

114. szám - 2002. június

modórtól



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:

Menyhárt Éva Emlékverseny

Fotó: Hegedüs-Nagy Szilvia

A hátlayan:

Magyar siklóernyősök

Szaúd-Arábiában

Fotó: Szabó Ernő

Közgyűlés után

Kedves Pilótatársak! Nem jó, hogy a lehetőségeinkhez képest kb. fele számban jelentünk meg a közgyűlésen. De ez több, mint valaha is volt, és évről évre érezhető, mérhető a növekvő siklórepülő arány az MRSZ-közgyűlésben.

Sajnos, az MRSZ vezetőségének sikerült ismét az utolsó pillanatban tudatnia az érdekeltekkel, hogy mikor lesz a közgyűlés. Sikerült olyan hiányosan ellátni dokumentumokkal a küldötteket, hogy érdemi döntés most se születessen. Pl.: nem könnyű hozzáférni a legutolsó alapszabályhoz, amit módosítani szeretnénk. Az idő rövidsége miatt komoly érdekegyeztetésre nem volt mód az érintett szakágak között a közgyűlés előtt. Nagyon fontos kérdésekben kellett a döntést elhalasztanunk egy őszi RENDKÍVÜLI közgyűlésre.

Addig igyekszünk az érdekelt (siklóernyős, sárkányos, hőlégballonos, ejtőernyős) szakágak képviselőivel olyan programmal előállni, ami már nem halogatható tovább.

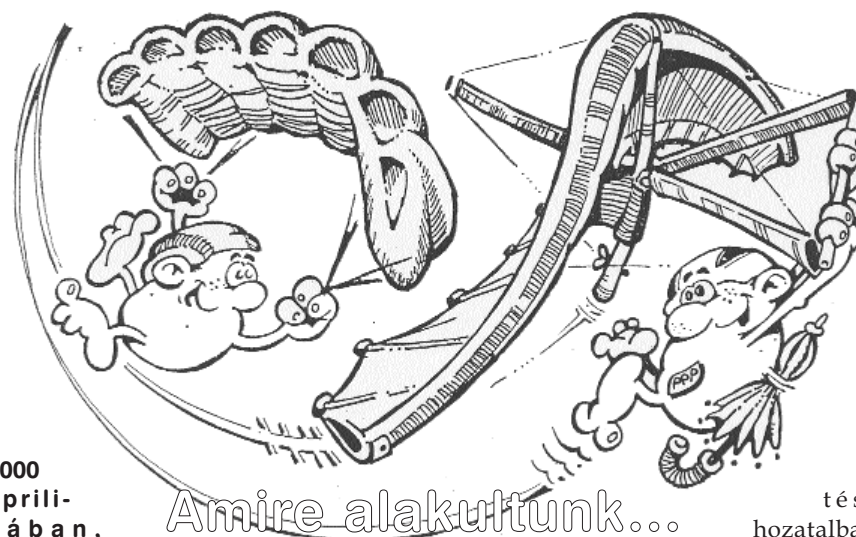
Látva és tapasztalva az MRSZ vezetőség hibáztatásait, lekezelő hozzáállását, amivel az egész 2001-2002-es évadban viszonyultak a siklórepüléshez, nem volt meglepő, hogy időnként párázs viták alakultak ki a parlamentáris formák felrúgása mellett. Kissé emelt hangú hozzászólásainkkal, remélem, egyértelművé tettük az MRSZ vezetősége számára, hogy nem csak botkormányosok vannak a világon. Sőt, a tagdíjbefizetések – és evvel az érdekeltek – arányát tekintve igen komoly szavunk kell legyen a jövőben a vezetőségi döntések meghozatalánál. Ezt szeretnénk elérni az alapszabály módosításával és a mi érdekeinket képviselő emberek vezetőségbe történő beszavazásával.

Ehhez kérem segítségeket az őszi (szept. 15-ig megtartandó és aug. 20-ig kihirdetendő) rendkívüli közgyűlésen való minél magasabb számú részvétellel.

Tisztelettel, jó repüléseket mindenkinek:

Zsembery András

AE 001



2000

áprili-

s á b a n ,

több mint két

éve alakítottunk

egyesületet azzal

a céllal, hogy minél több társunk számára biztosítsuk a sárkányrepülő, siklóernyős és motoros könnyűrepülő szabadidő és tömegsport tevékenységhez szükséges feltételeket. Alapvető törekvésünk, hogy támogassuk a hazai lajstromozásra nem kötelezett könnyűrepülő légijárművek üzemeltetésének szakmai feltételeit és érdekvédelmét, valamint, hogy megteremtjük, illetve bővítsük legális repüléseik lehetőségét.

Ennek legcélszerűbb formája az az európai megoldás, ami a szabadrepülő sportokat önálló szövetségeként működteti. Egyesületünk egy ilyen hazai szövetség csírájaként ajánlja magát, amelynek tagjai az ország siklóernyős, sárkányrepülő és motoros könnyűrepülő szakosztályainak tagjai. E szakosztályok egyben egyesületünk szakmai csoportjaiként működve, megtartva identitásukat és önálló működésüket a szövetségben egyenlő képvisellel rendelkeznenek és a dön-

Amire alakultunk... t és -

hozatalban
küldötteik útján
vehetnek részt.

Ahhoz, hogy ezt a formát jelenlegi egyesületi alapszabályunkban is rögzíthessük, készen állunk egy közgyűlés összehívására abban az esetben, ha bármelyik könnyűrepülő szakág működési szabályainak megfelelő többséggel kinyilvánítja erre való igényét. A legális működéshez azonban szükségünk van a Magyar Repülőszövetség közgyűlésének támogatására is, mert a hazai Szabad Repülők Szövetsége tevékenységét az MRSz tagszervezeteként, összhangban annak alapszabályával kell, hogy végezze.

Ahhoz, hogy megteremthessük azt, amire alakultunk, hogy olyan keretekben szolgálhassuk a hazai szabad repülés ügyét, ami hatékonyabb és eredményesebb munkát biztosít, kérjük valamennyi motoros és motor nélküli siklóernyős, sárkányos és merevszárnyú pilótatársunk támogatását és szavazatát a szükséges fórumokon.

Budapest 2002. május 29.

az Amatőr Siklórepülő Egyesületének vezetője



Pilis, avagy egy jó és egy rossz hír...

Sziasztok, van egy jó hírem meg egy rossz... Melyikkel kezdjem? Mielőtt továbbolvasnátok, azelőtt mondom: nem érdemes megállni a következő két sor pusztán „eredményénél”, hanem olvassátok végig a teljes levelet, mielőtt véleményt mondtok. A jó, hogy megkaptuk a választ a pilisi starthely kérelmünkre. A rosszat kitalálhatjátok (megfejtés: nem kaptuk meg az engedélyt a beadott szabályozásnak megfelelően).

Szerencsére nem ennyire fekete-fehér a világ. Annak ellenére, hogy nem engedélyezték, hosszan taglalják, hogy mit tartanak elképzelhetőnek. Én eddig azt mondtam mindenkinek, hogy menjen nyugodtan a Pilisre, csak udvariasan, lehetőleg gyalog, mert ha nem vagyunk ott, nem érzik a problémát. Most viszont szeretném összefoglalni, hogy én merre látom a további lehetőségeket, és hogy miben kérem a segítségeket.

Nyitottak a természetvédők eseti engedély kiadására. Azaz, ha mint starthelykezelő kérvényezem, hogy szeretnék a – teszem azt – szeptember 7-i hétvégén 20-an felmenni és repülni, 2-3 héten belül megkapnánk a választ, hogy OK. Ez viszont szerintem nem eredmény, inkább ellenkező hatást érhetik el vele, csak a gond lenne.

Amit viszont megtehetünk, hogy a szintén a természetvédőkkel kidolgozott Éles-kő nevű ideiglenes felszállóhelyet (a starthely szótól feláll a szőr a

hátukon) használhatóvá tesszük. Erre az lesz a mód, hogy velük együtt kialakítjuk (az erdészeti segítségével), pont azért, hogy az általuk javasolt eseti engedélyek kiadhatók legyenek. Erre szeptember elején fogunk egy napot keríteni, amikor a hatósággal együtt kitágítjuk az Éles-kő starthelyet.

Ezt várjátok meg, amíg ezt végigvisszük; addig kérem a türelmeteket, és lehetőleg ne használjátok a keleti oldalt (a délnyugati oldal az autós feljutástól eltekintve problémamentesnek látszik, oda menjete fel gyalog és repüljete jókat).

Ha ez megvan, akkor véleményem szerint két dologra kellene ügyelnünk.

Az egyik, hogy lehetőleg ne autóval menjünk fel (a sorompón keresztül a betonúton), ez nem jó hír a lustáknak, de szerintem sajnos szükséges ahhoz, hogy eredményeket érjünk el.

A másik, hogy amint az Éles-kő starthely használhatóvá válik, SENKI SEMMILYEN KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT NE HASZNÁLJA A RÉGI KELETI STARTHELYET (magyar husángos).

Szerintem, ha ezt a két dolgot tartjuk majd, akkor gyakorlatilag megszűnnek a problémaforrások, és nyitottá válnak egy mindenki számára használható starthely létrehozására.

Nekem úgy tűnt, hogy mostanában a levelezőlisták hangulata kifejezetten jó, így feltenném a kérdést, mi a véleményetek, meg tudjuk csinálni?

Perc

POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG
Repülési Osztály

Út: Mátyás Zoltán
Btk. sz.: 530981/2002.
Hiv. az.:



Budapest, 2002. május 10.

Magyar Repülő Szövetség
Siklórepülő szakbizottság

Kerekes László úr
MRSZ főpilóta siklórepülő szakmai helyettese részére

Budapest
Pl.: 59
1050

Tárgy: Jóváhagyás az MRSZ üzemeltetésében végzendő siklórepülő képzés tematikájához.

Tisztelt Kerekes úr!

A tárgyban megnevezett tematika a mai nappal lép hatályba ezzel egyidejűleg 5085/06-ú illetve a 10-27/65/1995 hívóközönségi számon kiadott kiképzési tematika hatályát veszti. Kérem a kiképzői szervezetekkel közölni.

Tisztelettel:



Melléklet:

1 db kiképzési tematika

Hatóság Fordítói: A* posta 32 H 1675 Budapest, H-11. ☎ (06 1) 296-9102 Fax: (06 1) 296-8808
<http://www.moh.gov.hu> e-mail: pilotusok@moh.gov.hu ügyintézés: repul@kohad.gov.hu ☎ (06 1) 296-8923...

Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokság Pécs-Pogány reptér 2002.július 19-28.

A verseny rendezője: Pécsi Sárkányrepülő Klub, a Cumulus SE, az ASE és az ország sárkányrepülőinek összefogásával.

Versenyigazgató: Buzády György, PSK

Repülésvezető: Regős Csaba, Dunafer RK.

Meteor, feladatkitűzés: Kerekes László, PSK

Startszolgálat: Dobrocsi Kálmán, Cumulus SE.; Dobrocsi Kálmánné; Kerekes Nóra, ASE; Tóth Zsuzsanna, ASE

Értékelés: Burkus Ferenc, PSK; Drexler Péter, PSK

Célbíró: Pincés-Balog Attila, Cumulus SE

Visszaszállítás: Wugrik László, PSK

Regisztráció: Kerekes László, PSK

Gazdasági ügyek: Jankovics Ilona, PSK

Zsúri: a verseny kezdetén, a versenyzők közül kerül megválasztásra.

Vontató pilóták: Bartalovits József (Kvakk kapitány), Nyíregyházi LE; Hámori György, MALÉV; Hámori Tibor, MALÉV; Rigó Pál, Cumulus SE; Szabó László, Gyöngyös; Drexler Péter, PSK

A verseny célja: Megteremteni az esélyegyenlőséget a versenyzésben, lehetőséget nyújtani a résztvevőknek kiemelkedő repülő teljesítmények eléréséhez, nemzeti, nemzetközi rekordok felállításához. Példát mutatni a repülő utánpótlás részére a szervezett repülés körülményeinek kialakításából, lehetőséget teremteni a tanulásra, tapasztalatszerzésre. **A verseny győztese egyben a Sárkányrepülés 2002 év bajnoka címet nyeri el.** Felmérni a versenyzők felkészültségi fokát, és az eredmények függvényében kialakítani következő évre az aktuális válogatott keret résztvevőit. A verseny alatt bemutatni a közönségnek a légisport szépségeit, ezen keresztül új tagokat toborozni, a repülő emberek táborát bővíteni.

A bajnokság időbeosztása:

Július 19-20.: beérkezések, regisztráció, edzőrepülések

Július 21. 10⁰⁰: A bajnokság ünnepélyes megnyitója

Július 21–27.: Versenynapok

Július 27. este: Közös vacsora

Július 28. 10⁰⁰: Ünnepélyes eredményhirdetés, díjkiosztás, a verseny zárása.

A verseny nevezési feltételei: egészségügyi alkalmasság; érvényes MRSz licence; P-II. jogosítás; légialkalmasság és nyilvántartott légijármű; vontathatói jogosítás; megfelelő kioldó; regisztráció; befizetett nevezési díj.

Nevezési díj: a 2002 évi válogatott keret első 5 versenyzője részére nevezési díj nincs! Az első 25 befizetés nevezési díja 25.000 Ft. A 26. befizetéstől 35.000 Ft. Az első 25 nevezést a postai befizetés sorrendjében állapítjuk meg. A 26-tól érkezett nevezéseket kiértesítjük, a nevezési díj különbözetét ez esetben a regisztrációnál kell kiegyenlíteni!

A nevezési díj magában foglalja: a cempingezést a pogányi reptéren, (vizesblokk, hideg-melegvíz, villanyhasználat), a kísérők részére külön díjat nem számítunk fel. A gépek hangári

(csukva) elhelyezését, a rendezési költséget, naponta egy vontatást és a hazaszállítás költségét is. A motorosgépeket nyitva tárolva a hangárban. Rendezők, vontatópilóták részére a körletben szállást és napi kétszeri étkezés költségét is.

A nevezés módja: a nevezési díjat - kizárólag belföldi, piros postautalványon - a **Pécsi Sárkányrepülő Klub; Pécs, Esztergár L. u. 5/b. 7633.** címre kel földadni. Az utalvány hátoldalán, a „közlemények” rovatban kell feltüntetni a versenyző és a klub nevét.

A nevezési határidő: 2002. július 15. - postai pénzbeérkezés szerint! A helyszínen csak a különbözet fizetésére van lehetőség!

A feladatok értékelése: GPS szerint, távigazoló lappal. Fotót elfogadni nem tudunk!

A teljesítmények értékelése az alábbi képlet szerint:

$$P = 1000/\sqrt{N_{\text{táv}}/N_{\text{nev}} * (L-10/L_{\text{max}}) + 800 * \sqrt{N_{\text{cél}}/N_{\text{táv}}} * (T_{\text{min}}/T)^3$$

A verseny díjazása: egyéniben az I-III. helyezettek, valamint csapatban az I-III. helyezettek.

Csapatversenyben egy klubból maximum 4 fő nevezhető, akikből a legjobb három eredményt vesszük figyelembe. Egy csapatba csak egy klub versenyzői nevezhetők, melyet a regisztrációnál kell megjelölni.

Tervezett feladatok: céltáv sebességértékeléssel; háromszögrepülés sebességrepüléssel; törtvonalú céltáv sebességértékeléssel.

Rádiókapcsolat: a verseny alatt AM rádió - 126.9 MHz.

Kizáró okok: a megjelenés a regisztráció zárásáig kötelező! Amennyiben a versenyző a regisztráció zárásáig nem jelenik meg, úgy a versenyből kizárja magát, függetlenül attól, hogy a nevezési díjat befizette, vagy sem. Amennyiben a kizárt versenyző az első 25 között van, úgy a helyére a 26. nevező kerül és visszakapja a nevezési díj befizetett különbözetét.

A versenykiírásban nem szereplő további részleteket a regisztrációkor átvethető „Helyi



UL-szakág vezetői körlevél

Tájékoztatom az MRSz üzemeltetési körébe tartozó szakosztályokat, klubokat valamint egyesületeket, hogy az MRSz UL szakág A1 kategóriájában (motoros sárkány) bevezetésre kerül a PILÓTA 2 jogosítás.

A SES P2 jogosítás feltételei: betöltött 18. életév; 2 éves pilóta képesítés; pilótaként 50 repült óra a kategóriában A P2 vizsga során a vezető pilóta ellenőrizni köteles: 20-szor 50 méteres „box” felett 300 méteren leállított motorral, segítség nélküli „bokszt”-ba történő leszállást.

A P2 jogosítással rendelkező jogosult a kategóriájában másodmagával repülést folytatni. A jogosítás két éves időtartamra szól és újabb a fenti követelmények szerinti vizsgával lehet megújítani. A jogosítást a startkönyv hivatalos bejegyzések rovatába kell bejegyezni.

Kérem a vezető pilótákat, hogy a kiadott jogosításokról haladéktalanul értesítsék a szakágvezetőt.

Budapest 2002. június 3.

Kovács József
UL szakágvezető



Végeredmény: Menyhárt Éva Emlékverseny

	Név	Típus	Csapat	Pont
1	Nizner Ferdinand	Xtralite	Szlovákia	2850
2	Borovszky Gergely	Ramair	CSE	2720
3	Kutasi Ferenc	Stalker	MALÉV A	2560
4	Kunik Jozef	Stealth	Szlovákia	2355
5	Medák Tamás	XS	MALÉV A	2123
6	Takácsy Géza	XS	MSE	1590
7	Dropko Eduard	Klassic	Szlovákia	1441
8	Gruber Ferenc	Sensor	Borsodi RK	1390
9	Pásztor Ottó	Stalker	Felbujtó	1196
10	Lázár Olga	Xtralite	KVASZ	1137
11	Sladky Juraj	Ramair	Szlovákia	1103
12	Szerda László	XS	MALÉV A	1099
13	Újhelyi Balázs	XS	PSE	1000
14	Kecskés Péter	Klassic	MSE	988
15	Mészáros Ferenc	HP AT	Vasmadarak	964
16	Kmetykó János	Ramair	KVASZ	862
17	Dr. Kövesdi József	Xtralite	KVASZ	786
18	Borbély Tibor	Klassic	PSK	634
19	Vágány András	Klassic	Vasmadarak	625
20	Majoross István	K4	MALÉV A	564
21	Gergely Sándor	Topless	Felbujtó	551
22	Kerekes László	WW Sport	PSK	541
23	Kovács Endre	H5	Felbujtó	352
24	Vitkovszki József	K4	MALÉV B	253
25	Horváth Zoltán	Klassic	MALÉV B	100
26	Táskai Ferenc	K4	MALÉV B	90
27	Szabó Gábor	MoyesLS5	Vasmadarak	52
28	Gyurkovics Ferenc	Stealth	Nyíregyháza	0

Gondolatok egy emlékverseny kapcsán

Állunk a repülőtér várójában. Az üveg-falak mögött eltűnik Rita, a miskolci lány, aki nagy utat tett meg, hogy hazalátogasson, hiszen a világ másik feléről, Amerikából érkezett. Integetünk, de a repülőgép indulásáig már csak pár perc van, nem látom Rita szöke fejét. A fények törésében keresem a szöke fürtöket, hiszen a vissza-integető ember vissza is tér újra hamarosán...

Magasba emelve a kezem integetek, körülöttem sok ismerős arc, integető kezek, és a pultok takarása mögül újra meglátjuk a két lányt, egyikük vállán még a panyókára vetett nemzeti lobogó, hamiskás mosolyát, mint mindig, szája szegletébe rejt, szemében az állandó huncut ígéret: „Ha visszajövök, jó hírt hozok megint!”, majd ő is integet, és eltűnnek a repülőtér paravánja mögött. Mellettem áll Éva mamája, kétségbeesve rám néz és azt kérdezi: „Ugye visszajönnek, Guriga?”

Hát persze hogy visszajönnek, jókat repülnek, azután itt lesznek megint. Csak ide rucantak Ausztráliába, nem kell őket félteni...

Hirtelen kiürül a váró, mellettem szipog Zsuzsi, elment Rita, mint oly sokszor, és most megint nem látjuk majd soká-

ig. Hiányozni fog. Befejeződött az Évike emlékére rendezett verseny, amelyen másfél hét minden napján rá emlékeztem, földön és levegőben, egyedül, vagy épp a zajos versenyközég forgatagában.

Már a legelején megindult az emlékek véget nem érő áradata. Az időjárás kiszámíthatatlanul játszott velem, borult ég esőre hajló függőyei bírtak a versenynap eltörlésére. A harmadik elvesztett napon amint kimondtam a végső



szót „Ma sem repülünk!” a felhők gyorsított felvételben oszlottak szét, és a pilóták könnyed edzőrepülésbe fogtak, és órákat a levegőben maradtak estig. Látam én már ilyet!

Japánban a női VB színhelyén vagyunk. Az ég borult, a versenyzők fáznak, Éva és Rita a japán nyelv szépségeivel bajlódnak, én meg a francia csapatvezetővel értetlenkedek, nem lesz itt repülés. A helyiek azonban kiírják a napot, és megkezdődik a Pilis méretű hegy sárkányokkal való betérítése. Én nem igazán hiszek a jó időben, de a rangsor szerinti nyitásrend miatt Rita rossz pozícióban hátul van, ezért sürgetem, hogy siessen mielőbb a startfolyosóba állni. Nem sok reményt látok a jó időre, mindenki a másikat nézi, és amikor az esélytelenebb magyar lány a folyosóba lép és elindul a

starthely felé, többen bizonytalanul követik. Rita még a hegyorom közelébe sem ér, amikor a rohamosan tisztuló égbolt napenergiája betéríti a környéket, és mire Éva is a folyosóba lép vagy huszan elétolakodnak. Végül Rita startol jobb pozícióban, kockázatásunknak köszönhetően, és a megragadott termikkel nyolcan szépen agyonverik a mezőnyt. Éva a startfolyosóba tolult második vonallal már nem éri be őket. Amikor a távról beérkeznek, mégis mindkettőjük szemén ragyog a siker, ezen a versenyen Éva nélkül nincs Rita, Rita nélkül nincs Éva, csak egy kicsiny magyar csapat van formaruhában, mindenhol együtt és mindvégig egymásért. Felvéve a harcot a hatfős csapatokkal is.

Itt Dunaújvárosban volt az első Női EB. Akármerre nézek, különféle irányok mind egy-egy Éva-rekord irányai, erre indult a ma is érvényes hurokban repült rekordja, arra indult céltáv rekordot dönteni, és emerről érkezett be a női háromszög rekordját befejezve. Estétként az eget néztük, a lemenő napot, amely itt Dunaújvárosban szebb, mint a világon bárhol. Ezen a versenyen minden nap, minden este láttuk a szellemet az alkonyi égről integetni.

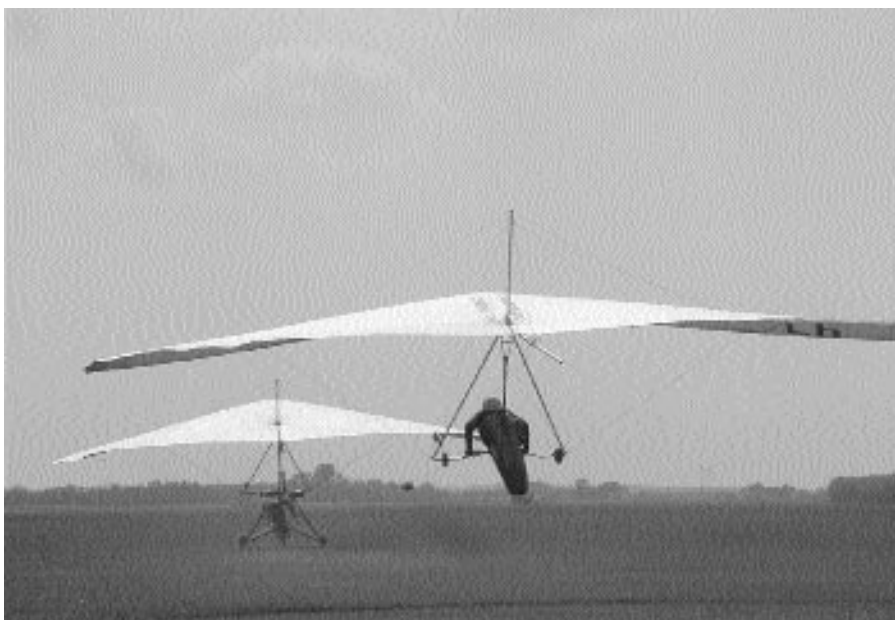
Meli mamája rám szól, hogy nagy a hajam, levágja, ha gondolom. Ahogy a hirtelen teremtett fodrászszékbe ülök, megjelenik előttem a kis fodrászüzlet, ahol a két lány elutazás

előtt még kicsinosította magát. Csak úgy ragyogtak! Melinda akkor még nem tudta, hogy Ő is válogatott lesz, és hogy Hajdúszoboszlón a már négytagú csapat legeredményesebbjeként Éva elé ugrik a sorban.

Végre a 2. Menyhárt Éva emléktverseny elkezdődött. Itt vagyunk majd egy hete, és megannyi emlék zakatol körülöttünk, verseny meg még semmi se volt. Az idő nem túl biztató, de nem késleltetjük tovább, indul a start. A hátsó sorból nézem és nagyon kishitű vagyok. Félreállok, mert a boly nem úgy emelkedik, ahogyan én arra számítottam. Azt hittem egyértelműbb idő lesz. Jópáran lepadlózna, míg a távolban a kurzus felől zivatarképződés látszik. Azután a szlovák pilóta a levegőből



Nizner Ferdinand, a győztes



jelzi, a startkapunál a zivatarfelhő útját állja a pilótáknak. Negyedszer is töröljük a napot?

Még szinte kezdő pilóta volt a lány, amikor az egri verseny rendezői nem fűjták le a zivataros napot. Éva eleinte élvezte a sima és gyors emelkedést. De azután eltűnt a talaj és szürke köd vette körül, a levegő rázósabb lett, a sárkány irányíthatatlanabb. A magasságmérő csak forgott gyorsan felfelé, míg kb. ötezer méter körül befagyott. Dermesztő hideg, jégverés, és kapaszkodás után Éva lukat talált a felhőben, amiben földig spirálózva a miskolci Avas hegyen leszállt. Az első embernek, aki megszólította, a nyakába borult. Elfagyott csuklóval, jégesőtől összevert vállal, aránylag épen úszta meg a veszélyes kalandot.

A sokszor elmesélt, megírt eset tanulságait ma már minden pilóta betéve tudja. Hadd menjen a verseny, bízhatunk pilótáinkban,

ésszel és biztonságosan fognak repülni. A rendezők engedték az első napot, és nem volt rossz döntés, bár az aznapi majd 80 km-es háromszög első két szárát csak Medák Tomi teljesítette, de az első szektorban terpeszkedő zivatar nem engedte, hogy érvényes fordulót csináljon. Így csak csekély előnnyel zárta a napot. Senki sem volt igazi veszélyben, de ez nem lehet tanulság a jövő zivataraira, hiszen itt mindenkire vigyázott egy angyal...

A második napon a teljesen feleslegesen légtérrel foglalt Ferihegyi TMA-részt kerülve, töréssel kitűztük a Farkashegyi repülőteret. S bár a szél a TMA-ba fűjt, ketten mégis törték az útvonalat és célbaértek: az egyikük a tavalyi győztes Kisboró, és az idén végül legjobbként végzett Szlovák Nízner Feró.

Farkashegy....

„Guriga, olyan jó lenne, ha délutánon-

ként innen Budaörsről gyakorolhatnánk a vontatást!” – ezt Éva egy esti kondi futás végén a budai hegyekben egy Budaörsre néző tisztáson sóhajtotta. Végül a farkashegyiek voltak olyan kedvesek és megengedték, hogy a magyarországi Női VB-re készülést Éva ötlete alapján végezhessük. A MALÉV Repülőklub gálánsan kölcsönzött egy kis motoros vontatósárkányt és Melindával hármasban nap mint nap megjelentünk a fahegyi reptéren, gépeink nyitva vártak, én begyűjtöttem a motort és mire az ellenőrzőt lerepültem, a lányok már beöltözve vártak, hogy az ország egyik legszebb panorámája tárulhasson eléjük, Budapest sok száz méterről, a budai hegyek felett tekeregve. Nem is volt Hajdúszoboszlón vontatástechnikai problémánk! A két lány igazi kemény sportfelkészülést folytatott, hála Éva kivitelezhetetlennek tűnő ötletének...

Másnap a dunaújvárosi lehetőségeinket elfújta a szél és közben a Duna túloldalán dúlt a légiháború. Volt már ilyen, ugyanitt a '96-os EB előtti angol liga egyik versenynapján (pedig akkor még nem voltunk NATO-ország), északatlanti gyakorlat miatt a teljes mezőnynek le kellett költöznie Ócsénybe. Ki voltunk utálva a saját országunkból. „Hogy lehet ez?” kérdezte Éva, nem értette, idegen hatalmak még mindig hogyan foglalhatják el ezt a kevés kis szabad légteret, ami nekünk itthon jut. „Hiszen Amerika olyan nagy, miért pont ezt a kis teret kell nekik tőlünk elvenniük?”.

Aznap hatalmas háromszöget tűztünk ki, Évike akkorát repült, hogy csak estére szedtük össze. Csillogó szemmel mesélte hol és hova szállt, miközben a MALÉV mikrobuzsában zsúfolódtunk, ahogyan azt már megszoktuk. A harmadik versenynapra végre kapunk egy kompromisszum légtérrel. A

szél északnyugati, irány töréssel Szeged. Ahová Évikének sosem sikerült célbaérnie. Most azonban megtette ezt Mészáros Ferivel, a szlovák Kunikkal, Szakócéval, Gézával és Medák Tomival. Velük volt bizonyára.

A női szabadtávrekord 93-as keltezésű. Szalkszentmártonban maroknyi magyar vett részt az első légivontatásos világkupán, amely nem a legnagyobb, de mindenképp a légivontatás létjogosultságát bizonyító verseny volt. Itt kapaszkodott el Évike Stalkerével, és repült 113 kilométert, de nem ért be Szegedre, csupán megközelítenie sikerült. Ez a rekord azóta is él. Bertókkal és Hegyivel együtt hármukat visszazárlítva éjjel érkezünk vissza a hosszú távról. Irigyletem őket. Három remek pilóta, jó csapat nagyszerű lehetőségekkel. Hányszor utaztam velük, hoztam őket távról, vagy jöttünk együtt egy jó repülés után. Évikének remek iskolát jelentettek, az élversenyzővé válás útján.

Szeged után egy csákvári céltáv volt a feladat Dunaújából. Jó kis oldalszeles, fűrészelős megint. Ezen a napon nem volt célba érő, de a napot Boróka nyerte, mint egyszer azon a versenyen pár éve, amikor Melindával együtt közösen érték el a célt. Most úgy tűnik egy másik célt tűztek ki közösen, és úgy tűnik, elérik azt is...

Szerettem volna egy Kecskédet kiírni inkább. De tudtam, csak a nosztalgia diktálná ezt a szintén teljesíthetetlen távot. Volt egyszer egy verseny, amikor Évike itt majdnem Nemzeti Bajnok lett. Azt a versenyt is Szakóca (Kutasi Ferenc) nyerte, akárcsak ezt most (a magyar „változatot”). Akkor Éva, Csiga, és talán Gruber Feri is beérkeztek Kecskédre. Akik akkor ott a kecskédi repülőtéren gyakoroltak, nem jutottak sehova. „Dög-

lött idő van, nem lehet itt távol repülni” – mondogatták. Azután beesett néhány sárkány több, mint 80 kilométerről. Köztük egy lány...

Akkor elmentek és összeszedték az állaikat a földről.

Ezen a versenyen egyikük a magyar mezőny hatodikjaként végzett. Egy igazi vitorlázó pilóta, aki túl a hatvanadik ótórán, végig profi teljesítményt nyújtott. Vajon tudja-e, milyen hihetetlen tisztelettel tekintett rá mindig Évike valahányszor egy-egy táborban találkoztak, vagy amikor egy-egy vitorlázórepülő történetét ámulva meghallgathattuk. Én tudom.

Ez a kiváló repülő ember kapta a verseny különdíját, amit Rózsahegyi Rita ajánlott fel. Évike klubja egy éjjel találkozhatott a tündérrel, álmot láttak és így a legméltóbb kézbe adhatták a jelképes 100 dollárt.



Pásztor Ottó kezébe.



A verseny utolsó napja szegedi céltáv volt egy furcsa, okklúzió-szerűen bezárt frontok közötti időjárásban. Most végre a nagyok is lejöttek hasítani, és a napot Ujhelyi Balázs nyerte, egyedül ő ért célba legújabb gépével. Azután este a szokásos Nagylaci-búcsúgyűlés, másnap díjkiosztó – ahol kiderült számomra, hogy mi a verseny végeredménye –, s végül a búcsúzások, csak most Arabtól, a dunaúji repülőtér vezetőjétől nem Évikevel az oldalamon búcsúzik.

Ő már megint úton van. És most itt állok a ferihegyi repülőtér nemzetközi várójában; és a fények törésében keresem a szőke fűtőket, hiszen a visszaintegető ember vissza is tér újra hamarosan.

Ha máskor nem, hát jövőre látjuk újra Dunaújvárosban...

Guriga

Fotók: Hegedűs-Nagy Szilvia

Első Magyar Segédmotoros Siklóernyős Bajnokság, 2002. május 23-26.

Mint ahogy már írtam róla, ez a verseny a 2002.08.11-08.19-ig rendezésre kerülő EB válogató és felkészítő versenye volt. Válogató azért, mert nekünk motorosoknak még nincs rangsorunk, nem is lehet, hiszen idáig papíron nem is léteztünk és a tavalyi gödöllői találkozó előtt még azt sem tudtuk egymásról, hogy ki hol repül és mivel. Felkészítő meg azért, mert ahogy én látom, a hazai pilóták mind egytől egyig csillagok a maguk kis „szemétdombján”, de csak ott, és csak úgy ahogy ők megszokták.

Az egyik csak termikel álló motorral, de fel sem száll, ha gyenge az idő; a másik még nem repült húsz méternél magasabban, azt is csak este a szúnyogokkal; a harmadik túrázgat nyugisan csak magának; egy másik meg csak a közönségnek repül látványosan.

De a verseny, az valami más. Nem lehet versenyre felkészülni máshol, csak versenyen. Lehet edzeni a feladatokra, de az ide elengedhetetlen versenylázra nem. Szoktam mondani, hogy öreg Bírónak mindig igaza van, és lám, most is bizonyítottam! A három naposra gyűrt versenyen toronymagasat fejlődött a társaság, akkorát, amit még én sem mertem remélni.

Az egész versenyt az 1999-es matkópusztai VB mintájára próbáltam rendezni, ugyanazokkal a feladatokkal, de az edzés miatt keményebb időben. Ez azt jelenti, hogy a VB-n egy sebességi háromszöget például 8-10-ig nyitva tartó ablakkal lehetett megkezdeni, ezt én eltoltam 12-13.30-ig, mondván, had szok-

ták a fiuk a termiket! Aztán szokták is! Hogy mennyire, az az eredményeken stopperrel mérhető volt.

Az első feladat már hagyományosan precíziós feladat és leszállás volt. A felszálláshoz bőven volt szél, így az mindenkinek egyformán jól sikerült, viszont a célra szállásnál már sok volt, és a buborékok is elindultak. Ekkor csak a recski Farkas Tibi remekelt. Még aznap délből kiírtuk a második feladatot, egy harminc kilométeres sebességi hurkot, ahol elkecserezték eredmény született. Az idő határeset volt, ha nem versenyről van szó, fel sem szálltunk volna. Ezért mondtam, hogy versenyre csak versenyen lehet felkészülni. Erős volt a szembe szél, dél volt, sütött a nap, ugráltak a 3-4 méteres induló buborékok, tekergették az ernyőt, és nyomni kellett a lábtaposót.

Elsőnek szálltam fel, hogy húzzam magam mögött a bolyt, de nem jöttek. Bekaptam két fél csukást, estem-keltem, de úgy éreztem nagyon jól haladok az első faluig. Az új motorom – ami még be sem volt járva – beszorult, és le kellett szállnom. Nyilvánvalóan nulla pont. Jött egy homokos kocsi, lestopoltam, feltettük a száraz szénára a forró benzines hártya motort és már haladtam is be a faluba. Láttam a fejem felett elrepülni Farkas Tibi, pont ott kapott be egy negyedes csukást, de nyomta tovább. Ő egy igazi versenyző alkat, számítanék rá a válogatott keretben. Sajnálom, hogy később a versenyt fel kellett adnia, mert az ő motorja is a szó szoros értelmében szétesett.

Gíbert Miki – aki a végül megnyerte a versenyt – itt még bekapott alacsonyan



egy felest, és egyszerűen leesett. Egy-két karcolással megúsza.

Major Jani, aki végül második lett, ezt látva leszállt, és visszagyalogolt a reptérre.

Hegedűs Román is már a levegőben volt, látta az eseményeket, ő is megkapta a magáét, de lustasága nagyobb volt félelménél, megfordult és visszarepült.

Laczkovics Laci mindezt még a földről nézte, és a tőle megszokott pókerarcával csak annyit mondott „én ezt talán kihagynám”. Este még hozzátette: „talán én tettem jól...” Belé nem lehetett versenylázat oltani.

Nos a verseny végére ez a szánalmas társulat úgy megedződött, hogy még keményebb időben nyomták a lábtaposót, és 45 km-es háromszögön alig tudtam rájuk verni pár percet.

Volt még navigáció, tíz azonosított pontot kellett felderíteni. Ezekkel csak Laczkovics Lacinak volt némi problémája. Kis jóindulattal a tízből kettőt elfo-

gadtunk neki, de legalább már elég jó időt repült.

Az állómotoros termikszámot Major Jani toronymagasan nyerte. Két liter benzinnel több, mint két és fél órát repült. Az erre kapott ezer pontjának köszönheti második helyét – viszont gyengét dobott a klasszikus gyors-lassú számban, ahol külön van pontozva a leggyorsabb sebesség, aztán a leghosszabb, és dupla ponttal a kettő közötti különbség.

A legkiegyensúlyozottabb, legmegbízhatóbb motorral repült pilóta Gíbert Miki volt, aki megérdemelten vitte az első díjat. Én magam pedig csak annak köszönhetem a harmadik helyet, hogy a tavalyi nagyon megbízható, de nagyon gyenge tartalék motorommal folytatni tudtam a versenyt. Más lett volna az eredmény, ha Tibinek nem esik szét a motorja, na meg ha nem a feladat közepén szorul be az enyém, és egész más, ha a többi pilóta is eljön...!

Végeredmény

Viszont aki segédmotoros ernyővel szeretne versenyezni, annak tudomásul kell vennie, hogy mint a F1-ben, itt sem csak a pilótatudás számít. A technikai még talán fontosabb. Persze nem utolsó sorban az elszántság és áldozatkészség. Kubicsék Attila is esélyesnek számított, de munkája miatt nem tudott indulni, pedig előzetesen nevezett. Bagi Zsolt szintén, Ambrózi Petit pedig nem értettem! Benevezett, de nem jött el, viszont telefonon mindig megkérdezte, hogy milyen az idő, repültünk-e?! És mindig megígérte, hogy holnap jön.

Jó neve volt még Végh Ernőnek Győrből. Ő is nevezett, de nem jött el. Utólag azt mondta, hogy neki nem szólt senki. Hát őt sem értem!

Sajnálom még azt is, hogy nem jöttek el azok, akik egyszerűen és szerényen kitalálták, hogy kevesek ők ide. Ez nincs így és nem szabad beletörődni, de fejlődni csak úgy lehet, ha az ember tanul! Talán az sem mindegy, hogy kinek milyen lehetőségei vannak, pl. pénz, helyi-hegyi adottságok, talán nem véletlen, hogy nálunk az Alföld közepén majdnem mindenki háti motorozik, és az első három hely is a Bácska Repülőklub hírért gazdagítja.

Végül megköszönöm Kiszely Györgynek, hogy ingyen és bérmentve, az idejét nem kímélve eljött, és profi módon levezette a versenyt. Köszönöm még Bernord Péternek, hogy ebben segített, és az ISM-nek, hogy mindezt ingyen, nevezési díj nélkül megtehettük és végül, de nem utolsó sorban Bagi Zsoltinak a korrekt meteort.

A verseny vére ment, veszekedés, óvás nem volt. Talán így kéne ennek lenni mindig.

Az EB-ig továbbra is mindenkit szívesen látunk a felkészüléseken.

Bíró Bálint

Név	Klub	Fel- és leszállás	Fajsz hurok 32 km	gyors, lassú repülés	Háromszög 35 km	Időtartam 2 l üzemanyaggal	Navigáció 7 pont 35 km	összpontszám	Végeredmény
Gibert Miklós	Bácska	250	0	358,6	975	641	958	3182,6	I.
Major János	Bácska	250	0	240	614	1000	877,2	2981,2	II.
Bíró Bálint	Bácska	250	0	391	1000	340	1000	2981	III.
Farkas Tibor	Eger	420	1000	336,7	0	222	0	1978,7	IV.
Laczkovits László	BSE	300	0	232	0	276	30	838	V.
Hegedűs Román	Bácska	250	0	0	0	0	0	250	VI.



Magyarok Szaúd-Arábiában avagy a történelem ismétli magát

Hatvan-hetven évvel ezelőtt vitéz Hefty Frigyes, a magyar vitorlázórepülés egyik megteremtője mellett, a gödöllői repülőtérén, megállt egy luxusautó. Aztán már csak „azon vette észre magát”, hogy Egyiptomban van, és megteremti az ottani vitorlázórepülést. S hogy a történelem ismételheti önmagát, arra itt a fényes példa: a gödöllői RAIR Aero Club Siklóernyős Szakosztályának vezetője, Szabó Ernő, nemrég tért vissza Szaúd-Arábiából, ahol az ország repülési történelmének első siklóernyős oktatását tartotta. Erről, a még napjainkban is mesébe illő történetről kérdeztük őt, aki a magyar és elsősorban a gödöllői siklóernyőzés hagyományait képviselve, lerakta a távoli ország siklóernyős sportjának alapjait.



– Szaúd-Arábiában él és dolgozik egy magyar, Tóth László; a a szaúdi sportrepülés lelkes mozgatórugója, az Első Nemzetközi Repülőklub létrehozója. Ő keresett meg februárban a világhálón elérhető privát és klubos oldalaim megtekintésekor, majd hosszas szakmai előkészítés után, meghívott feleségemmel együtt a siklóernyős oktatás megtartására. Jeddah-ban voltunk több, mint két hétig, a Vörös tenger partján, Mekkától 75 km-re.

Az ország területe siklóernyős szempontból szinte fehér foltnak tekinthető. Mivel korábban nem végeztek repüléseket, ezért nincsenek feltérképezve, bejáratva a repülésre használható területek. Bízom abban, hogy a kiképzett siklóernyősök ezt az úttörő munkát mielőbb elfogadják végezni. Az országban egyébként a homokfedte 50-100 méteres dombok, és sziklás kétezer méteres hegyek is megtalálhatók, melyek a jövőben kikép-

zéshez, és a sportrepüléshez is megfelelő feltételeket nyújtanak.

A helyiek nagy érdeklődéssel fogadták a siklóernyőzést! Jó volt újra megélni azt a lelkesedést, amely ezzel a sporttal kapcsolatban még pár éve Magyarországon is tapasztalható volt. Mint újdonság, mint egy új repülési fajta, és mint sportrepülés, természetesen komoly erőket mozgatót meg. Szaúdi nővendégeim nagyon sok szabadidővel rendelkeznek, amit szeretnének hasznosan eltölteni. Számukra a repülés egy olyan lehetőség, amely nagyon gazdag élményanyagot nyújt, kizökkenti őket a hétköznapi egyhangúságából. Tapasztalatom szerint, ugyanazzal a lelkesedéssel, gyakorlati előrehaladással, és örömmel végezték a felkészülést, mint a világon bárhol.

A képzési munkának szakmailag nem voltak nehézségei, viszont az időjárási körülményeket elég nehéz volt megszok-





ni. Általában a hajnali órákban mentünk ki a sivatag dombjaira gyakorolni, így a napfelkelte többnyire a sivatagban talált bennünket. Érdekes volt a pirkadat, majd egy pár órával később a vakító nap-sütés, és a szinte elviselhetetlen meleg. Hajnalban általában 30-32 fok volt a hőmérséklet, ami kint a sivatagban a délelőtti órákra elérte a 46 fokot. Ez már az elviselhetőség határán volt, így 9-10 óra körül befejeződött a gyakorlati képzés.

Már elutazásunk előtt tudtuk, hogy Szaúd-Arábia talán a legszigorúbban várja el a világ bármely részéről odaérkező vendégektől, a helyi szokások tiszteletben tartását. A feleségem a repülőtéren kapott egy bokáig érő, fekete, köpenyszerű ruhát, amit a helyiek *abajá*-nak hívnak. Ezt a privát lakóterületek, vagy szállodai szobán kívül hordania kellett. A férfiaknak nem volt ajánlott a rövidnadrág, vagy vállrész nélküli trikó



hordása. Ezeknek a szokásoknak, elvárásoknak a betartása nem okozott nehézséget. Természetesnek vettük, hogy egy számunkra teljesen ismeretlen kultúrával szembeni tiszteletadásunk része a megfelelő öltözködés. Kintlétünk alatt mindvégig barátságos emberekkel találkoztunk. Sem az oktatáson résztvevőktől, sem azoktól akikkel a bazárban, vagy a városban találkoztunk, semmilyen negatív megnyilvánulást nem tapasztaltunk.

Szaúd-Arábiába alkoholt nem lehet bevinni, tehát vásárolni sem, ezért ittas embereket nem lehetett látni. Az iszlám vallás a lopást nagyon szigorúan bünteti, ezért a bazársor legnagyobb forgatagában is biztonságban éreztük magunkat és értéktárgyainkat. Nagyon kellemes érzés volt úgy ismerkedni a várossal, hogy közben nem kellett a táskáinkba kapaszkodni. Elmondhatom: csupa jó élménnyel, jó emlékekkel térhettünk haza.

A továbbiakról: Szaúdi megrendelésre rövidesen elkészül egy siklóernyős csörlőberendezés, melyet Sas Andrással készítünk. A csörlő kiküldése után, azt a helyszínen fogjuk beüzemelni, és kiképezni erre az első tanfolyamon végzett növendékeket. Terveink szerint május végén repülünk ismét Szaúdba, ahová az isaszegi Sas András mellett Szabó Péter is elkísér, aki szintén neves gödöllői siklóernyős oktató. Az ő feladata lesz az alapképzés átvétele, a magyar jelenlét erősítése Szaúd-Arábiában. (Lapunk megjelenése táján jönnek haza; össze mennek újra. Nem is irigykedünk... inkább várjuk a további élménybeszámolókat – a szerk.)

csatlakozó linkek:

www.geotipp.hu/szaudi_arabia

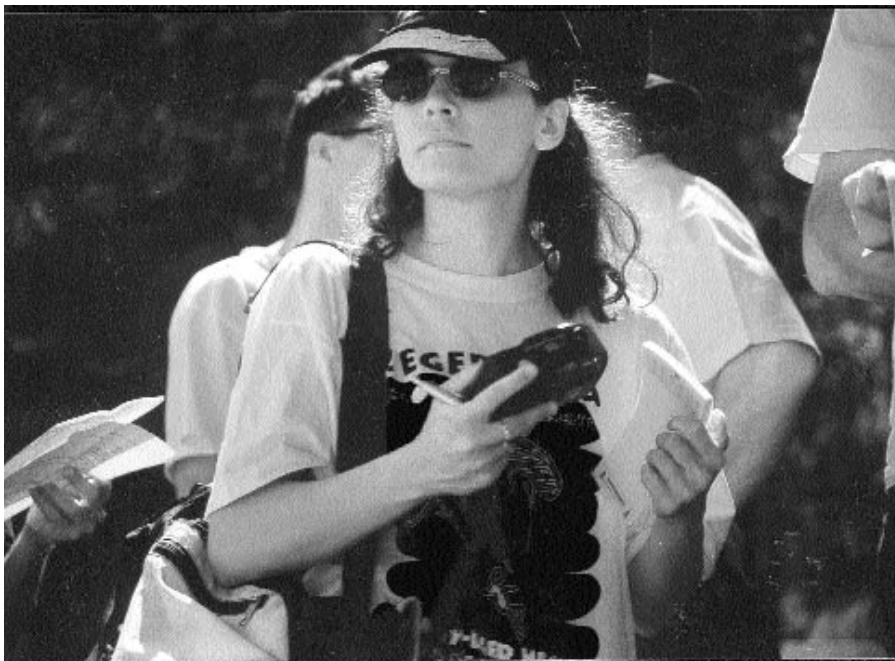
www.geotipp.hu/rair

www.kibernet.hu/sikloernyo



Rólunk írták...

Koleszár Edina új céltávrekordja



„Április 27. és május 5. között zajlott az idei siklóernyős évad nyitóversenye, az Eger Kupa. A versenyen a teljes hazai élmezőny jelen volt - ami ritkaságnak mondható -, ezzel még értékesebb a Gödöllőt érintő eseménye: az, hogy Szabóné Koleszár Edina, az Amatőr Siklórepülő Egyesület versenyzője új női országos céltávrekordot repült május 2-án, megjavítva saját, 37 km-es alaprekordját. Milyen volt? - kérdeztük a versenyzőnőt.

- A siklórepülésben egy verseny alapvetően mindig két dologon dől el: a szervezésen, és az időjárásan. Utóbbira nem lehetett pa-

nasz: nem „könnyű”, de jó, a kilenc nap nagy részében repülhető időnk volt. A szervezés is remek volt, egy-két apró hibától eltekintve - előfordult, hogy az élboly előbb ért a célhoz, mint a célbíró a leszállójellel... Remek társaság gyűlt össze; egy szóval, jól éreztük magunkat.

- Hányszor sikerült célba érnie?

- Kétszer; ami jó eredmény: ezzel a középmezőnyben vagyok. Még nem tudjuk a végeredményt.

- Mi volt a rekordot érő feladat?

- Egy Eger-Felsőnyárad céltáv, 49 km, Bélapátfalva törésponttal. A nemzetközi versenyszabályban a törtvonalú céltáv rekordként nem hitelesíthető, ezért maga a

rekord pár kilométerrel rövidebb lesz. A töréspontot egyébként azért írták bele a feladatba a szervezők, hogy az útvonal - kurzusnak nevezzük - végig a biztonságos völgyek felett vezessen, így a versenyzőknek nem kellett kockáztatniuk a Bükk felletti átrepülést, azt, hogy esetleg erdős hegyoldalon kell leszállniuk.

- Könnyű volt megrepülni?

- Hát - nem. Aznap délkeleti szél fújt; azért írták ki ezt a célt; Bélapátfalvaig jó hátszelünk volt. De a Bükk északi oldalán keletre fordult a szél, így a célba majdnem szembeszélben érkeztem, ami sokat rontott az időmön. Nehéz repülés volt, sok taktikázással.

- Hogyan dokumentálják a repülést?

- Az útvonal teljesítését meghatározott pontok fényképezésével. Az időmérés pedig úgy történik, hogy adott időpontban „jelet nyitnak”: a földön ponyvacsíkból egyezményes jelet raknak ki, és ettől fogva mérik az időt. A versenyzők már ez előtt, „ablaknyitáskor” felszállhatnak, és a levegőben várják a startjelet, ami fölött csak jelnyitás után repülhetnek át. Létezik egyéni időméréses verseny is, sajnos, ez nem olyan volt. Persze annak, akinek van GPS-e (műholdas helyzet-meghatározója), jóval könnyebb a dolga, hiszen a GPS memóriája őrzi az adatokat, nem kell fényképezni.

- A siklórepülés emelő légáramlatok kereséséből és emelkedésből, majd siklásokból áll. Volt elég termik az úton?

- Volt, de meg kellett küzdeni értük. Királd fölött végképp úgy látszott, hogy „beég” a boly, amiben én is repültem, és le kell szállnunk. Kemény „girhelés” után, végül sikerült megtalálnom azt a termiket, ami továbbsegített bennünket; a többiek ezt meg is köszönték a célban. 2500 méterre emelkedtem vele.

- Egy ilyen rövid interjú bizony nem tudja visszaadni ennek a sportnak minden szépségét, egy verseny minden izgalmát. Hadd kérdezzek

Végeredmény: Eged kupa

	versenyző	pontszám
1	Rác Balázs	2965,82
2	Simonics Péter	2954,47
3	Tasi Péter	2930,00
4	Lőrincz Mátyás	2827,02
5	Tóth Zoltán	2766,50
6	Barth Sándor	2697,26
7	Varga Dénes	2637,46
8	Beliczay Koppány	2584,84
9	Forgó Szilárd	2419,36
10	Szegedi Miklós	2247,04
11	Szőke Gábor	2150,86
12	Tihanyi Csaba	2086,45
13	Vályi Róbert	1858,71
14	Mlinkó Márton	1731,60
15	Szalma Gábor	1697,90
16	Szabó Péter	1668,19
17	Szalóki Zoltán	1474,96
18	Partizer Csaba	1454,37
19	Misi László	1394,26
20	Képes Péter	1221,35
21	Fördös Zoltán	1121,30
22	Farkas Tibor	883,30
23	Tábor Tamás	871,31
24	Benedek Zoltán	811,75
25	Bujtor Zoltán	785,66
26	Fehérvári Tibor	736,81
27	Klézli Zoltán	687,41
28	Szabóné Koleszár Edina	536,27
29	Kerekes László	532,18
30	Lakatos Péter	506,79
31	Ákos Zsuzsa	268,54
32	Galambos László	214,80
33	Pázmány Péter	205,17

másról: a siklóernyőzést veszélyes extrém sportnak tartják. Valóban az?

– Szerintem nem, és a statisztikák szerint sem. Veszélyesebbnek érzem, hogy reggelente biciklivel járok dolgozni... Igaz, mint minden technikai sport, ez is szokatlan és veszélyesnek látszik annak, aki nem ismeri közelről. A siklóernyőzés messze a legbiztonságosabb a repülősportok között; „veszélyessége” statisztikailag az amatőr futballéval egyenlő. Elsősorban ész-sport, egyébként pedig felelősségteljes tevékenység. Egy megfelelően felkészült és fegyelmezett, felelősséggel gondolkodó repülő pedig tudja, mit szabad, és csak azt teszi.

– *S milyen női pilótának lenni?*

– Jó. Magyarországon a siklóernyősöknek csak mintegy tíz százaléka nő, s ennél

is jóval kevesebben versenyzünk. A fiúk ezt persze értékelik; jobban odafigyelnek rájuk – a földön. A levegőben viszont nem nő vagyok a számukra, hanem pilóta, tehát sporttárs, a versenyen meg ellenfél. De amikor leszálltam Felsőnyáradon, a célvonal mögött minden addig beért versenyző ott várt – köztük a férjem, Szabó Péter –, és hatalmas tapssal fogadtak, hiszen tudták, hogy rekordot teljesítettem. Ez bizony jól esik... „Belülről” persze nő vagyok repülés közben is: például, azt hiszem, sokkal inkább érzelmi élmény nekem a repülés, mint egy férfinak.

– *Féltik egymást a férjével?*

– Csak annyira, mint egy másik házaspár. A repüléstől nem, hiszen mindketten tudjuk, mire képes a másik, bízunk benne.”

(Gödöllői Szolgálat, 2002. május 23.)

Ezt is rólunk írták... „Az extrém sportok kárt okoznak a védett fészkelőhelyeken

Szűnni nem akaró harcban áll a Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatósága a sárkányrepülőkkal és a siklóernyősökkel.

Kovács Béla, a nemzeti park igazgatója az MTI-nek nyilatkozva azt hangsúlyozta, hogy védett madarak százai ugrálnak le a fészkeikről, ha elhúzz felettük egy sárkányrepülő vagy paplanernyő, ugyanis a hatalmas szerkezeteket ragadozó madárnak vélik. Hozzáfűzte: mivel a madarak félelmükben elhagyják a költőhelyeiket, azokban felbecsülhetetlen károk keletkeznek. Ugyanakkor az ernyősök letaposásuk a hegyek védett növényritkaságait is.

Az igazgató szerint különösen a Csobáncot és a távolabbi Somló hegyet kedvelik a siklóernyősök, mivel itt a hegy teteje kopár, kiválóan alkalmas az elrugaszkodásra. A ritka madárfa-

jok viszont a hegytetőhöz közeli sziklaormok, bazaltorgonák környékén fészkelnek. A nemzeti park vezetése tavasz végétől augusztus elejéig megengedhetetlennek tartja a védett területek feletti röpködést és ernyőzést.

Kovács Béla elmondta: a győri siklóernyős klub képviselőivel a napokban tárgyaltak, és velük lényegében nincsenek is gondjaik. Ők tudomásul veszik a nyári tiltást, és csak augusztustól veszik birtokukba a hegytetőket. Annál több bajt és kárt okoznak viszont a nem szervezett ernyősök.

A sárkányrepülők viszont a vízpart közelében, többnyire a védett gyepes területeken, réteken telepsznek meg előszeretettel, és elképesztő zajt csapnak a motorjaikkal - közölte az igazgató. Hozzátette: a nemzeti parkban, a táj-

védelmi körzetekben csak engedéllyel szabadna repülni, ilyen hozzájárulást azonban az igazgatóság - tekintettel a különleges természeti értékekre, az állatvilág védelmére - a nyári időszakra nem ad ki.

Kovács igazgató végül elmondta: a tiltást sokan megszegik, ám ha egy-egy ernyőst vagy

sárkányrepülőt sikerül elkapniuk, akkor az nem ússza meg bírság nélkül, ami 50 ezer forinttól 100 ezerig terjedhet. Ezen felül a siklóernyőt is lefoglalhatják.”

**Népszabadság, Olvasói levelek,
2002. május 22.; MTI, 9:12**

Gondolatok egy MTI-hír kapcsán

A helikopter simán landolt a csonka kúp alakú hegy tetején.

A madarak érdeklődve dugták ki fejüket fészkeikből, selymes tollukat lágyan borzolta fel a hatalmas rotor simogató szele. Néhány fióka békésen megbújt a talpak alatt, élvezve a néhány tonnás nyomást, mint jótét masszírozást. Az emberek a helikoptertestből kiugrálva ugyan le-letapostak pár növényritkaságot, de ezzel is csak a természet ügyét szolgálták, mert így a magvak szerteszóródva újabb élet csíráit keltették a ritka növényfaj számára.

A hegy alatt eldübögött egy fekete füstöt okádó mozdony. Nem meglepő. Errefelé napjában hatszor jár ilyen. A kitóduló széndioxid jó tápanyag a zöld növények számára, ezt mindenki jól tudja. Amerre halad a dübörgés, lazítja a talajt, segítve ezzel a tápanyagok jobb eloszlását és a dúsabb hajtások fejlődését. Időnként fülsiketítő dudálással reszketeti meg a levegőt, ezzel is jót tesz, hiszen rezgéskeltő hatása javítja a levegő keveredését, ezáltal szűkítve az ózonlyukat és így védve az élő környezetet.

Ekkor azonban megbomlik a természet harmóniája.

Lihegés és lábsurrogás hallik. A természetellenes hangra összebújnak a madarak, a növényzet enyhe remegésbe kezd. Egy férfi zihál, hátán fura csomaggal, zsák az, vagy mifene. A hegytetőre érve kiönti zsákja tartalmát a földre, csupa természetidegen anyag kerül elő, szén-szálás és kevlár dolgok, ríktó színű zörgő anya-

gok. A madarak ijedten kapják fel fejüket a rémisztő hangjelenségekre. Hanem amikor az éles színű neon kupola az égnek mered, mellette társa, egy alumínium csöves delta is emelkedik, akkor azután a madarak nem tehetnek mást, mint százával kiugrálva a fészkeikből fejvesztve menekülnek a színes Rém elől, amely alattomosan hang nélkül kúszik az égen, néha még fenyegetően forog is, miközben úgy tesz, mint ami távolodik körözve az égen. Lelassítja a természetben oly gyorsan emelkedő melegbuborékot, így a nagyobb madarak elveszítik tájékozódó képességüket és eltévednek biztos éhhalálba kergetve ezzel fiókaikat, hiszen az élelemmel nem találhatnak már többé rájuk. A le nem taposott növényzet pedig elszárad a folyamatos helyben állástól, a levegő pedig megmérgeződik a mesterseges szárnyak természetidegen voltától.

Az aljas gyilkos, a repülő ember pedig nem állal bambán vigyorogni, miközben miatta hal el a csodás, a senki által sem látható, s ezáltal Valódi Szépség, miatta döglének a sasok és rettegnek a gólyák.

Hozzuk vissza végre újra a jótékony természetvédő rakétákat a hegytetőkre, a kedves morgó hangú bányagépeket, és a kotrókat, mert nélkülük kárba vész a természeti környezet, hiszen ezek a légbenjárók kinézik azt előlünk, az Igazi (és egyben a Hivatalos!) Természetimádók elől!

Segítsetek rajtunk!

Nemzet-lparkodók

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



Eladó:
Apollo CX-19
sérült szárny
vázszerkezete
és tartozékai

Irányár: 45 ezer Ft
Keserő Lászlóné Ildikó
Tel.: (35) 350-081
(20) 9337-059

Airea Aspect L
eladó!

1999-es, 12 órát repült; egyszóval: zizegős. Startsúly: 100-130 kg. DHV2; siklószáma 6,8. Színe narancssárga, márkajel nélkül. Eredetileg hátimotorhoz, erősített anyagból, vastagabb zsinórokkal készült. Első komoly ernyőnek kívánni sem lehet jobbat! Nekem, sajnos, nagy.

Irányára 140 ezer Ft
Grébel László, tel.: (30) 268-1319



Eladó egy
motoros sárkányrepcsi

az alábbi felépítéssel: Apollo CXMD szárny (garantáltan sérülésmentes), 99 májusi, első tulajtól. Rotax 503 egy körs, 1 porlasztós. nagyjavított motor, fa kéttollú légsavarral. Racer GT rugózott nagy orrkúpos trike, teljes műszerezettség, új függőcső.

Az ára: 750 ezer Ft
Urbán Szabó Attila
(06-20) 414-1801, 377-1134



Jó állapotban lévő
kétüléses sárkányrepcsi
eladó.

Apollo CXM Racer GT/R típusú szárny, Rotax 503 2v DCDI önindítós motor.

Apollo Racer GT trike-kal, 3 ágú Ap-05 KL légsavarral.

Ár: 780.000 Ft
Tel: 06/30-244-2878
Major János



Betegség miatt
eladó egy
motoros sárkány!

Molson motorral, átalakított ikortorkú karburátorral, Zolikatól decemberben vásárolt CX szárnyal, komplett trájkkal, műszerek nélkül.

Irányára 250 E Ft
Nagy József
Tel.: (06-70) 225-16-66

2/2

Vállalom
fékernyők
varrását.

Borovszky András
(06-20) 942-6400
boro@enternet.hu

2/2



Eladó
egy púpos heveder
visszatérítő berendezéssel
(mentőernyő)

15 E Ft-ért
valamint egy
protektoros PPP heveder
alig használt állapotban

20 E Ft-ért.
Tóth Ferenc
Tel.: 06-209-251-964

2/2



Lamouette
Racer 14 eladó!

(Topless előtti, még árbocos széria.) Jó teljesítmény, könnyű kezelhetőség! Szerkezetét tekintve hasonlít az Xtralite-ra. Keveset repült, 1996-os, jó állapotban. Az árat le sem kell alkudnod, mert már valaki megtette: **100 000 Ft**, kereken. (130 és 160 is volt anno) Fízetés akár részletekben is.

Eladó a régi fekvőhevederem.
Ára: 15 000!

Pándy Zoltán, tel.: (20) 383-5887

2/1



Bolgár meghívás

Az alábbi ajánlatot a bolgár Paraglider Liga elnöke küldte, Deleff Pistán keresztül a magyar siklóernyősöknek, sárkányosoknak a manapság egyre jobban elterjedt repülő turizmus jegyében. Max. 8 fős csoportok részére a következő ajánlatot adja: Sumenig (ÉK Bulgária) saját kocsival kellene utazni és onnan ők szervezik tovább a repülési és üdülési lehetőségeket. Sumen kiváló siklórepülő hely. A várost félkaréj alakban veszi körül a hegy, előtte 100 km síksággal a tengerpart irányába. A starthelyek szintkülönbsége 250-300 méter, D-i és K-i irányúak. Mind a két helyre jó minőségű aszfaltút vezet. A város kihalt repülőtere csörlésre, vontatásra alkalmas, pont a hegy előtt terül el.

Az ajánlatok: 1. SUMEN 3 nap + ALBENA (tengerpart) 4 nap (főleg sik-

lóernyősöknek, mert a tengerpartra csak azzal tudnak leszállni) **7 nap 105 EURO**

2. ALBENA 7 nap 125 EURO

3. SUMEN 3 nap, + ALBENA 4 nap, + SOPOT 3 nap (Közép Bulgária a sárkány és siklóernyő bolgár paradicsoma) **165 EURO**

4. SOPOT 7 nap 140 EURO

Az árak egy személyre tartalmazzák a közepesen jó minőségű szállodát, fürdőszobával, vagy zuhanyzóval, a szállítást mikrobusszal a startra, a távról visszaszállítást és egy repülésvezető jelenlétét. Étkezés nincs benne, de megszervezhető. 2 héttel előtte közölni kell az utazási szándékot a helyfoglalás miatt. Plusz még előtte 5 munkanap a kapcsolatfelvételhez.

A Debrecen-Sumen távolság 850 km.

További info: Deleff István (30) 9856-038

madártoll



Ernyősök
magazin

2002-re a Madártollal közösen is előfizethető az Ernyősök Magazin. Ebben az esetben az éves előfizetési díj 4000 Ft, amely tartalmazza az előfizetéstől egy évig megjelenő lapok elküldését a megrendelőnek. A megrendelést a Madártoll címére vagy csekkjén lehet megtenni:

Amatőr Siklórepülő Egyesület, 1550 Budapest, Pf. 59.

A Madártoll 2002-re továbbra is 3000 Ft (12 szám), az Ernyősök Magazint évi 6 számra 2000 Ft-ért tervezik a kiadók. Az Amatőr Siklórepülő Egyesület siklóernyős tagjai 2002-től a tagdíj fejében a Madártoll mellé az Ernyősök Magazint is meg fogják kapni, nekik külön nem kell megrendelniük. Azok a tagok, akik maguk nem siklóernyőznek, de szeretnék megkapni, kérjük, ezt külön jelezzék!

Csúcstechnika elérhető közelségben



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

TOP SECRET



gyalogszárnyak
motorosszárnyak
vitorlák
mentőernyők
paramotorok
siklóernyős trike

TOPLESS



PHASE II

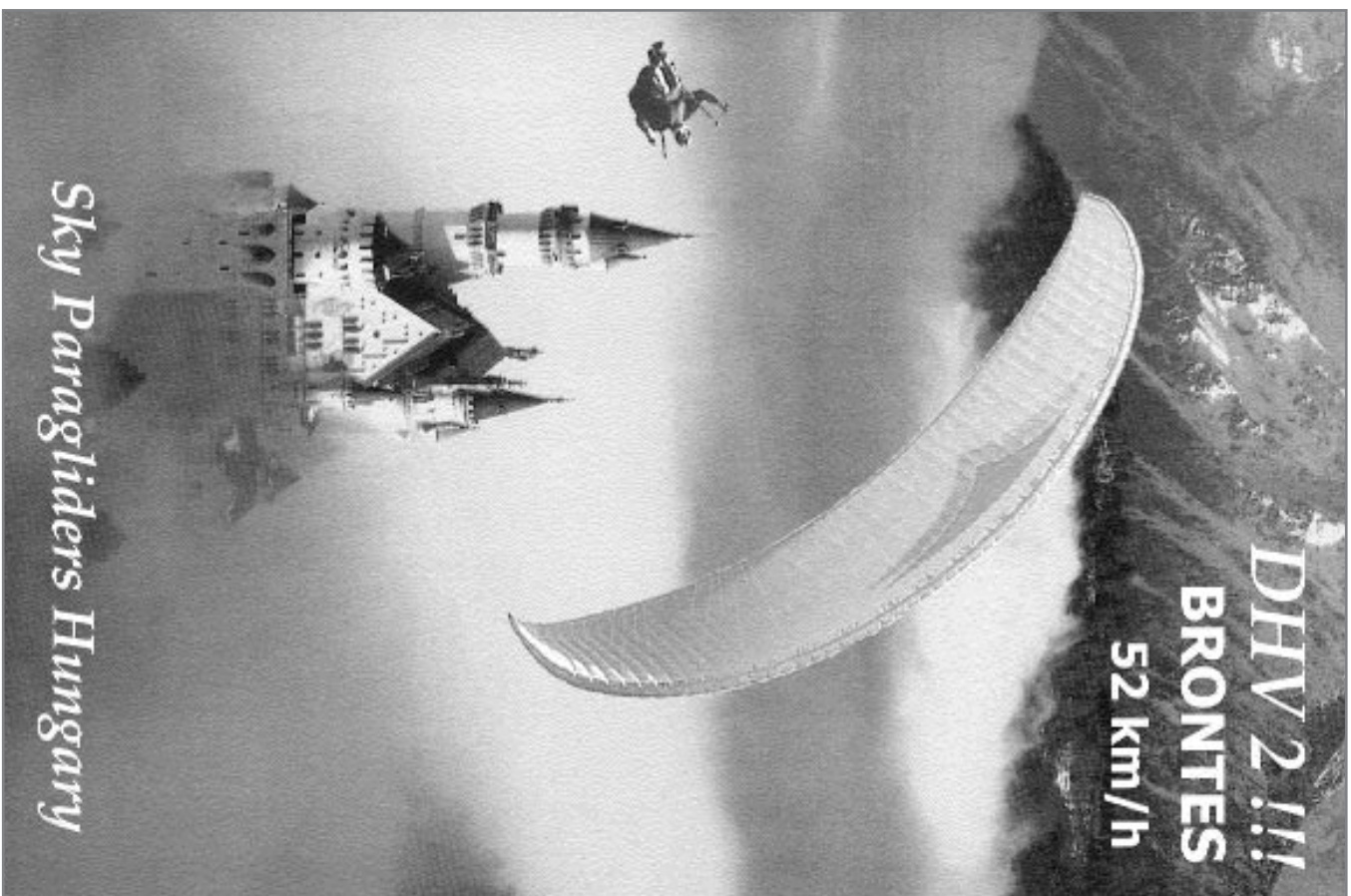


motorosszárnyak
trike-ok
komplett konfigurációk

Információ:
Petrovski Zsolt
/ Patron /
06 20 4946 236
lamouette@freemail.hu
www.lamouette.com
www.cosmos.fr

AMPtronic System
Digitális műszerek motorossárkányokhoz

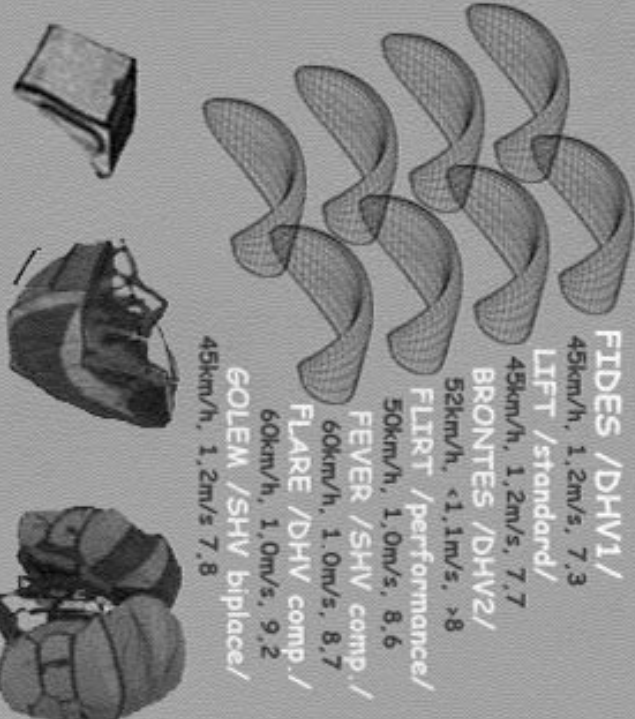




DHV 2.iii
BRONTES
52 km/h

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.

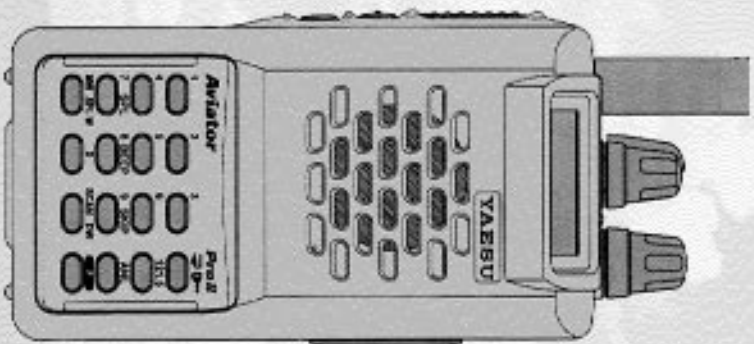
skysatya.fw.hu, www.tar.hu/skypgsatya
skysolt@axelero.hu
30/222-3301 Solt Sándor (Satya)



HEAVY DUTY AIR BAND TRANSCEIVER

VXA-120

Aviator Pro II



Kézi repsávós rádió kedvező áron!

Ára: 85 ezer Ft + áfa

Érdeklődni:

ON-AIR Kit.

Tel.: (42) 430-137

(30) 9354-151

E-mail: omair@netquick.hu

Miert érdemes Galax y mentőenyő? Válasz: Jani?!

- [illegible]

Gedäy-G^r incennoaryo tpusshellekio, saldearyehöz, syabogarak:aryhöz

[illegible][illegible]

(36-111) *ed: korekoren eñhelenyqñhelen samimwa, akon' haki mederwa' is'm*

Types	Mean, tonnes/ha (kg)	Harpoon (kg/ha)	At (t/ha)
GP 1/s	90	25	69,000
GP 2/s	110	28	74,000
GP 3/s	140	32	79,000
GP 36/s	160	36	84,000
GP 40/nd	190	40	88,000

A meandermeyeké hirtelen megáll, a következő szakaszon 60 km/h sebességgel halad tovább, majd 140-160 km/h maximális sebességre gyorsul, majd megáll.

Клубок, iskolák, együtt a parádés táncoságnak. NYELV ENNI

A moniformnyak árából, több országnyi egyidejű rendelkezés esetén becsüszem: nyit határozatú fel

Mérféj a letelegetes kórházán? – Tegyen boldogságot az, ami jól

Gelaxin-GRS rakettien mentöimynörendöset, motoros-garkinyhoz,
ultredönnüyü-repühögöphöz, vitoriköz-ös motoros repühögöpökhez,

Koromaru, rabeñis montanyo rondsorok, 30 00 meters, bitanaragos also silbathresauki mungweñgñi, wññi yamwññiñ, 160-260 km/h salsawññiñ ñe 370-1 080 kg, sññipññiññiñ wññi 300,000N, ñññi

Ársimur Árnason er leikari. Kertur bóvarbarnið er leikarinn Árnason.

Informbids: UTRKBD KMT₂

© Calsonic Visteon Technology Inc. All rights reserved. 10/03/04

Publstatum: UTRERO Kf. 8200 Veszprém városi és 18

၇. ကဏ္ဍကြီးများအတွက် အကျဉ်းချုပ်

Tel: 202/542-1519



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

ERNYŐK						
Típus	Stán	Súlyhatár	Állapot	DHÉV	Értékesít	Ár
TP Vision	Lea	62-85	Értés	2	36	12000
TP Vision	Rétegzés	62-85	Értés	2	35	10000
TP Vision	Lea	85-110	Értés	2	36	12000
TP Vision	Lea	120-153	Értés	2	36	12000
TP S018	Lea	85-110	Értés	2	37	10000
EDSL Adair L	Kék	95-105	Értés	1,2	39	10000
EDSL Adair XL	Lea	120-153	Értés	1,2	39	10000
GPB Bolero M	Barna	35-90	Értés	1	39	10000
Firebird G-sport	Barna	53-120	Értés	2	37	10000
Admiral	Barna	120-153	Értés	2	36	10000
FreeX Orión	Kék	85-110	Értés	2,3	39	12000
FreeX Orión	Barna	120-153	Értés	2,3	39	10000
Edel FX	V. lila	80-100	Értés	3	38	10000
Firebird Apache	Lea	90-125	Értés	2	32	8000
New Phoenix	Piros	75-120	Értés	3	31	5000
TP Cab. tandem	Fehér	140-200	Értés	1,2	39	15000
Admiral BfBcs tandem	Fehér stárg	140-210	Értés	1,2	38	20000
BEÜLŐK						
Típus	Stán	Súlyhatár	Méret	Protector	Értékesít	Ár
TP	Fehér 2-04	gyors	L	ok bag	1996	4000
Dézionizációs	Fehér	gyors	L	ok bag	1996	5000
Pro Design	Fehér Puros	gyors	M.L	ok bag	2000	8000
Parasch	Barna	gyors	M	Stender	1996	2000
Parasch	Barna	gyors	L	Stender	1996	2000
Pro Design	Fehér Puros	gyors	M.L	ok bag	2000	8000
MENTŐERNYŐK						
Típus	Súlyhatár		Állapot	Értékesít	Ár	
Minimax	200 kg		Hozzá: 35	2000		
Charly Revolution	200 kg		Hozzá: 36	5000		
Minimax	200 kg		Hozzá: 35	2000		
Charly	100 és 130 kg		Hozzá: 34	2000		
Charly Second Chance	85, 25, 110 kg		35	2000		
Charly CLOUD H.B.H	140 kg		35	2000		
My Line	130 kg		35	2000		
SISÁKOK						
Típus	Stán	Protector	Méret	Állapot	Értékesít	Ár
Charly Insider	Barna	Protector		Új	3100	
Charly Air Control	Barna	Protector		Új	1200	
VARIO, GPS						
Típus	Súlyhatár	Állapot	Értékesít	Ár		
Berkelger Competition	GPS tárol	FC tárol	1996	8000		
Flytre 4115			Új	5000		
Berkelger 3Q Batis			Új	5000		

forrás: Enairgy Sport



SIKLŐERNYŐS TANFOLYAMOK
Több felszerelés, oktatás
enyegő bűtőtelnek!
Rangú tanár, 2001-ben 51

SIKLŐERNYŐS ISKOLA
06-20-9458-658



Akarsz nagyokat repülni?
Biztonságosan?
Gyorsan?



SCENIC (DHV 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

EPIC (DHV 2)

Epic: haladóknak
Siklószám: 8,0-8,3
Min. súllyedés: 1,0 m/s
Sebesség: 48/37/22 km

SPORT ASSURANCE (DHV 1-2)

Sport: az új nemzedék szárnya
Siklószám: 8,0-8,3
Min. súllyedés: 1,0 m/s
Sebesség: 50/37/22 km

Ezek a számok magukért beszélnek!



Hivatalos forgalmazó:
ENAIRGY Siklóernyős Iskola
Tel.: (20) 9458-658; E-mail: rha@enairgy.hu

Magyar siklóernyősök
Szaúd-Arábiában

