láttuk, ahogy ronggyá csukott ernyővel lezuhan a fákon túl néhány km-re. Ekkor már indult a mezőny. Mindenki lent a földön, a fákat nem lehetett átrepülni csak kikerülni. Ahol emelkedni kellett megállt az ernyő és jött a turbulencia. A kis Ramon mellé többen leszálltak hátha tudnak segíteni, de nem tudtak. Fair play díjat egy sem kapott. Ramon a vállát törte és agyrázkódást kapott, meg lezúzta az arcát. Volt aki egy 50 méteres szakaszon tíz csukást is kapott, tíz méter magasan a fejünk felett meg üvöltöttek a rendezőknek, hogy fúj-ják le! Leestek még páran a reptértől délkeletre, volt aki újra felszállt, volt aki hazagyalogolt. A 49 fős mezőnyből 26-an repültek meg a feladatot. Nekem sajnos nem sikerült, és ezzel el is kapáltam magam!

8. feladatra megrepültük a gyors-lasút, de már jó időben, hajnalban. Nekem

ez nagyon jól sikerült. A legjobb 461 pont volt, én 403-at kaptam. A jó öreg Spear-nél csak hatan voltak gyorsabbak 1-2 km/h-val, de ők „S”-es ernyőn ültek 120-130kg-al.

A 9. feladatnál dobtam még egy nullás célra-szállást 10-es szélben és máris betaláltam a 22. helyre!

Szombat este még volt Marcinak egy utolsó bosszúja.

Betankoltatott 2 liter benzint időtartam repülésre. A talajon 10-12 m/s-os szél, termik egy szál sem, meg nemhogy tekerni, felszállni sem lehetett. Délután 6 körül már lehetett látni két túlfejlődött cumulust, ami rohamosan nőtt és pont a reptér felé tartott. Fél 7-re már mindkettő kiülősödött zivatarfelhő lett, de közben elindult a mezőny. Készülődtem én is, mert tanultam a 7. feladatból, ha megy a mezőny menni kell, mert semmiféle időjárási normát nem tartottak be és nem akartam megint nullázni.

Öreg Balatincz haverom, – aki csak drukkolni jött – ott feküdt a gazban és többször figyelmeztetett, hogy a két cella felénk jön. Ennek ellenére startolt a mezőny, így én is mentem. Csak a földön lehetett előre haladni a fák árnyékában, mert 100 méter magasan már álltak az ernyők. Előre utaztam a városig és ott emelkedtem. aztán már nem tudtam előre menni, de szépen emelt a zivatarfelhő álló motorral is. Nem is volt durva. Láttam Vincét motoros sárkánnyal elrepülni előttünk, de ahogy észrevette, hogy dörög, villámlik, azonnal ment leszállni. Akkor már a zivatar hátulján szakadó esőfüggöny elérte Nagykanizsát, engem meg szépen emelt 3-4m/s-al. Néztam a startot, de még nem volt megfejelve a T betű, sőt még szálltak fel pilóták. Rám is esett egy-két csepp víz és úgy döntöttem, hogy kitekrek az eső elől, mert ártalmas az egészségre vízzel töltött ernyővel lezuhanni. Repültem nyugatnak, de egy-



re jobban emelt, így kénytelen voltam hátamon a motorral „B” stahlt húzni. le-jöttem úgy 400 méterre a reptértől nyugatra, amikor láttam, hogy a startot elérte a szakadó eső. A pilóták az átláthatatlan esőfüggönyben spiráloztak, közel 40 ernyő szállt vagy zuhant le egyszerre, mint a chemotox legyek. A szakadó esőben 12m/s-os szélben volt aki földig húzta, volt akit leszállás után húzkodott meg a szél a földön, volt aki be sem ért a reptérre, hanem mellé, mögé a bokrosba, vagy árokba zuhant. Rögtön kitaláltam, hogy ezt nekem nem kell erőltetni, fület csuktam, beálltam a taposóba, aztán húztam nyugatra mint a vadlibák. Szeptetnek délen már süttött a nap, gyengült a szél. Leszálltam a halastó partján, összeszedtem az ernyőt, rátértem amíg fújt a kifutószél. Aztán elment a vihar, már csak messziről hallottam az ég-dörgést. Szépen felszálltam és a vihar utáni szélcsendben repültem vissza a sok ázott veréb közé, akik megtapsoltak,

mert megint én szálltam le utoljára és talán egyedül én úsztam meg szárazon a dolgot. Volt aki a háti-motoron egyengette a csöveket, volt aki a belépőn öntögette ki a vizet a kupolából. Én meg azon tűnődtem, hogy ez több ember – vagy tömegek ellen elkövetett gyilkossági kísérlet volt-e?

Szóval, amikor a kis Ramon fejre esett, nem tudta, hol van. Amikor megmondták neki, azt kérdezte a kórházban, hogy mit keresne ő Nagykanizsán, ő ott-hon van. Hát én is kérdezhetném, hogy mit kerestem én Nagykanizsán...?

Mégegyszer köszönet mindenért, főleg a segítségért, a szurkolásért, a rendezésért. Sajnálom, hogy csak ennyire futotta. Volt már jobb is, talán még lesz is.

Ui.: Ha nem Marci lenne maga a Hatóság is, feljeleneném a légi-közlekedés veszélyeztetéséért és minden időjárási norma megsértéséért.

Bíró Bálint
jhegyi&freemail.hu

New Microlight Classes Championships Nagykanizsa, Hungary 2002

Totals - PPG class - Final Scores									
Competitor	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 7	Task 8	Task 9	Grand Total
1 Pavel Stepan [CZE]	1000	0	1000	855	250	744	396	175	4420
2 Ronan Chollou [FRA]	885	0	814	934	250	766	356	175	4180
3 Sylvain Moisseron [FRA]	793	0	750	874	250	763	404	250	4084
4 Carlos Canizares [ESP]	667	0	839	1000	250	756	349	0	3861
5 Werenc Robert [POL]	798	0	664	758	50	1000	402	175	3847
6 Francisco Escobar [ESP]	734	0	689	717	250	751	404	250	3795
7 Vasili Diatchenko [RUS]	794	0	912	602	175	695	361	250	3789
8 Vadim Bukhtiyarov [RUS]	843	0	932	627	0	929	359	0	3690
9 Thomas Keller [GER]	819	0	912	698	0	807	391	0	3627
10 Noel Humphreys [GBR]	785	0	750	613	50	791	388	250	3627
11 Alexandre Bogdanov [RUS]	851	0	723	631	0	839	329	175	3548
12 Dani Martinez [ESP]	912	0	922	0	250	770	422	250	3526
13 Bruno Vezzoli [FRA]	691	0	643	756	0	786	401	175	3452
14 Cesar Maldonado [ESP]	505	0	674	968	0	776	402	0	3325
15 Pavel Brezina [CZE]	914	0	825	0	100	796	407	250	3292
16 Johan Bossuyt [BEL]	683	0	768	786	100	394	304	250	3285
17 Richard Meredith-Hardy [GBR]	883	0	860	553	50	672	237	0	3255
18 Mike Campbell-Jones [GBR]	827	0	528	585	250	700	340	0	3230
19 Krzysztof Kaczynski [POL]	543	0	917	789	0	422	277	250	3198
20 Vladimir Procek [CZE]	926	0	818	753	50	0	461	175	3183
21 Igor Potapkin [RUS]	637	0	677	459	250	751	341	0	3115
22 Balint Biro [HUN]	907	0	850	812	0	0	403	0	2972
23 Jerome Pommier [FRA]	878	0	762	846	250	0	0	175	2911
24 Ramon Morillas [ESP]	881	0	867	969	0	0	0	0	2717
25 Igor Marentie [SLO]	728	0	900	694	100	0	236	0	2658
26 Tristan Guillabeau [FRA]	931	0	676	785	0	0	257	0	2649
27 Jos Vandenbroucke [BEL]	628	0	768	395	175	387	289	0	2642
28 Nino Muelas [ESP]	838	0	825	0	0	756	96	100	2615
29 Gintaras Gaudiesius [LIT]	450	0	600	394	0	576	304	250	2574
30 Jiri Sramek [CZE]	647	0	628	599	0	0	417	250	2541
31 Witold Kusiak [POL]	0	0	922	869	100	0	331	250	2472

32 Jozef Kacer [CZE]	631	0	850	599	50	0	319	0	2449
33 Miklos Gibert [HUN]	481	0	661	790	0	0	331	0	2263
34 Maciej Zaczeniuk [POL]	751	0	611	0	50	483	353	0	2248
35 Leszek Mankowski [POL]	595	0	757	639	0	0	242	0	2233
36 Bart Van Den Eeckhaut [BEL]	610	0	568	602	0	0	391	0	2171
37 Eduard Holanek [CZE]	772	0	814	0	0	0	340	175	2101
38 Alexandre Chakovets [RUS]	459	0	479	613	0	0	347	175	2073
39 Korzev Przemyslaw [POL]	608	0	740	363	0	0	332	0	2043
40 Jurgis Smarivskis [LIT]	774	0	0	0	0	641	445	175	2035
41 Pascal Campbell-Jones [GBR]	596	0	73	398	0	671	287	0	2025
42 Tibor Farkas [HUN]	608	0	733	0	0	0	295	175	1811
43 Valdimir Makurin [RUS]	600	0	712	0	0	0	288	100	1700
44 Estelle Chevalier [FRA]	383	0	590	343	50	0	312	0	1678
45 Roman Hegedus [HUN]	674	0	569	0	0	0	351	0	1594
46 Claudia Szilagyi [ROM]	0	0	683	599	0	0	191	0	1473
47 Erno Vegh [HUN]	211	0	357	599	0	0	258	0	1425
48 Vit Herman [CZE*]	0	0	457	314	0	0	288	0	1059
49 Peter Ambrozy [HUN]	0	0	0	0	0	0	234	0	234

Totals - PL1 class - Official Scores									
Competitor	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 7	Task 8	Task 9	Grand Total
1 Barthel Gunar [GER]	774	425	678	739	50	1000	377	0	4043
2 Frank Radim [CZE]	881	250	850	679	250	0	492	175	3577
3 Jiri Koudela [CZE]	670	250	1000	1000	250	0	395	0	3565
4 Petr Matousek [CZE]	707	350	906	814	0	0	389	0	3166
5 Mikail Kozmin [RUS]	201	500	628	589	0	462	428	100	2908
6 Vojko Prah [SLO]	910	425	539	321	0	0	347	0	2542
7 Roman Zelenko [SLO]	646	90	841	547	50	0	364	0	2538
8 Denis Gitelman [RUS]	0	90	413	0	0	0	361	0	864
9 Pal Szanati [HUN]	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Totals - PL2 class - Official Scores									
Competitor	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 7	Task 8	Task 9	Grand Total
1 Helmut Stern - Olivia Zechner [AUT]	1000	425	1000	1000	100	1000	125	100	4750
2 Ruslan Grytsaylo - Tetyana Bogdanova [UKR]	737	250	625	988	175	539	227	175	3716
3 Jacob Carstensen - Ruben Jacobsen [DEN]	630	250	570	890	0	485	227	0	3052
4 Balazs Kiss - Brigitta Laczi [HUN]	365	425	421	793	0	515	227	0	2746



Magyar Nyílt Nemzeti Siklóernyős Bajnokság 2002 – a versenyigazgató szemével

Az időjárás nem állt az oldalunkra, bár ha figyelembe vesszük, hogy azon a héten özönvizek árasztották el Közép-Európát, talán még azt is mondhatjuk, hogy szerencsénk volt, mert valahogy csak összehoztunk három érvényes versenynapot, így érvényességé vált a verseny is.

Augusztus 3. (szombat): edzőnap, a korán érkezők ismerkedtek a hellyel. Utólag mondhatjuk, hogy ezen a napon volt a legjobb idő, ezt akkor még nem tudtuk.

Augusztus 4. (vasárnap): edzőnap, este nyitóvacsora.

Augusztus 5. (hétfő): TASK1. Start 13:30-kor, felhőalapról, Ambroz-ról. Startjel 13:45-től, ugyanott. Várható zivatárosodás miatt 16:30-as time deadline-nal 40 km-es sebességi feladat. 16:30-kor "szomorúan" állapítottuk meg, hogy zivatarnak nyoma sincs, nyugodtan lehetett volna akár egy 60 km körüli feladatot kiírni.

Augusztus 6. (kedd): Gyakorlatilag egész napos eső, zivatar.

Augusztus 7. (szerda): Erős (10 m/s fölötte) északi szél egész nap.

Augusztus 8. (csütörtök): TASK4. Start 15:00-16:00 Kriska Gora, startjel 15:15-től. 15 perccel ablakzárás előtt némi feszültség a starthelyen, mert a mezőny fele még a földön van, általában gyenge hátszél, időnként gyenge befújások szemből. Rengeteg rontott start, ennek ellenére némi szervezői segítséggel sikerül elstartoltatni a teljes mezőnyt ablakzárásig.

Last landing nincs, a feladat végén ismét megállapíthatjuk, hogy lehetett volna hosszabbat is kiírni.

Augusztus 9. (péntek): TASK5. Nem volt egyszerű. 11:30-kor a starthelyen még felhőben. Gyenge délnyugati áramlás. Start 12:00-13:00 Kriska Gora felhőalapról. Ablak 12:15-től. Délutánra zivatárosodás várható, már start előtt congestusok délnyugati és délkeleti irányban is. A helyiekkel alaposan átbeszélve a feladatot és a lehetőségeket, a feladat indítása mellett döntökt. Time deadline: 14:45. 40 km-es feladat. A levegőben átértékelve a lehetőségeket 13:35-kor a feladatot lefűjtük.

Ebben köszönetet szeretnék mondani Simonics Péternek (fair-play), aki a magyar mezőny éléről segített, mert az én kölcsönkapott rádiómmal csak hallottam a rádióforgalmat, de adni nem tudtam (malőr1). Végül a teljes elstartolt mezőny szerencsésen földet ért, volt ugyan olyan pilóta, aki elázott. Az értékelésnél derült ki, hogy a feladat kiírásnál rosszul írtam ki egy pontot a feladattáblára (malőr2), az értékelésnél a koordinátákat vettük alapul, az FAI idevonatkozó szabályai szerint. A versenynapot a helyi szabályozás aznapra vonatkozó előzetes (briefing) megváltoztatásával érvényessé tudta nyilvánítani a sportbizottság.

Augusztus 10. (szombat): Esőbe hajló idő egész nap. Feladatot nem is írtunk ki, alternatív programként a bohinjtónál akróversenyt néztünk meg, ahol többek között a Rodriguez testvérek káp-

	Név		T1	T2	T3	Total
1	Lőrincz Mátvás	HUN	448	841	611	1 900
2	Peljhan, Klemen	SVN	191	859	802	1 852
3	Kranjc, Stojan	SVN	647	351	768	1 766
4	Lázár Gábor	HUN	649	351	737	1 737
5	Simonics Péter	HUN	272	597	787	1 656
6	Partizer Csaba	HUN	191	698	703	1 592
7	Valic, Urban	SVN	ABS	899	611	1 510
8	Barth Sándor	HUN	527	121	768	1 416
9	Fördös Zoltán	HUN	615	351	449	1 415
10	Szegedi Miklós	HUN	496	351	468	1 315
11	Vértes Balázs	HUN	191	351	768	1 310
12	Ákos Zsuzsa	HUN	191	480	586	1 257
13	Gecas, Vidmantas	LTU	352	333	426	1 111
14	Navratil Ferenc	HUN	191	306	611	1 108
15	Misi László	HUN	520	351	203	1 074
16	Nika Gergely	HUN	509	333	203	1 045
17	Pereczes Zsolt	HUN	191	333	426	950
18	Lukasevic, Valerij	LTU	291	121	492	904
19	Gaizutis, Gestas	LTU	191	333	326	850
20	Képes Péter	HUN	ABS	583	265	848
21	Varga Zoltán	HUN	191	573	DNF	764
22	Lobikov, Aleksej	LTU	208	129	426	763
23	Lédeczi Tamás	HUN	191	129	426	746
24	Erznoznik, Andrej	LTU	ABS	678	ABS	678
25	Tóth Zsuzsanna	HUN	191	276	203	670
26	Kovács Gyula	HUN	191	276	203	670
27	Arnas, Valys	LTU	191	243	212	646
28	Jakovlevas, Jurijus	LTU	191	121	203	515
29	Molek, Joze	SVN	ABS	456	ABS	456
30	Benedek Zoltán	HUN	ABS	333	DNF	333
31	Valic, Aljaz	SVN	ABS	ABS	ABS	0
ABS = nem jelent meg a startnál						
DNF = nem startolt el						

ráztattak el minket, miket tudnak akár zuhogó esőben. Este záróvacsora.

Augusztus 11. (vasárnap): reggel briefing esőben, majd eredményhirdetés.

Összesítésképpen: szerintem három ilyen rövid távos feladat nem feltétlenül tükrözi a valós erőviszonyokat, a legkisebb hiba bizonyosan visszaköszön az eredményben is. Ennek ellenére mégiscsak megvolt az első olyan hazai siklóernyős verseny, amelyik FAI pontokat ad. Remélem ezzel sikerül hagyományt teremteni, véleményem szerint mindenképpen érdemes a továbbiakban nemzeti bajnokságunkat nyílt versenynek rendezni, és esetleg a többi versenyünkénél is elgondolkozni ennek előnyeinek.

Visszajelzéseket kaptunk is, várunk is, ha valakiben benneragadt valami, írja meg, mondja el, jó pap holtig tanul.

Az összes rendező nevében köszönöm a versenyzőknek a részvételt, a sportbizottságnak a rugalmasságát és ötleteit, a szponzorainknak a támogatást, a szurkolóknak a lelkesítést és hogy az esős napokon is kitartottak.

Támogatóink voltak: Magyar Repülő Szövetség – SKY Paragliders – Guards Rt. – Magellán – AirMax Siklóernyős Iskola – NOVA Paragliders – OZONE Paragliders – C-Enter Információ-Technológiai Kft. – MPC Siklóernyős Iskola

Perc



Siklóernyős rekordok hitelesítése

Siklóernyősök, Klubvezetők, Vezető-pilóták! A szakbizottság az alábbiak szerint egészíti ki a 2002. évi sport-szabályzatot:

III. Rekordok hitelesítése

A rekord repülések dokumentumait, a rekordot repült pilóta feladata leadni a MRSZ Siklóernyős Szakmai Vezetőjének, aki a továbbiakban gondoskodik a

dokumentációk biztonságos kezeléséről és értékeléséről. A megrepült magyar vagy nemzeti rekordot megelőző, de 1 héten belül be kell jelenteni, a rekord igazolását biztosító dokumentumokat 2 héten belül le kell adni. A versenyen repült rekordok dokumentációját is a pilótának kell a MRSZ-hez eljuttatnia.

Siklóernyős Szakbizottság
2002.08.10.

Érvényes siklóernyős rekordok, 2002. 07. 01.

REKORD FAJTA	FÉRFI ITTHON	FÉRFI BÁRHOL	NŐI ITTHON	NŐI BÁRHOL	TANDEM
Szabad táv	185 km Simonics Péter 2000.05.30. MKK	228 km Forgó Szilárd 2001. ???.? Brazília	58 km Szabóné Koleszár Edina 1999.04.05. MKK	58 km Szabóné Koleszár Edina 1999.04.05. MKK	87 km Detki Árpád 2002. 06.29. Nyikom Kupa
Céltáv	172 km Forgó Szilárd 2000.05.30. MKK	172 km Forgó Szilárd 2000.05.30. MKK	49 km Szabóné Koleszár Edina 2002.05.03. Eger Kupa	49 km Szabóné Koleszár Edina 2002.05.03. Eger Kupa	
Távolság hurokrepülésben	65 km Varga Dénes 2002.07.09. MKK	90 km Bocsák Béla 1996.04.17. Ausztria			
Távolság háromszögön	50,5 km Lázár Gábor 2000.05.25. MKK	113 km Bocsák Béla 1996.08.17. Svájc			
Nyert magasság	2030 m Szabó Ernő 1999.04.09. MKK	2030 m Szabó Ernő 1999.04.09. MKK			

a vastag betűs adatok dokumentumai hiányoznak az MRSZ-ből

Az erők egyensúlya csörlésnél (stacionárius, hidraulikus csörlővel)

Forrás:

Írta:

Fotók:

Illusztrációk:

Fordította:

Lektorálta:

Gleitschirm 1997/1-2.*

Diego S. Dudli

Diego S. Dudli

Szabó Péter

Walter Amman

Szabóné Koleszár

Edina

Szabó Péter

A következő cikk arra ad választ, hogy mi történik csörlés közben, milyen erők ébrednek az ernyőn és mi teszi a stacionárius (fix), hidraulikus csörlővel történt siklóernyős csörlést biztonságossá.

A csörlés technikája rafinált, de ezzel egyidejűleg egyszerű és biztonságos. A hidraulikus áttétel és a húzóerő szabá-

lyozása révén a siklóernyők és a sárkányok csörlésénél el lehet kerülni a túlerhelést, és a húzási folyamat fokozatosan szabályozható. A hidraulika és a húzóerő szabályozása révén a hátszél- és ellenszélkomponensek automatikusan kiegyenlítődnek.

Mi történik a csörlés folyamán?

A testeken ébredő erők minden komplex mozgásnál és



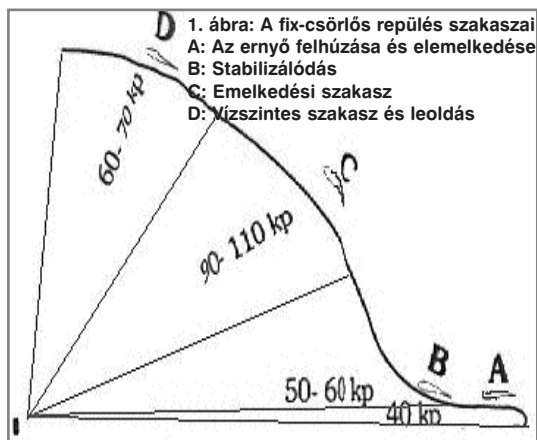
Stacionárius (fix) csörlőket Magyarországon siklóernyős célokra nem használnak és tudomásom szerint nem is használtak. Kezdetben fix köteles vontatás volt a jellemző, ezt váltották fel a ma is használatos legördülő csörlők, melyek esetében a stacionárius csörlőkhöz hasonlóan a vonóerő jól szabályozható. A cikkben szereplő erőértékek és ábrák ezért a legördülő csörlők esetében is jó megközelítéssel használhatóak. A húzási irányok tekintetében a legördülő csörlőknek nagyobb játéktérük van. A mai csörlők nagy része tárcsafékes, de használatban van egy-két hidraulikus csörlő is. *(a fordító megjegyzése)*

folyamatnál állandóan változnak. A repülés esetében ez különösen igaz, mivel ott egy állandó változásban lévő, aerodinamikai helyzetről van szó. A pilótára és az ernyőre ható összes erő folyamatosan vándorol; hol nőnek, hol csökkennek az erők, de végül mindig kiegyenlítődnek.

A siklóernyő csörlése közben ébredő erők egyensúlyát statikus pillanattfelvételeken keresztül vezetjük le. A csörlés folyamatát négy nagyobb szakaszra lehet bontani:

Az alábbiakban ún. erőparalelogramm segítségével mutatjuk be az erők egyensúlyát. *(A rajzok nem ábrázolják a*

* A fordítás közzétételéhez a Gleitschirm Magazin szerkesztősége írásban hozzájárult. (Thermik Verlag, Linzer Straße 35. A-4614 Marchtrenk; tel: ++43 (0) 7243/54392-0; fax: ++43 (0) 7243/54392-22). További sokszorosítás csak a szerkesztőség és a fordító írásos beleegyezésével jogszerű.



profil állásszög-változását a csörlés különböző szakaszaiban – a lektor megjegyzése.) Ezek az egyes szakaszokban ébredő erőket és azok kölcsönhatását ábrázolják. Az egyszerűség kedvéért 100 kg-os startsúllyal számolunk (a pilóta, az ernyő és a felszerelés súlyának összege).

A fizika egyik részterületében, a statikában, normális esetben a súlyerőt Newton-ban (N) adják meg, hogy a Föld nehézségi erejét könnyebb legyen meghatározni (1 kg = kb. 9,81 N). Az egyszerűség kedvéért az ernyőn ébredő erőket most kilopondban (kp) adjuk meg (1 kg = 1 kp).

A teljesség és az érthetőség kedvéért a csörléses start előkészületeit is ismertetjük.

A csörlés előkészítése

A szélviszonyoknak megfelelően kiválasztjuk a starthelyet és a fix-csörlő helyét. A csörlés esetében is igaz, hogy lehetőleg széllel szemben kell kiteríteniünk a kupolát. A hidraulikus módon szabályozott csörlő lehetővé teszi a gyenge hátszélben történő startot is, mivel a megfelelő húzóerő garantáltan biztosítva van.

A sodronyt, vagy kötelet ki-

húzzuk a starthelyig. Ezt végezhjük motorbiciklivel, de 600 m-nél rövidebb csörlési pálya esetén a sodronyt kézzel is kihúzható. A legjobb, ha ezt két ember végzi.

A start előkészítése

A kupolát kifli alakban terítjük ki. A pilóta a szokott módon az ernyőre csatolja magát, és felcsatolja az összekötő tagot.

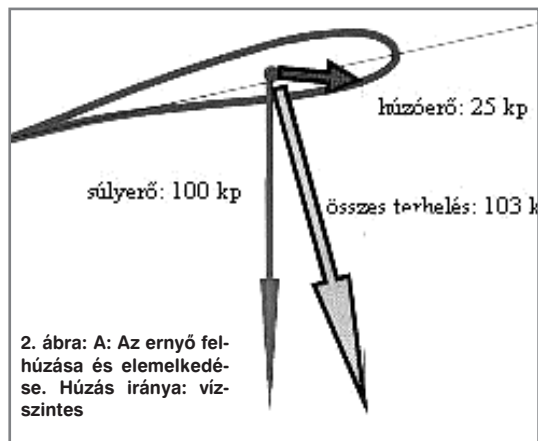
Érdeemes rádiókapcsolatot tartani a starthely és a csörlőkezelő között, de ez nem kötelező.

A repülésvezető irányítja a csörlési folyamatot, ő állandó rádiókapcsolatban marad a csörlőkezelővel.

A startsegítő kb. 25 kp erővel megfeszíti a kötelet. A startra kész pilóta egyik lábával ellene tart a kötel húzóerejének, így meg tudja határozni a start időpontját.

A: Az ernyő felhúzása és elemelkedése

Ha a pálya szabad, a pilóta enged a húzásnak és nekifut. A hidraulikus csörlő automatikusan reagál, és a pilótára ható húzóerőt állandó szinten tartja. Ebben a szakaszban világossá válnak a pilóta



startolási képességei és az ernyő start-tulajdonságai.

A kupolának a teljes zsinórhossz mentén a pilóta feje fölé kell emelkednie. Ha az ernyő lemarad, félbe kell szakítani a startot. Ez ebben a szakaszban még teljesen problémamentes. Ha a startsegítők kiterítik a kupolát, a pilóta pár percen belül újra startolhat.

A húzóerő és az azzal járó előre mutató erő megakadályozza a kupola előrelövését. Ez azt jelenti, hogy az elemelkedő, vagy előrelövő kupolát nem kell megfékezni.

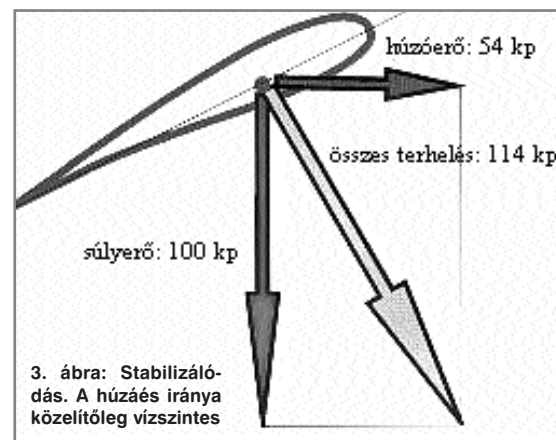
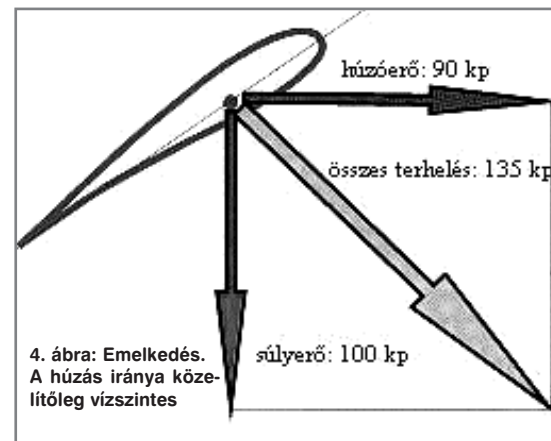
A korrigálást aláfutással kell végezni.

Ha a kupola feltöltődött és a pilóta feje fölött áll, a pilóta 2-3 lépést tesz és elemelkedik.

Az ernyőt stabilan irányban kell tartani, hogy még az elején megakadályozzuk, illetve korrigáljuk a kitörést.

B: Stabilizálódás

Ahhoz, hogy a pilótára ható 25 kp-os húzóerőt elérjük, a csörlőkezelőnek a hidraulikát 45 kp-ra kell beállítania. A 20



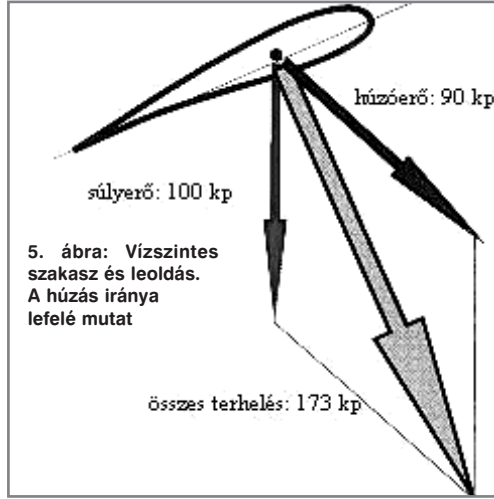
kp-os különbség a földön fekvő kötel súrlódásából adódik. Amint a pilóta elemelkedett, a csörlőkezelő a hidraulikus húzóerőt további 15 kp-dal 60 kp-ra emeli. Ilyen húzóerő mellett a pilóta 1-3 m/s-mal emelkedik, amíg el nem éri a föld feletti 30-50 m-es biztonságos magasságot. A kötel egyre inkább felemelkedik a talajról, és a csörlő teljes húzóereje a pilótára hat.

A stabilizálódási szakaszban a pilótának csak a húzási irány megtartására kell koncentrálnia, és az esetleges kitörést, – amelyet az oldalszél is okozhat – az irányítózsinórok segítségével azonnal korrigálnia kell. Az irányítózsinórok húzását az ugyanakkora határfok elérése érdekében a megszokottnál határozottabban és hosszabban kell végezni.

C: Emelkedési szakasz

Emelkedési szakasz tandemernyővel majdnem 180 kp húzóerő mellett.

Amikor a pilóta elérte a biztonságos magasságot, a csörlőkezelő a húzóerőt a maximálisra növeli.



D: Vízszintes szakasz, és leoldás

A csörlés végén a húzóerő lefelé mutat. A kétféle erő (a húzóerő és a súlyerő) eredője megfelel az ernyőre ható összes terhelésnek. Az ábrán ez 173 kp.

Érdeemes összehasonlítani a 4. ábrát a B szakaszt ábrázoló 3. ábrával. Ugyanakkora húzóerő mellett minél laposabban húzzák a kötelet, annál meredekebb az emelkedés szöge. Ez azt jelenti, hogy talajközelségben kisebb húzóerő mellett

ugyanakkora emelkedés érhető el, mint nagy magasságban az ernyő lényegesen nagyobb terhelése mellett. Mivel a pilóta az ernyő nagyobb mértékű terhelése mellett repül – ami egyébként megfelel egy tandemernyő terhelésének –, nyilvánvalóan a maximális sebességen kell repülnie. A szimmetrikus fékezés ezért az egész csörlés folyamán kétszeresen is káros hatást váltana ki; az emelkedést egyáltalán nem fokozná, viszont az ernyő terhelését jelentősen megnövelné.

A D szakaszban a húzóerő 60 kp-ra való csökkentésével kímélhető a kupola anyaga.

Ebben a szakaszban jelentős emelés már nem érhető el: csupán 1-3 m/s.

A maximálisan elérhető csörlési magasság szélsőségekben a kihúzott kötélen kb. 30%-a. Erősebb szembeszél esetén a maximálisan elérhető leoldási magasság megnő.

A leoldás idejét a csörlőkezelő határozza meg, mivel a gyakorlatlan pilóták nagyon nehezen tudják megbecsülni a kötélnak a talajjal bezárt szögét. A csörlőkezelő teljesen tehermentesíti a kötelet. A pilótának elég ideje van arra, hogy a fékfogantyúkat az egyik kezébe vegye és a másikkal meghúzza a kioldót.

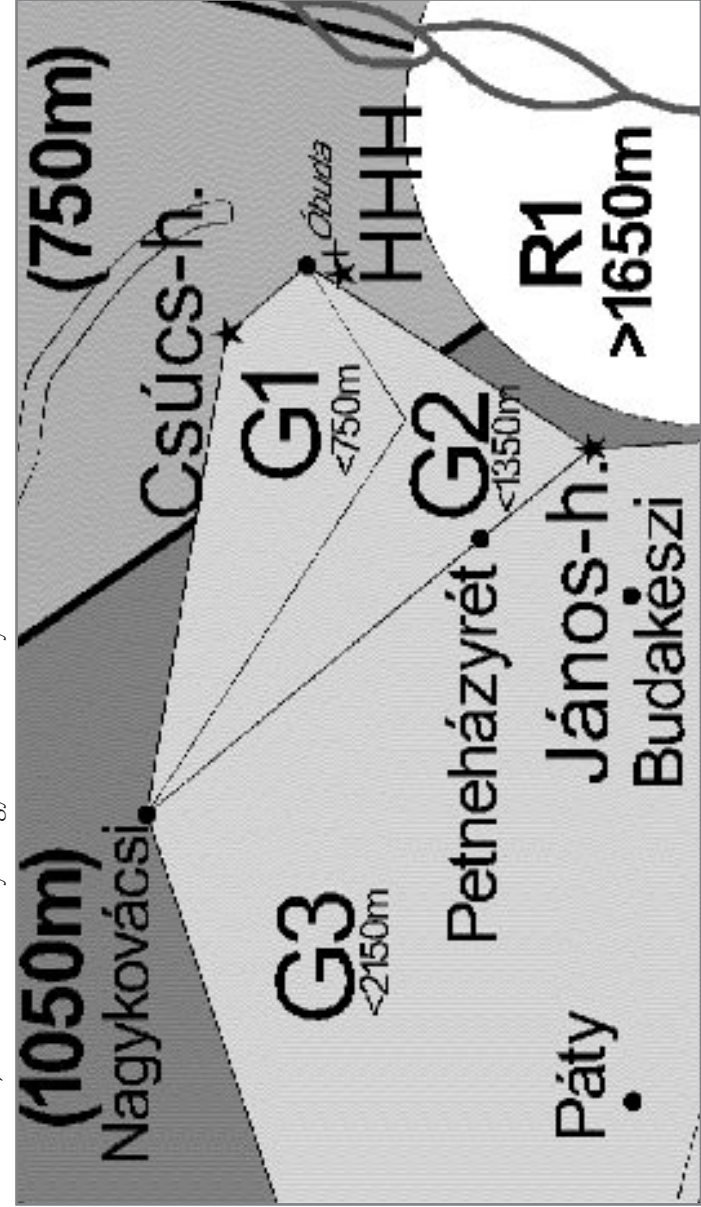
A leoldás után a pilóta azonnal elhagyja a csörlési pályát, hogy ne akadályozza a többi pilóta emelkedését. A síkvidéki siklóernyőzést lehetővé tevő csörlés biztonságossága ellenére nem szabad megelégednünk arról, hogy az élvezetes és nyugodt csörlés még két fontos tényező meglétét követeli meg: egyrészt nagyon sok múlik magán a pilótán, másrészt nagy szerepet kap a csörlésben részt vevő és a starthelyen lévő csapat, amelynek megfelelő tapasztalattal és az összefüggések ismeretével kell rendelkeznie. ■

Megoldási javaslat

Talán egyszer eljön az ideje, hogy bölcs törvényalkotók újragondolják a G1-G2-G3 lépcsőházat. Nekik borítékolnák egy gondolatébresztőnek szánt kérdést: Mi értelme van annak, hogy egy 1050 méteres fal tövében sétálva lehúzzuk a fejünket 750 méterre a repülők elől? A megoldási javaslatot az alábbi képen mellékelem. Előnye, hogy a legcsekélyebb biztonsági kompromisszum nélkül teremte betartható szabályozást.

Kardos István

ui.: Hiszek abban, hogy az emberek nem azért lépnek a fűre a parkban, mert megátlalkodott módon szabályt akar-nak sérteni, hanem mert hiányzik egy ésszerű ösvény.





Sumenbe Erdélyen át...

Három évvel ezelőtt született meg bennem a gondolat, hogy az erdélyi hegyeket átrepülve, el kellene repülni a bulgáriai Sumenbe. A célreptér kiválasztásának több oka van: személyes rokon kapcsolatok; Sumen Debrecen testvérvárosa; nagy sportrepülőtér a várost ölelő félköríves hegy előtt sík területen; és nem utolsósorban, a magyar sárkányrepülés demonstrálása e két balkáni országban.

Az ötletet eredetileg Juhos Pista barátommal és klubtársammal dolgoztuk ki, és szeretnénk volna, ha több motoros sárkány vagy merevszárnyú UL is velünk jön. De a kezdeti próbálkozások után, anyagi és egyéb okok miatt, teljesen átalakult a felállítás. Ez év tavaszán Egerben, egy Molnár Zolinál létrejött véletlen találkozásból kifolyólag a kaposvári Szabados Zolinak megtetszett az ötletem, és így sorstársra találtam az ügy kivitelezésében. Mint utólag kiderült, nem is volt rossz a a team-munka. A maga részéről mindenki megtette a maximumot. Az meg külön szerencsénkre vált, hogy végül is az ő C17-es szárnyával repültünk, mert bizony az én CX-MD szárnyam – mint két zivatar előli menekülés alkalmával kiderült – igen lassú lett volna; és ma nem lennénk ilyen vidámak a történet elmesélésekor.

Az út előkészítése során a két leggyötrélmesebb feladat a szponzor pénzének megszerzése és a rep. engedélyek beszerzése volt. Ez utóbbiban a román légyügi hatóságnak egy igen ellenálló hölgy alkalmazottja tette próbára összes ambícióinkat végtelennek tűnő kifogásaival és kíváncsi maival, amik már köszönő vi-

szonyban sem voltak a román AIP elvárásaival, amely szerint én természetesen elkezdtem a procedúrát intézni. Több mint egy tucat fax elküldése után, végül is személyes román irányítói kapcsolataimnak köszönhetően sikerül belépési és átrepülési engedélyt kapnunk, egy másik hivatalnok aláírásával. A bolgárok ennél jóval rugalmasabbak voltak. Mint kiderült, a román légügy részéről senki nem akarta vállalni a felelősséget egy külföldi motoros sárkányrepülő átrepüléséért. (Hiába a transzponder és a rádió a fedélzeten, mely előbbire nem is volt szükségünk utunk során sehol sem. Vagyis nem volt kötelező használni még az ellenőrzött légterekben sem.)

Az engedély egy napos késése miatt a 10 naposra tervezett túrát már késve kezdtük július 27-én. Kis sajtó- és tévészereplés után felszálltunk a debreceni nemzetközi repülőtérről. A szél már reggel 8-kor 7-8 m/s, de a nagyváradi reptér még nem adott erős szelet legutolsó METAR-jában. 40 perc repülés után azonban már ott is beerősödött, és a használatos betonra épp keresztbe fújt. Hiába kértünk fűves leszállást a reptér másik végében lévő sportrepülőtérré, nemzetközi repülésünkre hivatkozva csak a betonra engedték a leszállást. A gép szélparamétereit jóval meghaladó oldalszélben így csak a második bejövettelre sikerült a leszállás. Egyébként még az elején eldöntöttük, hogy az út során felváltva fogunk vezetni, és ha kell, a felszerelt segéd kormány segítségével a hátsó ember is besegít majd. Ennek a kormánynak nagy hasznát vettük, főleg abban a két esetben, amikor a zivatar elől kellett menekülnünk közel 40, majd 20 percen át.



A kötelező procedura (vám ,útlefél, fizetés) után átgurultunk a sport-részre, ahol már vártak minket. Sajnos, a szél erősödött és szembe fújt a tervezett útvonalon. Az első kényszerpihenőt alig 60km-re a kiindulástól kellett tartanunk.

Másnap reggel zárt felhőzettel ugyan, de jobb időt jósoltak és következő repterünk is jó időt jelentett. Indulás a bihari hegyek felett Dévára.

Útközben azonban sorban jöttek a meglepetések. Először is az erős turbulencia miatt, amit ez egyre erősödő szembeszél váltott ki, kénytelenek voltunk 1800 m-re felmenni, ekkor azonban a sebességünk néha csupán 40 km/ó volt a földhöz képest. A másik pedig: a párás levegő miatt 5-6 km-es látásunk volt csupán, így sokszor az előttünk lévő cumulusokat is hegynek néztük. A tervezett 2 óra helyett 45 perccel később érkezünk meg. Jó volt látni végre a dévai várat, és igazából most vettük hasznát először profi GPS-ünknek.

A dévai reptéren vendégszeretettel és erős szélben nem volt hiány, így megint csak várunk kellett, azonban estefelé bejöttek a cb-k tervezett további utunk, Nagyszeben irányába, ezért ott maradtunk éjszakára a kulturált sportrepülő bázis vendégszobáiban.

Ami érdekes, hogy a még mindig MHSZ stílusban és felállásban működő román sportrepülőtereken a szállás ingyen van, a vitorlázó, motoros, ejtőernyős kiképzések és további repülések is államilag támogatottak. A tagsági díj éves szinten kb. 1500 Ft.

Egyébként a dévai sportreptér a legjobb fekvésű és legjobban működő bázisa a román sportrepülésnek.

A meteor előrejelzése a hegyek felett 1-2 napig tartó zivatartevékenységet és erős szelet jósolt, ezért úgy döntöttünk, hogy összecsucunk, utánfutóra tesszük a gépet és lehúzzuk Sumenig. Az időjárás stabilizálódásában bízva, visszafelé fogjuk megtenni a betervezett szakasz-



kat. A földi kíséretet egy VW Transporter kormányra mögött Csegezi Attila SES pilóta és egy újságíró képezte.

A sumeni reptéren 80-as évekbeli virágkorában még vitorlázó EB-t is rendeztek. Most azonban a rendszerváltás utáni kaotikus helyzetben „Csipkerózsika-álmát” aluszza a reptér. A gépek a hangárban porosodnak, a monumentális irányító toronyban csak a „szellemek” járnak. Némi repülőmozgást a két mezőgazdasági magáncég gépei jelentenek, amiknek ott van a bázisa, ill. egy magányos motoros sárkányrepülő, aki sehová nem tartozva szokott magának néha repkedni.

Nem ez mondható el azonban a helyi siklóernyős klubról, aminek vezetője a Bolgár Paragliders Liga elnöke. A város felett magasodó 350 m-es szintkülönbségű hegyről gyakran repülnek. Kiváló aszfaltút vezet fel, és a hegytetőn is van bőven visszaszállási lehetőség. Az előterep pedig sík terület szinte a tengerig, ami 100 km-re keletre van tőle. A helyi klub két szélirányra is kiépítette a starthelyet.

Visszaindulásunk egy rövidre fogott vendégeskedés, némi utasrepültetés, médiaszereplés és légifelvétel készítése után, csütörtökön reggel történt. A véletlen összehozott egy várnai rep. irányító kollégával, ő intézte a másnapi rep. engedélyünket a Gorna Orjahoviciában lévő nemzetközi repülőtérre. Az idő igen párás, de nyugodt, volt a 8 órás indulásunkkor; s mivel aznap még Bukarestbe is szerettünk volna átrepülni, nem húzhattuk az időt. 1 óra 30 perces repülésünk alatt lábunkkal rugdostuk a mini cumulusokat, amit videón is szépen megörökítettünk.

Az érkezésünkkel épp a bolgár kormánygép, egy HS25-ös gyakorolt ILS bevezetéseket, de a bolgár irányító lazán engedte, hogy mi a kedvezőbb pozícióinkból a forgalommal szemben a pálya elejére érkezzünk. Mire a küszöb felé értünk, a JET már magasan a pálya felől kifordulva valóban nem látszott veszélyesnek. Miután a pilótája odajött hozzánk az előtérben megnézni gépünket,

megkérdeztük, nem zavartuk-e, mire nyugalommal közölte, hogy őt ugyan nem.

Továbbmenni sajnos itt sem tudtunk aznap. A torony, a meteor, a földi szolgálat maximális segítőkészsége ellenére, a zivatargócok maradásra kényszerítettek bennünket. Időnként Veliko Tírnovóban tett kirándulással töltöttük.

Másnap reggel jobbak voltak a kondíciók; bár a páráság erős volt, de mivel tudtuk, hogy 500 m-nél nincsenek nagyobb hegyek a Duna irányába és azok magassága is egyre csökken, elindultunk.

A Dunától feljavult a látás legalább 10 km-re. Előbb Bukarest ACC, Bukarest Approach, végül Baneassa torny vett át minket, közben süllyesztett, emelt, kerültette a várost, ami éktelen nagynak tűnt még 900m-ről is. A kis sebességünk miatt nem hiszem, hogy mindennaposan megkívánt vendégek voltunk, de összességében rendesek voltak velünk, segítettek a megközelítésben, bár igaz, hogy előbb NDB műszeres megközelítési eljárást akartak velünk csináltatni, de miután közöltem, hogy ez részünkről negatív, csak „visual approach” megy, elálltak elképzelésüktől. Miután többször pontosítanunk kellett géptengely irányszögünket is, valamint módosítani magasságunkat a többi forgalom miatt, megkérdezték, hogy egyáltalán milyen repülőeszköz vagyunk mi, hogy ilyen lassan érijük el a használatos pálya végét. Két és fél óra repülés után a magasságunkat a küszöb előtt csak „esseléssel” tudtuk leküzdeni. Furcsa látvány lehetünk a toronyból, de hát ez nem süllyed annyira, mintegy repülőgép, ők meg 900m-en hoztak be a végső egyenesre.

A földi kiszolgálás tökéletes volt, mint egy nagy gépnek járó. Bevezetés, crew bus, figyelmes kiszolgálás a generál a aviation szolgálat pilóta várójában.

Fizettünk is a végén rendesen. De hát ez be volt kalkulálva.

A tankolás megoldása itt volt a legbonyolultabb, hiszen a benzint mindig kísértő kocsihozta, itt azonban nem gyakorlat az utcáról jövő kocsiból tankolni a légijárműveket. Azonban egy kis korrumpálással ezt is megoldottuk. Repülési tervünket (amit egyébként minden repülésünk megkezdése előtt be kellett nyújtanunk, és kaptunk mellé nagyon alapos írásos meteor anyagot) a következő reptérre, Pitestire adtuk le. De sajnos, amíg vártunk az autónkra, az idő beromlott, a meteorológus segítőkészen részletesen magyarázta és mutogatta a műholdas felvételeket, és azt javasolta ne menjünk arra felé most. A betonos előtérben nem nagyon éreztük jól magunkat közel 5 óra várakozás után ezért a FPL-t módosítva a 20 km-re lévő Clinceni sportreptérre mentünk át.

Megérkezésünk után érdeklődtünk a pitestii időjárásról. Azt mondák, elment a zivatar; és mi sem láttunk cb felhőket, amíg jöttünk. Úgy döntöttünk, megyünk tovább. A reptérparancsnok közölte, hogy csak holnap, mert amit egyébként már tudtunk, itt a napnyugta előtt 1 órával be kell fejezni a VFR útvonalrepülést. Mi azonban feltétlenül menni akartunk, mert másnap kora reggel át akartunk repülni utunk legrázósabb szakaszát, az Olt-völgye feletti magas Kárpátokat, és azt mindenki csak a kora reggeli órákban javasolta.

Végül is segített a reptérvezető és egy angolul nagyon jól beszélő egyetemista vitorlázórepülő fiú. Megkaptuk a katonai engedélyszámot a helyi repülésre, és mehattunk ezerrel. Sajnos azonban bekövekezett utunk legizgalmasabb és legfélelmetesebb szakasza. Azokból a több cellás zivatargócokból sikerült eggyel összetalálkoznunk, amit a meteoros mutogatott a műholdas felvételen,

mutatva annak haladási irányát is. Nem volt más tenni, minthogy mindketten húztuk és próbáltuk alacsonyan elkerülni. A biztató az olt, hogy nem pontosan az útvonalunkon volt, hanem attól jobbra, így volt esély egymás mellett elmenünk. De épp elég volt az a 40 perc, amit az erőltetett, görcsbe szoruló kezünkkel kiálltunk, míg mellettünk 3-4 km-re csapkodott a villám. 120 km megtétele után jó volt leszállni a csendes esti nap-sütésben a pitești repülőtérre, ahol már várt minket a helyi reptérfőnök.

A másnapi továbbrepülés megint két-séges volt a zivatartevékenység növekedése miatt.

Ez be is következett, hiába jöttünk ki a reptérre reggel és töltük ki a gépünket a biztonságos hangárból, repülni nem tudtunk egész nap a szél és a zivatarfelhők közelsége miatt.

Újabb kényszerpihenő, városnézés és plusz egy szállodai este a városban. Egyébként a kempingezésre is fel voltunk készülve, de azt csak Gorna Orjehovicában gyakoroltuk.

Másnap 5-kor ébresztő, senki sem volt már nyugodt, hiszen a legnagyobb feladat még hátra volt és ez érződött a csapat pszichés állapotán is. A nagyszebeni reptér azonban 500 m-es látást adott. Várnunk kellett. Alapos meteor információk beszerzése, és a meteor tájékoztatások írásos átvétele után, végre 10 órakor, mint legkésőbbi időpontban

elindulhattunk a nagy útnak. Most kivételesen pénzfeladással döntöttük el, hogy ki fog vezetni.

A másfélórás út különlegességét az adta, hogy az erdélyi hegyeket így keresztbe még sárkányrepülővel soha nem repülték át. Az idő párázó volt, a látás 5-6 km, de a GPS kiválóan dolgozott, és úgy tűnt, a szél sem rossz. Két taktika létezett: hogy alacsonyan az Olt völgyét válasszuk, vagy felmegyünk magasra a he-

gyek fölé. A turbulenciától tartva, ez utóbbit választottuk. A felszállást követően folyamatosan motorkímélő fordulatot 2000 m-ig emelkedtünk. Az egyharmad út megtétele után, amikor már láttuk hogy valószínűleg nem lehet nagy baj, visszarádióztunk a Pitești reptéren maradt társainknak, hogy elindulhatnak, most már valószínűleg nem fordulunk vissza. A körülmények kezdtek ideálissá válni a páráságot leszámítva. Oldalhátszél, nincs cb, nincs turbulencia, +11 fok a külső hőmérséklet. A segítőkész helyi oktatóktól megtudtuk, hogy mikre kell figyelni navigációs szempontból, ha elromlik a műszerünk, melyik völgy és csúcs az, ami fontos a tájékozódásban. A Fogarasi-havasok elérése után már láttuk, hogy nyert ügyünk van. A látás kb. 8 km -re nőtt és elkezdhetük a süllyedést. Néhány kisebb cumulust átörve bejelentkeztem a nagyszebeni reptér irányítótoronyának, a leszállás feltételeiről érdeklődve és kértem, hogy a sportrészre szállhassunk. Ennek semmi akadálya nem volt. Vasárnap volt, sütött a nap, kellemesen lengedezett a szél és mi nagyon örültünk. Nem is vártuk meg a saját autónkat az üzemanyaggal, a helyiek segítségét kérve kiszaladtunk a közeli MOL kúthoz és gyorsan megtankoltunk a befejező szakasz megtételére. Az előző 1 óra 30 percig tartó repülés után még hátra volt egy időben hasonló szakasz és akkor befejeztük a kalandot ott, ahol abbahagytuk jövetlen, tehát zárult a kör.

Délután 2-3 óra között újra zivatarokat jósoltak ebben a térségben is. Gyors rep terv leadás után elindultunk. Közben a sietségben a póttartály műanyag levegőztető csővéből alám folyt kb. fél liter 98-as benzin. Nem volt mit tenni, sietni kellett, ha vasárnap be akartuk fejezni, mert a román engedély is lejárt aznap. Útközben azért csak összeakadtunk



egy kisebb kiterjedésű zivatarfelhővel, amelyet kb. 20 perces meneküléssel el tudtunk kerülni. Amikor visszanéztem rá, nagyon csúnya fekete volt és bezáródott mögöttünk. De előttünk sütött a nap, és feltűnt a Déva előtti jellegzetes, leszakadt hegyoldal. Közelebb érve láttuk, hogy siklóernyősök repülnek az emelőterében. Az idő nagyon dobálós, turbulens volt, de már semmi nem vette el a boldogságunkat. Egy reptér feletti alacsonyáthúzással, 1 óra 15 perces út után leszálltunk a már jól ismert hangár elé, és egymás tenyerébe csapva megköszöntük egymásnak és az égieknek utunk sikeres befejezését.

Ezután nem maradt más mint, a földi kísérőink megvárása után – kik pezsgóval érkezve gratuláltak a nagy kaland túléléséhez –, a Magyarországon is ismert Togó vezetésével meglátogassuk a közeli kocsmahivatalt, önfeledt ünneplés céljából.

Másnap reggel összecsomagoltunk,

és csepergő esőben hazaindultunk a debreceni reptérre, ahol a sajtó és tévé már várt minket.

Az időjárásról csak annyit, hogy a román és bolgár pilóták elmondása szerint is rendkívüli volt a mostani időjárás, hiszen ebben az időszakban nem szokott ilyen labilis időjárási helyzet lenni a Balkán-félsziget felett. Az időpont és az engedélyek azonban kötöttek minket, nem várhattunk későbbi időszakra.

Úgy gondolom, hogy az utunk így is elérte célját, miszerint ezzel is erősítettük a román és bolgár repülőtársadalommal való kapcsolatot, megismertettünk ezen a tájon is egy újfajta sportturizmust, aminek később a tapasztalatok leszűrése után még nemzetközi folytatása is lehet, amint arról a Román Repülőklubok elnökével, Constantin Constantineanuval Pitești-ben beszélgettünk.

Deleff István
főszerző

Debreceni Könnyűrepülő SE



Repülni kell!

Túrával egybekötött motorossárkány-találkozó
2002. június 5-7., Rétság

A rétsági repülőtér Nógrád megyében, A Börzsöny hegység közelében, a 2-es főútvonal mentén helyezkedik el. A reptér nyugati végénél a Börzsöny hegy csúcsai, a keleti részén a Naszály hegy vonulata látszik. A pálya 400×60 méter füves terület.

Első nap: Az időjárásra nem lehetett panasz. Nagyon meleg volt és mindenki sült a saját zsírában. A régi ismerősök pénteken este érkeztek. A gyors ki-pakolás után vacsora, majd sátorállítás.

Mindenki igyekezett még világosan befejezni, de egy-két egyénnek nehezen összerakható sátor jutott. 200 kampó, rengeteg zsinór, 10kg cső és nem tudták, melyik a sátor eleje és vége.

A felállítási idő csupán 3 óra – mondták első pillantásra és némi próbálkozás után, a kissé hátrányos helyzetbe kerülő sátorozók.

De senki sem maradt fedél és hálótárs nélkül. Előbb-utóbb a sátrak elkészültek. Közben besötétedett.

Minden csillag az égbolton ragyogott. Nyugodt, csendes az éjszaka. Meggyújtottuk a tábortűzet.

Sörözgetés közben élménybeszámolókat, vidám történeteket hallgattunk.

Nem kis meglepetésünkre éjfél után is érkeztek vendégek, akik az autólámpa fénye mellett azon fáradoztak, hogy minél hamarabb felállítsák sátraikat. Hát ez sem 10 perc volt. Egy órán át kopácsolások zaja törte meg ezt a csodálatos éjszakát, majd ők is a tábortűz mellé ültek. Fáradt, kiszáradt testüket némi

alkohollal frissítették fel és bekapcsolódtak a beszélgetésbe.

Kis idő múlva az egyik srác felállt és elmerült a sötétségben.

Nem tudtuk hová megy, de nem sokkalig maradt csöndben.

A nagy sötétben zuhanást hallottunk, majd fájdalmas nyögéseket.

Amikor megvilágítottuk, mindenkiből kitört a nevetés.

Két lábat láttunk az ég felé meredve.

A sötétben nem vette észre az ivóvizet lajtoskocsit és átesett rajta.

Akik ott voltak tudják, mi minden történt azon az éjszakán.

Ennyit még nem nevettünk és örülök, hogy így sikerült. Éjjel 2-ig harsány kacajoktól volt hangos a mező, majd ahogy a figyelem és a tudat gyengülni kezdett, eltettük magunkat reggelre.

Szombat: Szélcsendes, napsütéses reggelre és sárkány motorjának zúgására ébredtünk.

Mindenki jól érezte magát. Frissen, üdén jöttek elő sátraikból a vendégek. A sárkányosokban duzzadt az energia. Ezt a reggelt sem szabad kihagyni, repülni kell!

A táj gyönyörű. Hegyek, dombok, tavak, várak, kőfejtők, sárgán virító napraforgó-táblák és a Dunakanyar leírhatatlan szépsége.

Nekem a repülés nagyon sokat jelent. Ott fenn minden olyan más, olyan nyugodt. Ha tehetném, mindig csak repülnék.

A sárkányok tehát kiröppentek fészükéből, és ki merre látott elindultak fel-



fedező útra. Közben a reptéren lassan összegyűltek a vendégek. Jöttek sárkányok, modellezők, volt egy kolibri és sok kísérő, hozzátartozó, érdeklődő az ország különböző részeiről, kb. 70 ember.

A disznótoros reggeli után 11-kor volt az eligazítás. El kellett dönten, hogy a 40 fokos melegben mit fogunk csinálni.

Az ismertetőben fürdési lehetőség is szerepelt, így sokan ezt ki is használták. A sárkányosok egyik fele strandra ment, a másik fele itt maradt. A viccek-től kezdve még mi mindent meséltek egymásnak!

Volt, aki a nagy meleg ellenére ki-sebb túrára indult. Aki csak tehet, árnyékba vonult.

Közben a modellezők elfoglalták a repteret. Elsőként a körrepülőt mutat-

ták be a nézőknek, majd a többi kisgép is sorra került.

16 óra után visszaérkeztek a felfrissült strandolók a reptérre.

A légitúrát 18 órára terveztük. Ekkor az idő már megfelelőnek bizonyult. A cél, Esztergom volt. Mivel a különböző repcsik különböző nagyságú benzintartályokkal vannak felszerelve, a társaságot két részre osztottuk. A kisebb tártállyal rendelkezők a reptér felé igyekeztek. Persze ők sem maradtak le a látványokról. Utunk során érintettük a diósjenői halastavat, a nógrádi várat és persze a Börzsöny hegyláncá végig elkísért a Dunáig. A többiek bemerészkedtek a Börzsöny tetejére, majd a Duna fölélt és a hegyeken át ők is Esztergomba repültek. Hazafelé a Nap már lemenőben volt és fantasztikusan szép megvilágításban tárta elénk a tájat. A hegyol-



dalban a fák körül egy-egy templom, vagy más üveges épület ablakán felcsillant a Nap. A kanyargó Dunán, uszály húzott hosszú, fodros csíkot maga után. A távolban kissé homályba burkolózva a Naszály hegy tetején, kőfejtő bánya látszott. Sorolhatnám e festői táj láttnivalóit, de nem lenne egyenértékű azzal, amit saját szemünkkel érzékelhettünk. Ezt látni kell!

Visszatérésünkig a rétsági reptéren modellezők szórakoztatták a közönséget. 20 óra körül megérkeztünk Rétságra, ahol vacsorával vártak minket. Pörkölt krumplival volt a vacsora. A kiegészített társaság a szakács elé vult, hogy megtöltsse tányérját a finom falatokkal. Meglepődtünk, mikor még vacsora közben is érkeztek vendégek. Volt olyan is aki messziről jött és vacsora után már indult is haza. Sörözés, borozás közben felköszöntöttük a László-

kat és egy születésnapját ünneplő sárkányost. Felszeletelésre került az ünnepi torta is. Mindenkinek jutott egy szelet, amit a fáklya fényénél halk cuppogásokkal tarkítva fogyasztottunk el, ugyanis már elfogyott a tiszta evőeszköz és kézzel kellett megfogni a tortát.

Az este hátralevő részét családias, vidám hangulatban töltöttük el.

Vasárnap: Reggel még az itt maradt közeli ismerőseink, barátaink tettek néhány kört sárkányaikkal Rétság felett, majd reggeli után elkészítettünk egy mástól és mindenki hazarepült.

Nagyon szépen köszönök mindent azoknak akik részt vettek ezen a találkozón. Nélkületek nem sikerült volna ilyen jól. Jó repülést! Sziasztok!

Keserü Lászlóné Ildikó
szervező

Hirdetési tarifáink megváltoztak!

(ez a már lekötött hirdetéseket nem érinti)

1/6 oldal 1000 Ft

2/6 oldal 2000 Ft

1/2 oldal 3000 Ft

1/1 oldal 4000 Ft

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 csekken lehet, a következő címre küldve: **Cumulus Sárkányrepülő Egyesület, 1113 Budapest, Ábel Jenő u. 26.** A csekk megjegyzés rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”.

Pinczés-Balog Attila

hirdetésszervező

E-mail:

xatesz@freemail.hu

Tel.: (1)249-0007;

(20)9648-335



A Cumulus SE várja

a nemzetin ellopott kioldó árát
(2500 Ft)

a következő címre:

1113 Bp., Ábel Jenő u. 26.

Névtelenül is.

**Egyébként szégyen, amit csináltál;
legalább fizess ki.**

Sürgősen eladó BB-01 kétüléses motoros sárkány

Rotax 503 1V motorral, gyors szárnyal, műszerezett trike-kal, 80 óra repidővel. Rendezett okmányok és biztosítás van, sok + tartozékkal együtt 800 E Ft-ért, tartozékok nélkül 750 E Ft-ért.

Cseitei T.: 06-56-481-771

2/1

Eladó Lamouette Racer 14-es jó állapotban.

Évj.: 1996., a Topless árbocos elődje. A szárny jó állapotban van, keveset repült, jó teljesítményű és a Lamouette-ektől megszokottan könnyen kezelhető. Ára 120 ezer Ft. (részletfiz. megoldható.)

Tel.: (20) 383-5887
Pándy Zoltán

2/1

Eladó

sárkányrepülő

ROTAX 582-es motor, CX-MD
17,5 m² szárny, RACER trike
hozzá való úszótalppal és utánfutóval,
újszerű állapotban.

Tel.: (60) 302-762 vagy
(20) 321-4538
Dóda József

Eladó

Pipistrel rugózású, CX szárnyas, egyszemélyes, Molson **motoros sárkány** 180 ezer Ft; 1 db jó állapotú CX szárny 120 ezer Ft; 1 db jó siklóernyő, Airea Sport típusú 105-130 kg-ra, 98. decemberi, 30 órát repült. Ára 120 ezer Ft. Keresek 165 cm magasságra, 125 kg súlyra sárkányhevedert vagy pondrót, kezdőnek.

Tel.: (20) 9330-877 Filipovits Attila

2/1

Aeros Stealth KPL 2 (14m²) eladó!

Évjárat: 3/1999.

Kiváló állapot, nagyon jó teljesítmény és könnyű kezelhetőség jellemzi. Fehér fölső-, sárga-kék alsóvitorla (nagyon szép).

Ár: 490 ezer Ft.

Tel.: (20) 9372-512
Borovszky Gergely

2/1

ELADÓ

egy 2 személyes motoros sárkány,
szép állapotban, keveset repült:

APOLLÓ CX19 szárny
tandem trike, Horizont motor
Kiképzésre, általános használatra
kiváló!

Írányára: 400 ezer Ft
Horváth Attila
Tel.: (20) 377-3392

Eladó

egy B Bence szárny
5 évesen, ragyogó
gyári állapotban, 20
órát repült; és egy
Bogdola trike.

Tel.: (30) 9374-640
A Rotax 503 motort
ellopták
gy. sz.: 4795867

1993-ban gyártott,
fél órát repült
13.5 m² Bogdola szárny
200 ezer Ft-ért eladó.
Veres András
Tel.: (30) 9389-453

Eladó egy

Apollo C-17 TN típusú,
krómacél sodronyzatú
motoros szárny.

3 éves, 30 órát repült,
hangárban tárolva
összezsukás nélkül.

Ár: 450 ezer forint.
Tel.: (06-20) 9430-406
Szász Pál

2/1

Kedves Urak!

Eladó: egy Apolló C15TN szárny, (vagy BB16 szárny), Jet Star tryke R582 motorral, 6 tollas Ivoprop légcsavarral, légcavar tengelyéből kijövő kioldóval, komplett műszerezettséggel, rádióval, GPS-sel. Színe Ferrari-piros. Igényesnek eladó Oktatok: akár rövid határidőre is vállalom kiképzést, vagy „gyalog” sárkányból, ejtőernyőből, motoros átképzést. Fa-hegyi reptéren bentlakást biztosítok, több ember jelentkezés esetén kedvezményt adok.

Tóth Ferenc (Pamacs)
Tel.: (30) 9316-182

3/1

Eladó

egy H5 gyalogos sárkányrepülő. 2000-ben nemzeti győztes (pilóta: Borovszky), jó állapotú, sérülésmentes. Csere is érdekelne, nyugodtabb hobbygépet szeretnék.

Dobrocsi Kálmán
Tel.: (30) 907-0069




Együtt, egy évre
csak 4000 Ft!
Előfizethető
a Madártoll címén:
Amatőr Siklórepülő
Egyesület,
1550 Bp., Pf. 59.



DHV 2.iii
BRONTES
52 km/h

Sky Paragliders Hungary

SKY PARAGLIDERS HUNGARY
2002. kollekciója



FIDES /DHV1/
45km/h, 1,2m/s, 7,3
LIFT /standard/
45km/h, 1,2m/s, 7,7
BRONTES /DHV2/
52km/h, <1,1m/s, >8
FLIRT /performance/
50km/h, 1,0m/s, 8,6
FEVER /SHV comp./
60km/h, 1,0m/s, 8,7
FLARE /DHV comp./
60km/h, 1,0m/s, 9,2
GOLEM /SHV biplace/
45km/h, 1,2m/s 7,8

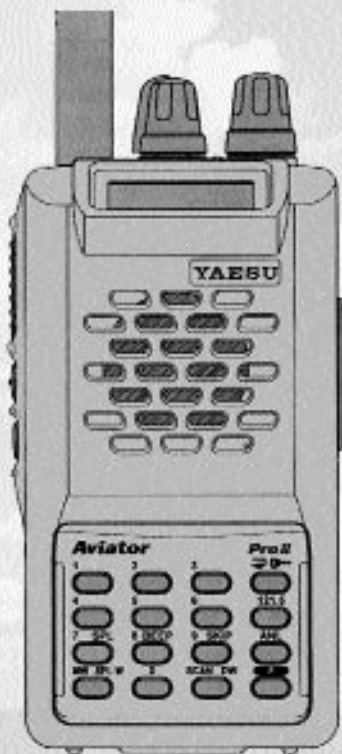
A Magyarországon forgalomba hozott SKY termékek kizárólagos forgalmazója továbbra is a
SKY PARAGLIDERS HUNGARY
A garanciális és egyéb igényeket mi érvénytesszük a gyár felé. Pilóta társaink közvetlenül tölünk rendelhetnek, de várjuk további önjelölt forgalmazók jelentkezését is.

skysatya.fw.hu, www.tar.hu/skypgsatya
skysolt@axelero.hu
30/222-3301 Solt Sándor (Satya)



HEAVY DUTY AIR BAND TRANSCEIVER

VXA-120

Aviator Pro II


**Kézi repsávós rádió
kedvező áron!**

Ára: 85 ezer Ft + áfa

Érdeklődni:

ON-AIR Kft.

Tel.: (42) 430-137

(30) 9354-151

E-mail: onair@netquick.hu

Miért érdemes ezt a mentőernyőt választani?!

Típus	Optimális/max. terhelés (kg)	Kupola felület (m ²)
Galaxy GP 1/s	80/110	25
Galaxy GP 2/s	90/130	28
Galaxy GP 3/s	125/150	32
Galaxy GP 36/s	145/170	36
Galaxy GP 40/sd	190/210	40

Nyolc fontos érv:

1. Mert a látványosan széles **típusválaszték** lehetővé teszi siklóernyősök, sárkányrepülők számára, hogy a számukra legmegfelelőbb típust használhassák, ami **pénz megtakarítást** és nagyobb **működési biztonságot** eredményez!!!
2. Mert a kupola anyaga megfelelő kezelés esetén akár **25 évig** is használható!!!
3. Mert **nem siklóernyő gyártó cégek mellékterméke**, hanem a mentőernyő előállításra specializált gyártó készíti, **22 éves szakértelemmel!!!**
4. Mert **gyári garancia** és megfelelő dokumentáció, szaktanácsadás járul hozzá!!!
5. Mert **könnyű** és a gyár által szabadalmaztatott **különleges technikai megoldások** miatt jellemzően **gyors nyílású**, nyitott állapotban pedig **stabil!!!**
6. Mert sebességtől függően már **30-60 méteres magasságból** is biztonságosan alkalmazható!!!
7. Mert mind a használt, mind az új ernyők piacán mutatott **kiváló ár-érték arány** is hozzájárult, (az új ernyő vámolással együtt, már nettó **69.000 Ft-tól** kezdve beszerezhető!) hogy **16 országban** használják nagy sikerrel!!!
8. Mert a legtöbb **régi és új beülőbe, hevederbe** beépíthető, **vagy a beülőre külsőleg rögzíthető** gyári tokban!!!

FONTOS!!!

Megfelelő szervezéssel akár jelentős árkedvezményt is tudunk nyújtani az ernyők árából!!!

Ezért már a legtöbb klubban megtalálhatóak segítők.

Kedvezményes vásárlási lehetőségért keressétek klubotokban segítőtököt, ha még ilyen nincs, bátran jelentkeztek segítőknek!!!

Te mentőernyő nélkül repülsz???

Te rábízod az életed drága és bizonytalan használt mentőernyőkre???

Pedig, ha életben vagy, sokkal könnyebb elmesélni az unokáknak, hogy milyen szép dolog a repülés!!!

Információ: **UTREBO Kft.**,

a Galaxy High Technology kizárólagos magyarországi forgalmazója

Postacím: **UTREBO Kft.** 8200 Veszprém Solyi út 18.

e-mail: utrebo@vnet.hu

tel: 20/542-61-98

5/2

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

ERNYŐK						
Típus	Szín	Súlyhatár	Allapot	DHV	Éviár	ár
UP Vision	Lila	60-85	Extra	2	96	120000
UP Vision	Rózsaszín	60-85	Jo	2	95	100000
UP Vision	Lila	85-110	Extra	2	96	120000
UP Vision	Lila	100-130	Extra	2	96	120000
UP Soul	Lila	85-110	Extra	2	97	150000
EDDEL Atlas XL	Lila	100-130	Extra	1-2	99	160000
Advance Sigma 3	Fehér	95-110	Extra	2	97	140000
Comet Discus 2000	Lila	45-65	Uj	2	95	80000
Pro Design Compact	Zöld	75-95	Jo	1-2	94	80000
Firebird G-sport	Sárga	90-120	Extra	2	97	160000
Airea Aspect	Piros	85-110	Uj	2	97	160000
Airea Aspect	Kék	85-110	Jo	2	97	120000
Airea Aspect	Sárga	100-130	Extra	2	96	170000
FreeX Spear	Fehér	85-110	Jo	2	98	100000
FreeX Oxygen	Kék	85-110	Jo	2-3	99	120000
FreeX Oxygen	Sárga	100-130	Jo	2-3	99	100000
Edel TX	V. kék	90-105	Jo	3	98, 99	100000
Firebird Apache	Lila	60-75	Extra	2	92	80000
Nova Phantom	Pink	75-120	Jo	3	91	90000
Advance Billeta tandem	Fehér-sárga	140-210	Extra	1-2	98	260000

BEÜLŐK						
Típus	Szín	Karabiner	Méret	Protector	Éviár	ár
UP	Fekete-Zöld	gyors	L	air bag	1999	45000
Dimonzonien volo	Fekete	gyors	L	air bag	1999	52000
Pro Design	Fekete-Piros	gyors	M-L	air bag	2000	50000
Paratech	Sárga	normal	M	Kemény	1999	30000
Sky Line Project	Fekete-kék	gyors	M-L	air bag	2001	70000
UP új modell	Fekete-Piros	gyors	L	air bag	2001	65000
Woody Valley X-act	Fekete-kék	gyors	XL	air bag	2001	65000
Lubin	Fekete-Zöld	gyors	L	air bag	1999	55000
Paratech	Sárga	normal	L	Kemény	1999	30000
Pro Design	Fekete-Piros	gyors	M-L	air bag	2000	50000

MENTŐERNYŐK						
Típus	Súlyhatár			Használt	Éviár	ár
Minitec	100 kg			Használt	95	39000
Charly Revolution	120 kg			Használt	96	52000
Minitec	120 kg			Használt	95	39000
Charly	100 és 130 kg			Használt	94	39000
Charly Second Chance	86, 98, 118 kg			Uj	2001	62500
Charly CLOU !!! Uj!!!	140 kg			Uj	2001	85000
Sky Line	120 kg			Uj	2001	65000

SISAKOK						
Típus	Szín	Méret	Allyvédő	Éviár	ár	
Charly Insider	Barni	Rendelésre	Igen	Uj	31000	
Charly Air Control	Barni	Rendelésre		Uj!!!	15500	

VARIÓ-GPS						
Típus	Szín	GPS kábel	PC kábel	Éviár	ár	
Bräuniger Competition				1996	85000	
Flytec 4005				Uj	50000	
Bräuniger IQ Comfort				Uj	55000	

SIKlóERNYŐS TANFOLYAMOK

Teljes felszerelés, oktatás, anyagok általánosan! Kérjük várni! 2001-től tanít!

SIKlóERNYŐS ISKOLA

06-20-9458-658

ENAIRBGY

SIKlóERNYŐK FORGALMAZÁSA:

airwave

www.airwave-gf.com

freex

air sports

stülinga

BEÜLŐK

Second Chance

mentőernyő

DH-va

550 dm

www.fischerhaller.com

Insider

240 dm

Scout

Shiber Scout + oldasprotector + safe in lock SSO DM

Silber Scout + oldasprotector + safe in lock TDO DM

700 dm

www.fischer.com

Akarsz nagyokat repülni?

Biztonságosan?

Gyorsan?

Airwave

SCENIC (DMV 1-2)

Scenic: az új tandemernyő

Súlyhatár: 140-220 kg

Siklószám: 7,5-7,8

Min. súllyedés: 1,2 m/s

Sebesség: 42/38/24 km

SPORT (DMV 1-2)

Sport: az új nemzedék szárnya

Siklószám: 8,0-8,3

Min. súllyedés: 1,0 m/s

Sebesség: 50/37/22 km

EPIC

haladóknak

Siklószám: 8,0-8,3

Min. súllyedés: 1,0 m/s

Sebesség: 48/37/22 km

ENAIRBGY

Hivatalos forgalmazó:

ENAIRBGY Siklóernyős Iskola

Tel.: (20) 9458-658; E-mail: rehasos@mail.danet.hu

XIII. ÉVFOLYAM 2002/8 ÁRA: 395,- FT

TOP GUN

friss!!!

FARNBOROUGH
2002 - TYPHOON KERESZTELO



Immár a Top Gun is előfizethető a Madártollal együtt!
Ebben az esetben az éves előfizetési díj 5000 Ft,
amely tartalmazza az előfizetéstől egy évig megjelenő lapok
elküldését a megrendelőnek.

A megrendelést a Madártoll címére vagy csökkjén lehet megtenni:
Amatőr Siklórepülő Egyesület
1550 Budapest, Pf. 59.



F-50

F-5 AZ AGRESSZOR

MAKETT: F-104
CSILLAGVADASZ