

madártoll

A szabad repülők lapja

138. szám – 2004. június



HOR-PROP

CERTIFIKÁLT FALÉGCSAVAROK GYÁRTÁSA



Tolsztoj utca 10., 986 01 Fülek

Tel., fax: (00 421) 47-438-1136

Mobil: (00 421) 90-513-4305

(00 421) 90-853-0603

E-mail: lhorvath@nextra.sk



1/2 Trabant, 104 cm: 15 ezer Ft
Trabant, 130 cm: 20 ezer Ft
Solo, 125 cm: 20 ezer Ft
Rotax, 160 cm: 40 ezer Ft
Továbbá: Simonini, JPX, TOP 80,
Raket, Vitorazi, VW, ...

A légsavarak minősített faanyagból, másoló marógéppel készülnek.
Ígény szerint a megadott mintadarab alapján is készíthető légsavar.

A felületi beazelés vásárlóink igényei szerint történik, lakkozással
illetve festéssel.



www.hor-prop.com

Szeretnél pilóta lenni!?

UL repülőgépet venni!?



Keresd fel honlapjainkat:

www.beszitop.hu

www.pilotakepzes.hu

www.setarepules.hu

www.legitaxi.hu

Akciók a 2004-es szezonra:

Motoros sárkányrepülőgépre
 sportpilóta jogosítás csak 250 ezer Ft
 Merevszárnyú UL-A/2
 sportpilóta jogosítás csak 540 ezer Ft
 PPL-UL/A/2 szakszolgálati engedély
 megszerző tanfolyam csak 750 ezer Ft
 PPL-A motoros repülőgépvezető szakszolgálati engedély
 megszerző tanfolyam csak 900 ezer Ft
 PPL-A bentlakásos intenzív pilótaképzés
 30 nap szállással és reggelivel csak 1.020 ezer Ft

A fentiekén kívül választható tanfolyamok:

PPL-B; PPL-C Multi-engine;
 Angol rádiólevezető tanfolyam;
 Mürepülő kiképzés; Kötélékreplő kiképzés; Oktatói kiképzés;
 Motoros vontatói kiképzés
 Típusátképzés Cessna-150, Piper-28, Zlin-226 Tréner,
 Fk-12 Comet, FK-09 Mark - Fk-14 Polaris típusokra.
 PPL-A szakszolgálati engedély hosszabbítás



BE-SZI TOP

Légiszolgáltató Kft.
és Repülőiskola

az FK Lightplanes magyarországi képviselője

8749 Zalakaros, Repülőtér

Tel.: 06-20-9327-304 06-20-9383-658 E-mail: info@beszitop.hu



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

Szerkesztő: KERESKES LÁSZLÓ
Tel.: (20) 364-6921
E-mail: siklorepi@aeroclub.hu

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

Grafika: HEMMERT LÁSZLÓ

Nyomda: Press + Print Kft.
Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.
Vezető: TÓTH IMRE

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

Előfizetéssel kapcsolatos ügyek:
TÓTH ZSUZSANNA. Tel.: (30) 211-7021

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 csекken befizetve, vagy az Amatőr Siklórepülő Egyesülethez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon: FENYŐ a Menyhárt Éva emléktversenyen
Fotó: DOBROCSI KÁLMÁN

Számunk tartalma

Papírmunka

Az MRSZ-közgyűlésről Igazság és...	5
szakvezetői beszámoló	8
A sportcélú siklórepülő stathelyek támogatása	13

Meghívó

Siklóernyős Nemzeti	10
Sárkány Nemzeti	11
UL-találkozó Rétságon	11
Rozsdás Nagykarabiner-díj	12

Szakértés

A Nyikomról: Változik az idő!	14
Természetvédelem és repülés az Unióban II.	16
A Nagyeged-hegyi siklórepülés szabályozása	23
Fáraszállásom okai	24
A segédmotoros siklóernyőkről	25
A navigációs játék végeredménye	26

Lég-tér

Menyhárt Éva emléktverseny „Az égre itt...”	27
Névjeggy: Pepi	32

Csak a miénket kaphatnánk vissza!

Gondolatok a májusi MRSZ-közgyűlés kapcsán



KERESKES LÁSZLÓ

Már több mint tíz éve a legnagyobb bajunk az MRSZ mindenkori elnökségével, hogy legfőbb döntéshozó szervezetét olyankorra hívja össze, amikor a sportrepülők 99 százaléka repül, versenyez, oktat, vagy éppen rendezvényen szerepel. S amikor végre sikerült egy olyan alapszabályt elfogadtatni, amelyben benne van, hogy az éves rendes közgyűlés ideje az év első két hónapjában

van – erre a tavalyit és az ideit is akkor kellett megrendezni, amikor már a klubok emberei a levegőben vannak. Az 52 siklórepülő mandátumból ezen a közgyűlésen 9 jelent meg. Szerintem érthető okból.

Valamiért nem érti meg sosem az aktuális vezetés, hogy ez gyanút kelt a tagság létszámának majdnem a felét adó siklórepülők fejében, mint ahogy az a visszarendezés is, hogy az Alapszabályban valahogy mindig visszacsínálódik a szakági képviselő lehetőség. Nem értem, miért csodálkoznak hát, amikor a bizalmatlanság légköre felerősödik, és

Képünk illusztráció



olyankor a szakágak önállósodni akarnak.

E májusi közgyűlésen nem volt késhegyig menő vita, nem folyt vér és nem estek egymásnak a vélt ellenségek.

Igaz nem is vetődtek fel azok a problémák, amelyek miatt a repülés pang, mert a küldöttek megértették, hogy azokat a problémákat a sportvezetés, a kormány, a társadalom nem kívánja megoldani.

Úgy tűnik, ismét hiába választottunk a hatalom pártjából vezetőt magunknak; a hatalom olyan, mint a szüleim, szereti és félti gyermekét, de úgy látszik nem szereti, ha repül. És ezzel az oktalán féltéssel nagyobb veszélybe sodorja gyermekeit, mintha támogatná őket bolondos szép hőbortjuk művelésében.

VÁRI GYULA nem tud pénzt teremteni, pedig politikai karrierjét is kockára teszi a repterekért, a repülésért, és - ellentétben a korábbi hatalompárti vezetőikkel – még a szabad repülésért is. Az MRSZ közgyűlésen azt bizonynyal érezhettük, hogy amiben képes, abban segíteni fog, de az eredményhez vezető utat egy egységes erős Repülőszövetségben akarja, tudja csak megvalósítani, nem egy széthúzó, önmagának is ellentmondó anarchikus szervezetben. Az összefogásra pedig most nagy szükség van, mert a szövetség kevesebb pénzből él, mint valaha, s bár a gazdasági vezető 2004-es tervezése nem ezt mutatta, azért az látszott, hogy a tervezett bevételi oldal valószínűségi mutatója jóval a kiadási oldal szükségmutatója alatt marad.

Szövetségünk vergődik, sem a tagdíjakból, sem az állami támogatásból nem tud megmaradni. Azonban hiába látom be, hogy a bevételi oldalt kellene növelni, hiába mondta el KÁNNÁR LÁCI, hogy nem várja el az államtól a mi szórakozásunk szponzorálását, mégsem tudok egyetérteni a tagdíjnövelési tervekkel.

Valamiért mégis úgy gondolom, hogy amikor repülök, az nem csak az én önző hobbym, hanem annak a számtalan ragyogó arcú gyereknek és felnőttnek is gyönyörűség, akik a minap a nekik rendezett repülőnapokon megtapsolták égre festett produkcióinkat. Olyan számokat, amelyekhez nem elég egy jól sikerült labdakezelés, vagy egy eltalált jobb felső sarok. Amelyekért némelyikünk évtizedekig gyakorolt, hogy az a manőver olyan tiszta és magabiztos legyen, ami kicsalogatja a tapsot még egy földlakó tenyeréből is.

Más utat kell választani a repülőtársadalom egybetartására, mint a tagdíjnövelés. Sok esetben nem is kell pénz, vagy vagyon. Elég, ha azt kapjuk csak vissza, ami a miénk. Ha azt nem adja el az állam másnak. A repterekre hordott energiánkat, dolgaikat, a starthelyekbe fektetett időnket, gondoskodásunkat, a sok ingyenmunkát – az életünket.

Tudom ma már ez nem érték. De akkor ne várja senki ebben az országban az együttműködést önmagunk ellen, az információt *ingyér*, hogy a hírek ellenünk szóljanak, a tudás és a tapasztalat átadását a piacnál sokszorosan alacsonyabb áron.

Miközben a Szövetség közgyűlésén ültem, és arról folyt a szó, hogy mennyi mindent kilóptak Budaörsből, és hogy miért is nem érhető tetten senki, akit pedig más esetben sosem félünk megnevezni, addig csak az járt az eszemben, vajon a politika nevű játék nem sokkal érdemtelenebb-e a támogatásra? Hát nem őket kéne elsőként felébreszteni?

Ha nem akarjuk, hogy ez az ország földberagadt bunkók focitársadalma legyen, akkor szálljunk fel velük az égbe, hadd lássák fölülről hogy nézünk ki valójában.

Bár, lehet, hogy pont ezt félnek meglátni. ■

Unod, hogy minden
fekete-fehér?



 **GARMIN.**
www.garmin.hu

Igazság és „boszorkányüldözés”

a Magyar Repülő Szövetség siklórepülő szakági vezetőjének beszámolója a szakág 2003. éves tevékenységéről

Üzembentartás

A szakág felvette a kapcsolatot a Légi-közlekedési Hatósággal az 1995. évi XCVII törvényben, a 141/1995 (XI.30.) Korm.rendeletben, a 14/2000 sz. KöViM rendeletben, a 63/2001. (XII.23.) KöViM rendeletben, és a 14/1998. (VI.24.) és a 25/2003. (IV.25) KVHM-HM-KTM együttes rendeletben a siklórepülésre vonatkozó előírások értelmezésével kapcsolatosan. A PLH vezetőjével 2002. december 3-án erről Emlékeztetőben rögzítették a született megállapodást, amely alapja volt az MRSZ siklórepülő szakágának 2003-as évi üzemeltetési tevékenységének.

Ennek alapjaként kidolgozásra került a siklórepülő szakág működéséhez a PLH és a vonatkozó jogszabály által előírt Minőségirányítási rendszer, a legkorszerűbb MSZ EN ISO 9001:2001 minőségirányítási szabvány szerint. A képzési utasításokat szakmai egyeztetések után kiegészítettük és módosítottuk.

A légi járművek kötelező felelősség-biztosításán túlmenően a szakág részére az egyénileg köthető sport balesetbiztosításnál kedvezőbb konstrukciójú szerződést sikerült kötni.

Az oktatók és a klubok szakmai vezetői (vezető pilótái és műszaki vezetői) részére a képzési tervben meghatározott időpontokban, valamint



KEREKES LÁSZLÓ

a távollévők számára 6 tartalék időpontban szerveztünk továbbképzést, amelyen a 13 sárkányrepülő és 28 siklóernyős szervezet szakmai vezetése mellett 86 oktató szerezt, vagy erősítette meg jogosítását, illetve néhányan elsőként

megszerezték a kiegészített tematika új oktatói jogosításait is, a tandem, a segéd-motoros siklóernyős és a biztonságtechnika szakoktató jogosításokat. 66 siklórepülő műszaki vezető szerzett 9 továbbképzésen jogosítást, hogy az MRSZ siklórepülő üzemeltetési rendszerében légialkalmassági felülvizsgálatot folytasson és alkalmasságot igazoljon.

Az MRSZ siklórepülő szakág 2003-ban 5 siklórepülő iskolát akkreditált, jelenleg 43 szakosztályban felkészített szakmai vezetők rendszere irányítja a képzést és a pilóták balesetbiztosítási adatközlését. 1285 pilóta regisztrálta magát a mi szakmai szabályainkat választva a Repülőszövetség sportolójaként és 1519 légi jármű üzemeltetését végezte 2003-ban az MRSZ siklórepülő szakága.

A balesetek száma a jelentések szerint csökkent, a repülésfegyelem összes-

ségében erősödött, amit rendkívüli módon eltorzít az a tény, hogy ebben az évben valamiféle boszorkányüldözés indult ellenünk, mind a sajtó, mind a hatósági ellenőrzések során. Ennek valószínűsíthető oka az, hogy azokat a jogszabályokat, amelyek tevékenységünket szabályozzák, mivel kialakításukban részt vettünk, jobban ismerjük és ezáltal a félreértelmezésekből adódó vitákat minden létező jogi fórumon megnyertük. Sajnos a hazai szabályozás még így is jelentős háttérbe szorítja a hazai siklórepülést a nemzetközi mércéhez képest, mert az újabb jogszabályok alkotói sajátos, a szakág természetétől és nemzetközi gyakorlatától idegen véleményeket erőltetnek a jogalkotásba. Két éve várjuk a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekre vonatkozó, javaslatainkat tartalmazó jogszabály megjelenését - hiába.

Megítélésem szerint ez a klubokban folyó céltudatos szakmai munka segítése helyett zavart és értetlenséget okoz és jelentősen nehezíti a szakmai munka egységes módszerekkel történő végzését. Szakágunkban ez a felfogás ma a legkomolyabb vészhelyzet. Sajnos ez irányú felvetéseink a szaktárcák vezető előtt süket fülekre találtak.

A repülési területek gondozását a terület felügyelő klubok rendszerében végeztük, de a természetvédelmi engedélyek beszerzése egyre nagyobb nehézségekbe ütközik. A klubok kapcsolatai szegényesek, az MRSZ-nek viszont továbbra sincsenek a tárca irányába megfelelő összeköttetései.

A sport

Anyagiak híján hazánkat egyedül BERTÓK ATTILA képviselte a braziliai sárkányrepülő világ bajnokságon, ahol saját erőből, támogatás nélkül indult és 15. helyezést ért el. UJHELYI BALÁZS pedig

Franciaországban a sárkányrepülő brit nyílt nemzeti bajnokságon első lett szintén saját erőből indulva.

Úgy tűnik, hogy az a folyamat, ami a sporteredményeink folyamatos fejlődését eredményezte az új sportszervezeti változásokkal megszűnt, 2003-ban elmaradt a sárkányrepülő nemzeti bajnokság, és a siklóernyős válogatott is saját pénzén vett részt a portugáliai EB-n. 2003-ban 1 hazai és 1 szomszéd ország-beli versenyen indulhattak sárkányrepülőink és siklóernyőseink is. A válogatott keret működtetésére semmilyen anyagi forrás nem jutott.

A valóságos értékméréshez növelni kellene az évközből rendezett versenyek számát és támogatottságát ahhoz, hogy igazi válogatást adjanak a következő évi rangsorhoz, vagy levonva a következőket el kellene gondolkozni azon, hogy ezen az áron szüksége van-e az országnak siklórepülő sportra, vagy csupán a siklórepülő társadalomnak van szüksége minél olcsóbb, de jobb hangulatú repülési lehetőségeket biztosító találkozókra, esetleg sportszabályzat, vagy különféle sportszövetségi szabályozók alkalmazása nélkül.

Sportdiplomácia

Szakágunk a CIVL ülésén februárban Romániában KEREKES LÁSZLÓ és VARGA FERENC küldöttekkel képviselte a sportágot, bemutatva hazai lehetőségeinket és képviselve a szakág érdekeit. Sajnos erőfeszítéseink, hogy több külföldi pilótát hozzunk hazai versenyekre, fel-sülték a hazai zavaros és értelmetlen tiltó szabályozások és jelentős légtér és területi korlátozások miatt. Amíg ezt a kérdést megnyugtatóan nem lehet tisztázni, addig a siklórepülésben sem rendszerváltásról, sem európai csatlakozásról nem beszélhetünk. ■

Siklóernyős Nemzeti Bajnokság és Eged Kupa 2004 – Versenykiírás

A verseny helye: Eger, Eged-hegy. **Rendező:** Eged Team. **A verseny:** Eged Kupa 2004, Magyar Siklóernyős Nemzeti Bajnokság, rangsoroló.

Időpont: 2004. július 10. 11., 12., 13., 14., 15., 16. (maximum 5 versenynappal)
Tartalék nap július 17. 18.

Szállás: Az északnyugati leszállóban sátorral. Előzetes egyeztetés alapján kollégiumi szoba.

Regisztráció: Elsősorban a verseny honlapján, <http://www.egedkupa.hu/>-n a regisztrációs lap kitöltésével és elküldésével lehet. **Postán,** a következő adatok elküldésével Perczes Zsolt, 1037 Bp, Toboz u. 7. címre:

Pilóta neve, Posta cím - Város, Irányítószám, Utca, házszám, mobil telefon, E-mail, MRSZ liszensz száma, Pilóta 1 jogosítás megszerzése: év - hónap - nap, Szárny gyártója, Szárny típusa és mérete, Szárny színei, A szárny kategóriája (Nyílt, Klub (DHV1-2 vagy Afnor Standard), Tandem), Azonosítója, Rajtszám ha van külön, Klub, GPS típus, GPS software verzió, Szponzor.

Regisztrációs határidő: július 5. a határidő után térképet és pólót a készlet erejéig biztosítunk. **Helyszíni regisztráció:** július 9-én 19h - 21h -ig és 10-én reggel 7h-tól 9h-ig, az egri reptéren.

Első kötelező eligazítás: július 10. reggel 9h30m-tól az egri reptéren

Nevezési feltételek: Érvényes MRSZ licence, 2004-es MRSZ nyilvántartásban szereplő szárny, minimum Pilóta 1 jogosítás, mentőernyő, magasságmérő, elfogadott GPS vevő.

Létszám: A verseny minimum létszáma 30 fő a maximum 70 fő (Az ettől való eltérésre a rendező fenntartja a jogot). **Indulási jog:** Indulási jogot a versenyzők ez előzetes regisztráció sorrendjében nyernek. De a rendező kioszthat 10 szabad kártyát ami a sorrendhez képest elsőbbséget biztosít.

Nevezési díj: 15000 HUF. **Határidő után:** +5000 Ft. **Nevezési díj tandem:** x 1,5
A nevezés a következőket tartalmazza: Napi egyszeri felszállítás, színes térkép, értékelés, honlap, meteor, rendezés, díjak, póló. Megfelelő számú jelentkező esetén plusz 5000 Ft-ért visszaszállítást szervezünk.

Kategóriák, díjazás: nyílt (1-3. oklevél és kupa), klub (DHV 1-2 és Afnor Standard (jóváhagyással) (1-3. oklevél és kupa), női (1. oklevél és kupa), tandem (1. oklevél és kupa).

Feladatok: céltáv, hurok, háromszög, törtvonalú céltáv. **Értékelés:** GAP 2002, a kategóriák a nyílt kategória kivonatai. Minden felmerülő kérdésben az Eged Kupa versenyszabályzata az irányadó.

Információ: <http://www.egedkupa.hu/> vagy Lázár Gábor +36-30-4401330

2004. június 10.

MRSz Siklórepülő szakbizottsága

XXI. Magyar Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokság

Időpont: 2004. augusztus 7-től 14-ig (15-e tartaléknapp) Augusztus 10-től a verseny a Podbrezova Kupával közösen zajlik, a versenyzők repülései ebbe a versenybe is (FAI II. kategóriás verseny) beszámítanak.

Helyszín: Alacsony Tátra és a szlovák érchegeység már jól ismert területei. A verseny központja: Podbrezová – ast Lopej Kollégium

A XXI. Magyar Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokság **rendezői:** Halmos Péter és Kerekes László

Nevezési díj: 28000 Ft. Kísérőknek: 18000 Ft. A nevezési díj tartalmazza az előnevezők részére a szállást, a rendezést, valamint a Podbrezova Kupa versenynapjain (augusztus 10-14-ig) a reggelit, vacsorát és szállítást és a közös programokat.

Végző nevezési határidő (előnevezés nélkül a szállást nem tudjuk lefoglalni) 2004. július 12. A befizetéseknek a végző nevezési határidőig meg kell érkezniük. Későbbi nevezés elfogadását nem tudjuk biztosra ígérni.

Nevezni lehet: Tóth Zsuzsinál az MRSZ-ben (Budaörs, Repülőtér), vagy rózsaszín utalványon az alábbi címre: MRSZ Tóth Zsuzsanna 1550 Bp., Pf.: 59. A csekkre írjátok rá: pl.: Név, 1 fő versenyző, 1 fő kísérő. Helyszínen nevezés nem lehetséges!

Értékelés: GPS alapján

Felszállítás: a verseny első 4 napján saját gépkocsikkal lehetséges, a Podbrezova Kupán igénybe vehetők a szlovák rendezők gépkocsijai is.



ULTRAKÖNNYŰ REPÜLŐK TALÁLKOZÓJA Rétság-Tolmács Repülőtér július 2-4.

Szeretettel várjuk a repülés szerelmeseit
és minden érdeklődőt

a július 2-án, 14 órakor kezdődő rendezvényünkre!

A repülővel érkezők július 2-án legyenek a repülőtéren!
A versenyekre jelentkezni lehet Tóth Ferencnél (Pamacs).

Tel.: (06-70) 5630-224

A rendezvény 1000 m-es területen kerül megrendezésre.

Belépő három napra: 1200 Ft.

Szálláslehetőségek a hunulneten!.

Információ: Keserű Lászlóné Ildikó rendező,

Nimbus Repülőklub, 2651 Rétság, Szőlő u. 28.

Tel.: (06-20) 394-6664; (06-20) 933-7059; (06-35) 350-081

Rozsdás Nagykarabiner Vándordíj

Évközi verseny növendék minősítésű siklórepülő pilótáknak siklóernyős és sárkányrepülő kategóriában

A verseny célja: ösztönözni a növendékek repülését, összemérhetővé tenni teljesítményüket.

A verseny helye: Magyarország határain belül.

A verseny ideje: 2004. július 1-től december 31-ig.

A verseny feladata: időtartam repülés.

A verseny értékelése: évközben leadott eredmények alapján folyamatosan, közzétéve a www.siklorepules.hu honlapon. Cél a valóban megrepült teljesítmények összehasonlítása!

Értékelés: 1-5 perces időtartamok percenként 100 pontot érnek, további 6-30 percig 50 pont percenként, azután 31-180 percig 20 pont percenként, 181 perctől minden további perc 50 pont. Egy napon csak egy repülés vehető figyelembe.

A teljesítmények igazolása két szemtanúval történhet. A teljesítményeket időtartam feladatlapon, vagy E-mail küldésével lehet az értékelőkhöz eljuttatni. Ezen szerepeljen a növendék neve, klubja, oktatója, és a repült időtartam, amelynek mért idejét két tanú igazolja.

Év végén startkönyvet le kell adni, adattartalom: név, dátum, start/leszállás helye és az egyik időpontja, repült idő.

A verseny díjazása: oklevél az I. - II. - III. helyezettnek, a győztes egy következő évi általa kiválasztott hazai verseny nevezési díját elnyeri, valamint a következő évre birtokolhatja a Rozsdás Nagykarabiner vándordíjat.

Nevezés: postai levelezőlapon a következő címre: MRSZ 1550. Budapest Pf. 59., vagy Emailen a siklorepa@aeroclub.hu címen.

Eredmények közzététele: a leadott teljesítmények teljes adattartalmával táblázatosan történik.

Reklamáció/óvás: aki a leadott repülést vitatja, tanúval óvhat, ha jelen voltak a megadott helyen és időpontban.

A sportcélú siklórepülő starthelyek támogatása

A szakbizottság döntött a startalap elosztásáról. Megítélésem szerint már megint húztuk a döntést, mint a rétestésztát, de legalább most senki sem mondhatta, hogy nem adott számára a szakbizottság elég időt arra, hogy pályázatát eljuttassa a megfelelő helyre. A döntésig regisztrált 1192 siklórepülő startalap befizetései és a tavalyi startalap maradvány 700 ezer forintjával együtt 1 millió 892 ezer Ft-ról kellett dönten.

A szakmai érvek és egyeztetések után sajnos a Nyikom starthely szakági működtetésében nem sikerült a tulajdonossal megegyezni, így idén ez a népszerű starthely magán szervezésben fog működni. Információink szerint fejenként 5000 Ft éves díj ellenében vehető igénybe. Mivel nem MRSZ starthely, a szakbizottság az ott szervezett siklórepülő versenyeket nem tudja támogatni.

Az alábbi starthely kezelő klubok az MRSZ siklórepülő szakágával a szakmai

feltételek teljesítése után (tulajdonosi, környezetvédelmi engedély beszerzése, helyi repülési szabályok kidolgozása és publikálása) szerződés alapján juthatnak hozzá a megszavazott támogatáshoz.

Az alábbi táblázatban olvashatjátok a megállapított támogatási összegeket.

A 2004-es tartalékot elsősorban a Nemzeti Bajnokságot rendező starthelyek kezelőinek terveztük támogatásként adni.

Nem kapott támogatást az ASE által beadott hátimotoros felszállóhely, és a tököli siklóernyős csörlőpálya, mert működésükről nem állt rendelkezésre elég információ. A hátimotoros starthely pontos helye sem lett megjelölve, a tököli pedig egy repülőtérről, ahol nem az MRSZ feladata koordinálni, hogy a terület használata milyen feltételekhez kötött.

Mintaként a lapban máris olvashatjátok a Nagyeged siklórepülő helyi szabályozását a 23. oldalon. ■

Mátra Extrém	Recsk (Kanázs-alja)	70000
Tokaly Fly S.E.	Tokaj	150000
MSE	HHH	300000
SKY Club Győr	Csobánc	50000
SKY Club Győr	Somló	50000
ASE	Óbuda	150000
Gyöngyös	Sárhegy, Kékes	200000
SKY Club Győr	Bérhegy	50000
Albatrosz	Csóka-kő	50000
Eged Eagles	Nagy-Eged	400000
Pécs	Jakabhegy	150000
Kettő SE	Máriaalom	80000
	Javasolt támogatás	1700000
	Rendelkezésre áll:	1892000
	2004. évi tartalék:	192000

Változik az idő!

A *Madártoll* előző számában megjelent írások sok problémát tárnak az olvasók elé, de nem érezhető, hogy megoldás azért létezik. Guriga sajnos még mindig azt hiszi ő az, aki a kezébe teheti bárkinek a starthelyek magáncélú kezelését, pedig a starthely-megszűnések sorozatát eddig tapasztalhattuk csak igazán. Sajnos ez a folyamat addig fog tartani, amíg hegyeink igazi gazdára nem találunk. Nem értem mitől haszoncélú ez a szolgáltatás. A non profit nem azt jelenti, hogy mindenki ingyen dolgozik, hanem azt, hogy nem termel nyereséget.

Fel kell ismerni, megbukott a felülről irányított rendszer, és megbuktak annak vezetői is. Be kell végre látni, hogy minden csak alulról építkezve, helyi érdekeltség alapján működik. Ehhez ma már a források is elérhetők, hiszen az EU stratégiájának alapja is ezt tartalmazza. Elzárták a felső csapokat, és pályázatok formájában lehetőséget adtak azoknak, akik valójában a sportolók érdekei szerint szolgáltatnak.

Az ötezer Ft-os pártolói tagdíjra azért van szükség, mert a munkákat csak megfelelő eszközökkel lehet elvégezni (motoros fűrés, bozótirtó, terepjáró, stb.), ha ezek tönkremennek meg kell javítani azokat, vagy újat kell venni. Sorolhatnám a munkálatokat is, amit senki sem végez el ingyen. Szerencsére családom nagyon sokat segít ezen a téren, de mégsem ez a fő ok. Aki már nyújtott be pályázatot az tudja, hogy mindent hivatalosan kell elszámolni, és önértékeléssel is hozzá kell járulni a projekt-



SÁNDOR ISTVÁN

hez. Az igazán működő egyesületeket leghitelesebben a taglétszám és a befizetett tagdíj jellemzi, így látható a szolgáltatás és fenntarthatóság. Más pályázatok az előző évi kiadásokat veszik figyelembe. Mivel tavaly az ASE-n keresztül „kézbe” kaptam a starthely támogatást, ezért idén, 100 ezres nagyságrenddel kevesebb működési összegre pályázhat egyesületünk. (Megjegyzem, én már akkor is hivatalosan, szerződés alapján szerettem volna hozzájutni a támogatáshoz.)

Megjelent a ROP (Regionális fejlesztési Operatív Program) uniós pályázat is, ami kiemelten támogatja az elmaradott térségeket. Nógrád megye köztudottan ide tartozik. A pályázaton elnyerhető minimális összeg 100 millió Ft. Van egy része, ami kimondottan az aktív turizmus infrastrukturális fejlesztését célozza meg. A Mátra és Cserhát Turizmusáért Társaságot 4 éve alapítottuk. Aki már felkereste a www.macssett.hu oldalt láthatta, minden esélyünk megvan arra, hogy megnyerjük ezt a pályázatot. A térségünkben nincs még egy hasonló civil szervezet. De nem keseredünk el akkor sem, ha nem sikerül. Tudjuk, hogy félidőben léptünk a támogatási rendszerbe és 2 év múlva hatszor ekkora összegek lesznek kiírva. Akkor talán már kellő alaptőke is rendelkezésünkre fog állni az 5%-os önerő előteremtéséhez. Picinek tűnik ez az arány, de 100 millió forintnál, ez jelentős összeg. A pályázatba természetesen be kell vonni a Bükk Nemzeti Parkot és az erdészetet is. Eddig mindenki pozitívan állt a dolgokhoz. Mekkora előny most számunkra, hogy már 6 éve megalapítottuk a Pásztói Környezetvédő Csoportot és a Bükk Nemzeti Park munkatársaival

nagyon jó kapcsolatot alakítottunk ki! Ha valaki átgondolja, mekkora munka fekszik abban, amit eddig elértünk, láthatja a jövő üzenetét. Aki megértette közös céljainkat, és úgy gondolja ez a járható út, az a jövőben csak akkor szavaz úgy az Interneten, hogy nem fizetek a Nyikomért, ha valóban nem kíván innen repülni. Akik a Guriga szelmalomharcot látják a dolgok mögött, azok nem tudom, milyen lehetőségben bíznak. Az idő bizonyára választ ad majd, ahogy azt eddig is tette.

Szerencsére helyi szinten ismét gyarapodik pilóta létszámunk, és az MRSZ-nek is újra tagjává válunk. A klubtagság létszámát maximum 200 főben határoztuk meg. Ezek után csak tagok vagy meghívott vendégek repülhetnek a Nyikomról, ezért aki egyetért terveinkkel és a jövőben is szeretne nálunk repülni, kérem postai rózsaszín csekken vagy átutalással a következő címre illetve bankszámlára fizesse be a fenti összeget. Cím: 3060 Pásztó, Régivásártér út 28. Bankszla. sz.: 10201006-50225837 Kereskedelmi és Hitelbank Rt. Pásztó

A számlát kéretre postázzuk, vagy személyesen át lehet venni Pásztón. Jól működött ez 4 évvel ezelőtt is, amikor 143 tagot regisztráltunk.

Eddigi munkám során előrelátóan, kitartóan és következetesen dolgoztam a repülős társadalom érdekében. Rá vagyok kényszerítve, hiszen itt Nógrád-ban más lehetőséget nem nagyon látok. Ha valakit kissé nyers modorral küldtem le a Nyikomról és ezzel megbántottam, attól bocsánatot kérek. Felelősséggel tartozom viszont azokkal szemben, akik befizették a tagdíjat, és a jövőben is következetes leszek ezen a téren. Felajánlottam mindenkinek, hogy 1 nap önkéntes munkával is megválthatja a tagdíjat. Eddig senki sem jelentkezett, pedig sokan a régi rendszert emlegették.

Bizonyára elfelejtették, vagy meg sem tapasztalták, akkor mennyit dolgoztunk. Július minden hétvégéjén, szombaton szervezünk munkát a Nyikomra. Szerzők rendelkezésre állnak. A munka 10 órától 18 óráig tart. Repülő eszközt ne hozzatok!

Nyikom Kupa: mindig nagy létszámú igen kedvelt repülős esemény volt Magyarországon. Sokan jöttek az ország minden részéről, és jól érezték magukat. Az idén ismét egyesületünk rendezni a versenyt. A régi hagyományokhoz híven azokat a pilótákat várjuk, akik barátaikkal vagy családjukkal együtt, szeretnék jól érezni magukat nálunk. Talán nem is vehetik fel a versenyt azokkal a profi élsportolókkal, akik a legújabb felszereléssel, évente több 100 órát töltenek a levegőben. Nem is véletlenül nyernek mindig ők. Mivel más a célcsoport, így az eredetileg meghirdetett időpontban, július 31- aug. 8-ig rendezzük meg a versenyt, és minden év, júliusának utolsó hétvégéjén lesz meghirdetve. Szerencsére pályázati forrásokból támogatni tudjuk a rendezvényt, ezért a nevezési díj mindössze 500 Ft /nap. Szállás saját sátorban, vagy a birkózó csarnokban, szintén 500 Ft/nap. Természetesen vendégházakban is lehet szállást foglalni a www.macssett.hu oldalon, amire 5% kedvezményt kapnak a versenyzők és hozzátartozóik. Az éttermi fogyasztásból szintén 5% a kedvezmény. A családnak kézműves és egyéb programokat ajánlunk. A versenyben az első három helyezett sárkány és siklóernyős kategóriában elnyeri a Nyikom Kupát. Nevezés a helyszínen. Napi egyszeri felszállítást a Nyikomra (10 órakor) a nevezési díj tartalmazza. Minden további felszállítás ezer Ft.

A szelmalomharcot szerintem nem én vívom, de az energiát köszönöm. Szép időt, és jó egészséget kívánok! ■

Siklórepülés és természetvédelem az Unióban

**A „Siklóernyős starthely Spirkelbach községben”
című projekt környezetvédelmi szempontból – II.**

Kaiserslauterni Egyetem, A/RU/BI szak; Ökológiai tervezés ágazat; Prof. TOBIAS, DR. BECKMANN. Készítette: M. RETTERMAYER

7. Lehetséges konfliktusok a sikló- ernyőzés és természetvédelem között

7.1 A siklóernyős starthely lehetséges negatív hatásai. A starthely készítéséhez, mint említettük, vágni kell egy nyiladékot a Höllen-hegy erdei fenyőből álló erdejébe. A starthely tervezett helyén fiatal állomány található, amelynek ökológiai értékességét viszonylag csekélynek mondhatjuk. Ebből a szempontból tehát a starthely létesítése nem aggályos. A fakivágással persze beavatkozunk a természetbe és a tájba, ezért arra alkalmas helyen megfelelő kiegyenlítő intézkedéseket kell tenni.

A fák eltávolítása miatt fellép a talajerózió veszélye, ez ellen tenni kell. Vagy a föld szintjén vágjuk el a fákat, és így a földben maradó gyökerek továbbra is fogja a talajt, vagy a földre gyékényszőnyeget rögzítünk, amit idővel benő a növényzet, és ez megvédi a lejtőt az eróziótól. Lehetséges a két módszer kombinációja is. Ha a fák gyökere a földben marad, el kell érni, hogy ne jelenthessen veszélyforrást a siklóernyősöknek. Ehhez tanácsos lenne, hogy a tuskókra egy vékony földréteget terítsünk.

Ahhoz, hogy csak csekély mértékben

változtassa meg a táj képét, a starthelyet nem négyszögletesre, hanem szerves formájúra kell kialakítani. Ezen kívül a starthely alsó részén, ahol a pilóták már elemelkedtek a talajtól és elérték egy bizonyos magasságot, lehet telepíteni alacsony növényzetet, a környéken honos bokrokat, cserjéket. Ez azt jelenti, hogy nem kell az egész nyiladéknak csupasznak, növényzet nélkülinek maradnia, csupán a szorosan vett starthelynek.

A starthely szélei és az erdő között pedig lépcsőzetes átmenetet lehet formálni odaillő fafélékből, hogy a starthely ezáltal is jobban illeszkedjék a tájba.

7.2 A pilóták odautazásának hatásai.

A pilóták repülőeszközükkkel együtt gyakran, a meglévő turistaúton jutnak a starthelyre, a kocsijukat a K54-es út mellé tervezett parkolóhelyen hagyják. A starthelyet csak egyesületi tagok használják, ezért a turistaúton jelentkező forgalomnövekedésnek vélhetően nem lesz negatív hatása.

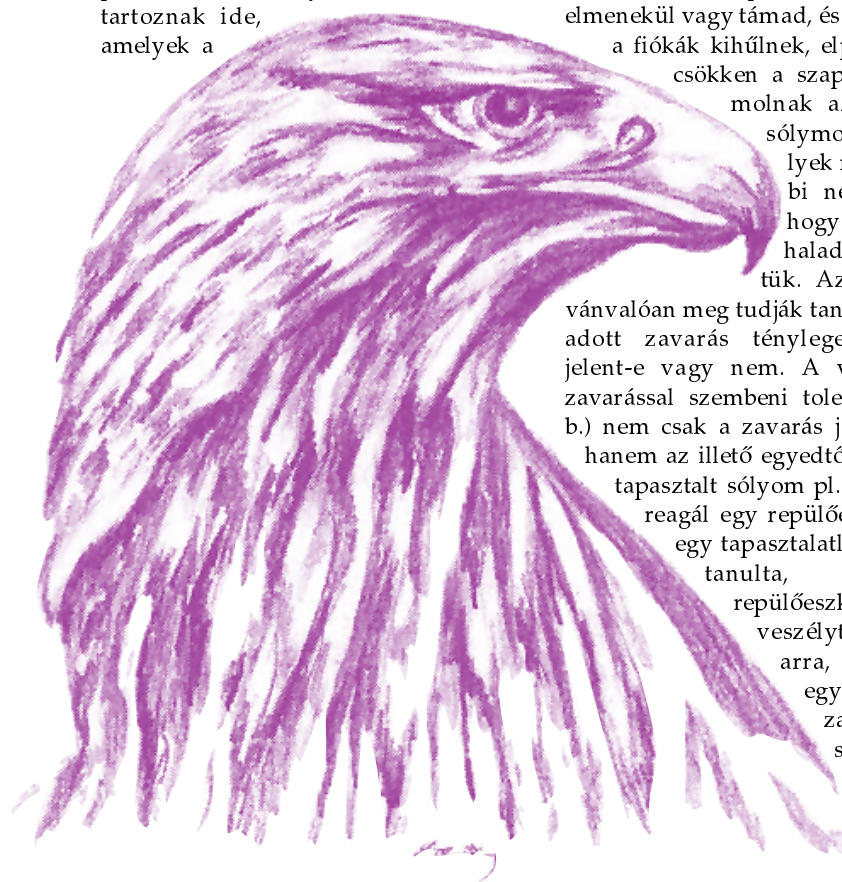
7.3 A repülőüzem hatásai. Vizsgálunk kell azonban azt, hogy maguk a siklóernyők milyen hatással lehetnek az itt élő, erősen veszélyeztettként számon tartott vándorsólyomra. Ennek a vizsgálatnak a szükségessége abból a

tényből adódik, hogy a vándorsólyom a Bavaria-sziklán költ. Ez a szikla a tervezett starthelytől északnyugatra, kb. 2000 m-re található.

A siklóernyőzés motor nélküli légisport, nem jár zajkibocsátással, ezért az ilyen jellegű negatív hatást kizárhatjuk.

Az ernyők megjelenése az égen azonban zavarhatná a sólymokat. A következőkben részletesebben kitérünk erre a kérdéskörre. Több olyan tanulmányra támaszkodunk, amely a repülőüzem állatokra gyakorolt hatását vizsgálja, és figyelembe vesszük a spirkelbachi helyzetet.

Először is meg kell említenünk, hogy azokat a zavarásokat kell tartósan tekintenünk - itt most ezekről van szó -, amelyek kihatnak a vándorsólyom szaporodására. Az olyan zavaró hatások tartoznak ide, amelyek a



fészkelőhely környékét és a madarakat a szaporodási időszakban érintik.

A fészek és környéke érzékeny terület, mert a sólyom itt egy szűken behatárolt térre van utalva. A vadászterülete olyan nagy, hogy ott a zavaró hatások elől rendszerint ki tud térni. Mivel azonban költőhelyének megválasztásakor a 4. pontban említett ritka helyekre van utalva, erre különösen figyelniünk kell.

A vándorsólymot tartós zavarás tehát térben nézve elsősorban a fészek környékén érheti. Ebből az következik, hogy különösen súlyos következményekkel járhat, ha a szaporodási időszakban, azaz február közepétől június végéig a fészken ill. ennek környékén zavarják, így ezt mindenképpen el kell kerülni.

Az ilyen zavarás következménye (lásd. b.) az lehet például, hogy a sólyom elmenekül vagy támad, és a tojások vagy a fiókák kihűlnek, elpusztulnak, és csökken a szaporulat. Beszámolnak azonban olyan

sólymokról is, amelyek minden további nélkül eltűrték, hogy repülőeszköz haladjon el mellettük. Az állatok nyilvánvalóan meg tudják tanulni, hogy egy adott zavarás ténylegesen veszélyt jelent-e vagy nem. A vándorsólyom zavarással szembeni toleranciája (lásd. b.) nem csak a zavarás jellegétől függ, hanem az illető egyedtől is. Egy öreg, tapasztalt sólyom pl. higgadtan reagál egy repülőeszköze, mint egy tapasztalatlan, mert megtanulta, hogy a repülőeszköz nem jelent veszélyt. Ez rámutat arra, hogy nem egyszerű dolog a zavaró hatásokat súlyos-

ként vagy nem súlyosként besorolni. Ez az állítás, hogy az állatok képesek megtanulni, hogy egy adott zavarás veszélyt jelent-e vagy nem, egybeesik az „Ikarusz és a vadállatok” (1994) c. tanulmány eredményével. Ott azt figyelték meg, hogy hogyan viselkednek egyes állatfajok siklóernyő vagy sárkány felbukkanásakor. A tanulmány azt mondja, hogy minél rendszeresebb egy esemény, vagyis egy repülő mozgás, az állatok annál hamarabb hozzászoknak. Ez odáig megy, hogy azokat az állatokat, amelyek ott élnek, ahol sok a repülés (pl. leszállási útvonal), szinte már alig zavarja a repülőeszközök mozgása. Ezzel szemben a repülőeszközök egyenként és ritkán fellépő mozgása (pl. távrepülés) többnyire menekülést vált ki belőlük. Ez az eredmény megegyezik a szakirodalom más tudósításaival is.

További érdekes adatok találhatók a következő szakvéleményben: Légisport a Rhön bioszféra-rezervátumban (1998). Ebben különböző, emlősökkel és madarakkal végzett megfigyelések és kísérletek eredményei olvashatók.

A szerzők megpróbálják pl. magatartásbiológiai alapon magyarázni a madarak meneküléssel kapcsolatos reakcióit. Arra a következtetésre jutnak azonban, hogy a laborkísérletek eredményei nem vihetők át minden további nélkül a madarak szabad körülmények között mutatott viselkedésére, ehhez túl sok az olyan tényező, amit laborban nem tudnak vizsgálni. A siklóernyős stathely környezetvédelmi vizsgálatához azonban jól használható az a megfigyelés, hogy a szabadban mutatott menekülési magatartásban döntő szerepet játszik a meglepetési tényező. Ez azt jelenti, hogy egy madár, amelyik hirtelen találja szembe magát egy repülőeszköz sziluettjével, erősebb zavarást szenved el, mint ha a megközelítés fokozatos és messziről belátható lett volna.

Abban, hogy egy madár mit tűr el, meghatározó szerepet játszik a repülőeszköz mozgási módja is. Beszámolnak pl. arról, hogy a vörös vércse vitorlázó repülőtéren repülőzem közben is vadászik, míg modellező repülőtéren nem merészkedik a közelébe. A vitorlázó gép viszonylag lomha és lassú mozgása nyilvánvalóan nem hat zavarólag, de a repülőmodellek gyors, hirtelen mozgása a vércsét elriasztja. Itt természetesen a modellek által keltett zaj is szerepet játszhat. Ezenkívül különféle madárfajok is különbözőképpen reagálnak a repülőeszközökre. Azok a madarak, amelyeknek a természettől fogva számolniuk kell légi ellenséggel, jóval érzékenyebbek, mint azok, amelyeknek nem kell. Annak is van szerepe, hogy az adott állatnak milyen testi adottságai vannak a meneküléshez. A nagyon fürge, fordulékony madarak jóval egyszerűbben elmenekülnek támadójuk elől, mint a lomhábbak, és ez kiütözik többek között abban is, hogy milyen távolságból menekülnek el.

8. Megoldások

Ismereteink alapján, a spirkelbachi konkrét helyzetet figyelembe véve végül megpróbálunk olyan megoldásokat kidolgozni, amelyek a siklóernyősök számára is elfogadhatók, és a vándorsólyom szükségleteit is kielégítik.

Tudjuk, hogy a tervezett stathely kb. 2000 m-re van a Bavaria-sziklától, ami a sólyom költőhelye. Ez olyan távolság, ami kizárja, hogy a siklóernyők startja zavarja a fészken ülő madarat. A völgybe való egyszerű lesikláskor csak elfogyasztják a meglévő magasságunkat, és leszállnak a völgyben délnyugatra található réten, tehát a zavarás az ilyen jellegű repüléskor is ki van zárva.

A sólyom zavarása csak akkor képzelhető el, ha lejtőszélben vagy termikben

magasságot nyernek, és a Bavaria-sziklához repülnek, a fészkek környékére. Nem szabad tehát a sziklához túl közel repülni. Ezt leginkább úgy érhetjük el, hogy védőzónát jelölünk ki a szikla, és így a fészkek körül. A Berchtesgadener Nemzeti Parkban már alkalmaznak védőzónát a kőszáli sasok fészke körül (lásd. c.). Ott három különböző sugarú kört határoztak meg, a zavarérzékenység a legszűkebb körben (0-100 m) a legnagyobb, a legkülsőben (300-500 m) a legkisebb. A különféle emberi tevékenységekre pedig zónánként meghatározták, hogy mennyire zavaró. A tevé-

kenységek között szerepel a siklóernyőzés és a sárkányrepülés is: a belső zónában nagyon zavaró, a középsőben nagyon-közepesen, a külsőben közepesen-kicsit. Az, hogy aztán a külső zónában éppen közepesen vagy kicsit zavaró, olyan tényezőktől függ, mint a repülés gyakorisága, vagy a fiókák nevelésének pillanatnyi fázisa. Pl. egy siklóernyő a külső zónában kicsit zavaró, ha ott rendszeresen repülnek (lásd. hozzászokási effektus), nem pedig csak ritkán repül arra egy távrepülő pilóta.

Ha mindezt átvisszük a spirkelbachi helyzetre, ez azt jelenti, hogy 300 m-nél

Spirkelbach



nagyobb távolságból a siklóernyők nem fogják zavarni a sólymot, mivel a közeli starthely miatt kétségtelenül rendszeresen repült területről lesz szó. Ehhez jön még az a tény, hogy a sólyom messziről, idejekorán látni fogja a siklóernyőt, nem éri meglepetés. Berchtesgadenban a védőzóna nagyságát a sasra szabták. A vándorsólyomra megadott 100-200 m-es elmenekülési távolságot (lásd a.) figyelembe véve azt mondhatjuk, hogy a fészek körüli 300 m-es védőzónával elérjük, hogy a sólyom szaporodását ne veszélyeztessük. A zóna természetesen nem csak vízszintes, hanem függőleges irányban is ekkora.

Spirkelbach esetében annak nem lenne sok értelme, hogy a zónát több körre felosszuk, ez csak bizonytalanságot okozna arra nézve, hogy mikor milyen közel szabad repülni a fészekhez. A fontos az, hogy legyen védőzóna.

A zóna gyakorlati megvalósításához fontos, hogy a talajon felismerhető pontokkal jelöljük ki. Repülés közben a siklóernyősök csak így tudják megtartani a kívánt távolságot, becsléssel nem. Erre a célra alkalmas északon a B 10-es műút, délkeleten egy dűlőút, délnyugaton pedig a Rau-hegy csúcsa.

A sólymokat amúgy is megfigyelik, tehát jókor tudható lesz, hogy a Bavaria-sziklán költenek-e. Ha igen, akkor a védőzónát aktiválják azáltal, hogy tájékoztatják a siklóernyősöket egyrészt a siklóernyős egyesületen keresztül, amelynek minden ott repülő pilóta tagja, másrészt a starthely hirdetőtábláján. Ez utóbbin szerepelnie kell a védőzónának és a levegőből felismerhető azonosítási pontoknak. Ezt a megoldást szükség esetén alkalmazni lehet a régió más fészkelőhelyeinél is. Már jelenleg is él olyan szabály, hogy olyan sziklákon, ahol sólyom fészkel, február 1-jétől tilos túrázni ill. mászni. A Bavaria-sziklához hasonlóan más szikláknál is ki lehetne

jelölni védőzónát, ha szükséges. Erről esetenként külön kell dönteni.

9. Összegzés

A vándorsólyom fészkelőhelye körüli védőzóna kijelölésével anélkül is lehet siklóernyőzni Spirkelbachban, hogy veszélyeztetnénk a sólyom szaporodását. A starthely megfelelő kialakításával pedig csak csekély mértékben befolyásoljuk a táj képét. Így a Höllen-hegyen tervezett starthelynek a pozitív hatások mellett – pl. növeli Spirkelbachnak és az egész környéknek a vonzerejét –, nem lesznek negatív hatásai a természetre.

A természet szabadidős használata és a természetvédelem nem zárja ki egymást. Ellenkezőleg, a természetvédelmet gyakran azok az emberek művelik és támogatják, akik szabad idejükben a természetben tartózkodnak.

Véleményem szerint bizonyos, hogy a védőzónát el fogják fogadni, mert a repülősporthoz űzők a jövőben is ép és sokszínű természeti tájban akarnak sportolni, és ezért megértést tanúsítanak a sólyom védelmét szolgáló ilyen szabályozás iránt.

10. Szakirodalom

- M. Flade: *Közép- és Észak-Németország madártársulásai*, 1994
- Hepp-Schilling-Wegner: *Védelmet a vándorsólyomnak*, 1995
- Berchtesgadeni Nemzeti Park: *Vezérfonál a köszáli sas alpesi védelméhez*, 2000
- Grebe Táj- és Városépítő Tervezőiroda: *Légi sportok a Rhön bioszféra-rezervátumban*, 1998
- DHV és repülőklubok: *Lábstartos siklóernyőzés Schwabenban*, 2001
- Zeitler-Georgii: *Ikarusz és a vadállatok*, 1994

Fordította:
Mezei Bálint

Döntsd te is rekordot!

FORGALMAZÓ: ERFOLG TRADE Kft.
Tel./Fax: +36-77/481-954 Tel.: +36-30/938-1490

SUNLIGHTORRAFT "M Chopper" (ROTAX 582 / 65 LE)
WORLD MICROLIGHT CHAMPIONSHIPS 2003
Long Marston England, Helmut STERN/DWA ZECHNER (AUT)

2T kétütemű motorolajok
(szintetikus, félszintetikus)

SZINTETIKUS (Racing) Teljesítményfokozata: **JASO FC**
Kiváló minőségű szintetikus versenyolaj. Előkeverő ill. olajbefecskendező rendszerekhez egyaránt alkalmazható. Valamennyi kétütemű motorkerék-párhoz, robogóhoz, kerti kisgéphez, valamint személygépkocsik kétütemű motorjához alkalmazható. Az olaj-benzin keverési arány megválasztásához a gépkönyv előírásait kell követni.
Megfelel a következő előírásoknak: Hivatkozás: PN-70/C-96092, PKWIN 23.20.18-02.11, API TC, JASO FC, ISO L-EGD, TISI

FÉLSZINTETIKUS: Kétütemű, benzinüzemű, keverékes motorokhoz egész évben használható előoldott félszintetikus motorolaj.

A RE-CORD 2T motorolajok előnyös tulajdonságai:

- megakadályozza az üledékek képződését a dugattyúk gyűrűiben, az indítógyertyákban és a kipufogócsőben
- védi a kopástól a motor alkatrészeit, a dugattyúk gyűrűit, a csapágyakat, és a hengerfalakat
- ezáltal a motor károsanyag-kibocsátása alacsony
- lehetővé teszi a motor könnyű indítását hideg időben is
- közvetlenül az üzemanyag tankba tölthető
- az ajánlott keverési arány 1:50, vagy 1:40, ennél szegényebb keverék növeli a kopásokat és a beragadás lehetőségét; a dúsabb keverék pedig rontja a motor teljesítményét, növeli a karakodások mértékét, a gyertya meghibásodásának veszélyét, és a környezetszennyeződést

Minden repülő sporttársunknak
jelentős kedvezményt biztosítunk!

www.re-cord.hu

AEROMANIA

Hátmotoros és siklóernyős tanfolyamok

Túrák

Új és használt felszerelések

Miniplane TOP 80 használt hátmotorok

akár 450 ezer Ft-tól

www.aeromania.hu

06-70-381-1124

info@aeromania.hu



TOP 80

1800 €

2850 € - TÓL



MINIPLANE



FALCO

2190 € - TÓL



450 €



220 €

1980 €

**PARAMANIA
ACTION**

A Nagy-Eged hegyi siklórepülés szabályozása

23

Az Eged Eagles Siklóernyős Sportegyesület kezelésében lévő területen siklórepülő (siklóernyő, sárkányrepülő) tevékenységet csak érvényes MRSZ sportliszensszel rendelkezők végezhetnek. A sportcélú repülőtevékenység folytatása alatt a repülőeszköz parancsnokának rendelkeznie kell az alapvető dokumentumokkal: startnapló, sportliszensz, repülőeszköz légiakalmassági tanúsítvány, légi jármű azonosító szám (a szárnyon is feltüntetve).

A Nagy-Eged hegy (GPS koordinátái: N47° 55,5'; E20° 25') légtérkörzetében a légi jármű vezető saját felelősségére közlekedik, betartva az általános közlekedési szabályokat. A terület egy része természetvédelmi terület, ezért fontos a természet óvása. A terület megnövekedett igénybevételének következtében mindennemű szemetelés elkerülendő! Fára szállás esetén TILOS a szöbanforgó fát kivágni, megcsónkítani!

Start- és repülés közbeni veszélyt rejtő helyzetek, területi adottságok: Az ÉNy-i starthelyről történő startolásakor a vonulati tagoltság miatt É-i szél esetén annak erősségétől függően turbulencia keletkezhet. A DNy-i starthelyről startolásakor „balos” (D-Dny) szél esetén a Kis-Eged-hegy turbulenciájára kell számítani. A starthelyen kiálló sziklák növelik a startolás veszélyességét. A DNy-i és az ÉNy-i starthelyről elérhető É-D irányú leszálló ~900m-re található. Földrajzi elhelyezkedése miatt Ny-i szélben turbulenciára kell számítani. A Dk-i starthelyről történő startolásakor „balos” (Dk-K) szél esetén a vonulati tagoltság

miatt turbulenciára kell számítani. A Dk-i starthelyről elérhető K-Ny irányú leszálló ~500m-re található. Földrajzi elhelyezkedése miatt erős D-i szélben turbulenciára kell számítani. A leszálló környezetében magasfeszültségű légvezetékekre kell figyelni.

A gépjárművek parkolása a Ny-i leszállóban a leszállón keresztül menő földút hegyhez közelebbi oldalán megszokott. A D-i leszállónál a leszálló melletti műút két oldalán van parkolási lehetőség.

Az egri sportrepülőtér a Nagy-Eged hegyről nézve D-Dny-i irányban ~2km-re található. Ennek következménye, hogy a starthelyek közelében repülőüzem folyhat, ami különös figyelmet igényel.

A távrepülő pilótáknak a Bükk-hegység fölött lévő TSA korlátozást be kell tartani!

Oktatási tevékenység csak az Eged Eagles SE vezetőpilótájával kötött megállapodás alapján, valamint a Polgári Légiközlekedési Hatóság vagy az általa meghatalmazott szervezet által kiadott jogosítás birtokában végezhető.

A Polgári Légiközlekedési Hatóság által kijelölt személy valamint az Eged Eagles SE vezetősége által kijelölt személy (személyek) ellenőrzési tevékenységet folytathatnak. Ez esetben a kért dokumentumoknak rendelkezésre kell állnia.

Eged Eagles SE:
Sasvári Gábor
vezetőpilóta
Szalóki Zoltán
klub vezető

24 Fáraszállásom okai

A katasztrófák ritkán vezethetők vissza egyetlen kiváltó okra. Hibák, általában emberi mulasztások egész sorozatának harmonikus összjátéka kell ahhoz, hogy végül létrejöjjön a vészhelyzet. Nem volt ez másképp az én esetemben sem, amikor a húsvéti szlovén siklórepülő kiránduláson igen bensőséges kapcsolatba kerültem egy jól megtermett fenyőfával.

Az ernyő felhúzásánál nem vettem észre, hogy a kupolám jobb oldala egy kisebb gubanc miatt nem tudott teljesen kinyílni, így start után az ernyő irányíthatatlanná vált. Rövid cikkcakkozás után elég lendületesen rátekeredtem egy fenyőfa törzsére, becslések szerint 15 méteres magasságban. A men-



GERENDÉLY ZOLTÁN

tési munkálatok másfél óráig tartottak, személyi sérülés nem történt. Ezúton is köszönöm a mentésben résztvevő, bátor szikla- és hegymászó ifjaknak, akik segítettek nekem és az ernyőnek épségben visszatérni az anyaföldre.

Hazatérésünk után elkészítettem oktatóm, Tóth Zsuzsi részére a vészhelyzet tényezőinek rövid elemzését, hogy biztos lehessen benne: okultam az esetből. Kérésére most szerepeljen itt ez a rövid felsorolás, hátha más is tanulhat valamit a hibáimból. ■

Ok	Tényezők	Elkerülhető
Rádió meglétének hiánya	Figyelmetlenség, hanyagság	Soha nem tévesztem szem elől a repüléshez szükséges felszerelést
Zsinórzat alapos átvizsgálásának hiánya	Idegesség, figyelmetlenség, hanyagság	Soha nem mulasztom el felszállás előtt alaposan átvizsgálni a teljes felszerelést
Felhúzott kupola alapos szemrevételezésének hiánya	Idegesség, mindent elborító repülni vágyás, figyelmetlenség, hanyagság	Soha nem startolok el, amíg meg nem bizonyosodtam arról, hogy az ernyő alkalmas a repülésre
Oktatói utasítás figyelmen kívül hagyása	Idegesség, erős koncentráció a startra, figyelmetlenség	Minden pillanatban figyelek arra, amit az oktatóm mond, és soha nem engedem, hogy a repülés annyira lekösse a figyelmemet, hogy a külvilág megszűnjön létezni
Abnormálisan repülő ernyő vizuális vizsgálatának hiánya	Tapasztalatlanság, az események és a magas fenyőfák gyors áramlása, idegesség	Soha nem mulasztok el felpillantani a kupolára és zsinórzatra, ha szokatlan jelenséget tapasztalok repülés közben
Ernyő ismételt túlkormányozása	Tapasztalatlanság, idegesség	Gyakorlással

A segédmotoros siklóernyőkről és motorjaikról

A trájkos ernyők jelenleg az UL szakághoz tartoznak. Hátmotorokra a siklórepülő műszaki vezetők a továbbképzésen elhangzottak alapján adhatnak ki alkalmassági igazolást. Bővebben erről jó pár órát beszélünk az éves továbbképzéseken, amiről saját műszaki vezetődet kell megkérdezned, mert a rendelkezésre álló terjedelem ennek ismertetésére kevés.

A gyári motorok alkalmasságának alapja a gyári leírás, illetve kézikönyv. Az egyedi motorok kísérleti szerkezetnek minősülnek. Alkalmasságuk megállapítása kísérleti üzemmel történik. Ehhez megfelelő szakemberek és eljárás tartoznak. Akár csörlő esetén (erre már nagyon sok példa volt) akár



GURIGA

segédmotor esetén (erre még nem volt példa) a kísérleti üzem felügyeletét olyan személyre bízhatom (mint az MRSZ főpilóta, vagy főmérnök helyettes), aki erre jogosított (üzemi ellenőrző). Mivel eddig még nem jelent meg a színen legálisan házilag épített szerkezet, nem volt igény paramotor üzemi ellenőrző képzésre és jogosítás kiadására. Amint lesz ilyen, a legmegfelelőbb emberek lesznek jogosítva. Így van ez ma az UL szakterületen is, ahol nem típusösszeállítású SES szerkezet áll össze, ott a műszaki vezető bevizsgálhatja, üzemi ellenőrző repülő berepülheti és kísérleti üzemi engedélyt kaphat, illetve kísérleti szerkezetként alkalmas bejegyzést kaphat. A mi rendszerünkben azután ilyen szerkezettel csak minimum P2 fokozattól lehet repülni.

A többi már gyerekjáték (lásd a képet: Ada+cross, a képen MÓCZÓ LEVENTE „kincsei”). ■



Végső helyezés	Név	1. feladat		2. feladat		3. feladat		4. feladat		5. feladat		Összesen
		Km	Pont	Km	Pont	Km	Pont	idő	Pont	Pont	Pont	
1	Ferencsik Miklós	151,683	1000	183,465	977,6405	164,975	988,715	36:34p37mp	1000	725	4691,355	
2	Mezei Bálint	150,748	993,8358	187,661	1000	166,858	1000	36:47p23mp	942	750	4685,836	
3	Jarosch Imre	150,587	992,7744	183,465	977,6405	157,337	942,9395	36:21p (de berepült a határsába)	0	650	3563,354	
4	Ferencsik István	150,312	990,9614	187,661	1000	163,341	978,9222				2969,884	
5	Andrási Roland	149,135	983,2018	156,209	832,3999	150,52	992,0844				2717,686	
6	Czigler Elek	150,243	990,5065	187,661	1000		0				1990,507	
7	Farkas Szilárd	150,322	991,0273	126,454	0		0				991,0273	
8	Medák Tamás	150,001	988,9111		0		0				988,9111	
9	Balogh Zsolt	123,005	810,9346		0		0				810,9346	

A navigációs játék végeredménye



Ez a hely Börgönd repülőterének egy pontja. Lassan egészen benővik a fák, amelyek tavalyelőtt még kis csenevész bokorkezdemények voltak, négy éve pedig még nem is éltek. Pár év múlva sűrű erdő lesz majd itt, azon a helyen, ahol legkedvesebb társunk becsapódott. Itt most egy gránitba préselt réztábla őrzi MENYHÁRT ÉVA emlékét. Ezt a táblát gyakran látogatják a sárkányosok nagy családjának tagjai, megsiratják elvesztett lányukat. Ő pedig a magasból, jól ismert hamiskás mosolyával tekint le ránk, ittmaradtokra.

Dunaújvárosban, Menyhárt Évi kedvenc repülőterén idén májusban is megrendezték az Emlékversenyt. A hazai legrangosabb sárkányos eseményre 25 magyar és 6 külföldi pilóta jött el versenyezni-emlékezni. Hiszen a vérbeli



GURIGA

FOTÓK: PIERRE CUMIN

versenyzőnő emlékéhez az a leghűbb, ha a levegőben küzdve gondolunk. Rá, mialatt kapaszkodunk felfelé az égbe, hogy Hozzá minél közelebb lehessünk.

Ezen a versenyen – öt jól sikerült versenynappal, szinte

mindig erős széllel és furfangos termikekkel dacolva – azok nyerték a légi-harcot, akikről amúgy is tudtuk, hogy a *topon* lesznek.

BOROVSKY GERGŐ, klubjának teljes támogatásával, biztosan nyerte a csatát, az elmúlt év legeredményesebbje, UJHELYI BALÁZS előtt, és a tavalyi győztes NIZNER FERŐT is lenyomva.



A legjobb árbocos: VÁGÁNY ANDRÁS

ott a nagy átázott Kiskunsági Nemzeti Park, a jó kis leszívókákkal, és az egymástól eltávolodó emelésekkel.

Ezen az első versenynapon azonban még a szél is huncutkodott, olyan turbulens vontatásokat produkálva, hogy aki nem merte bevállalni, az a Dunán túlton maradt.

Tízennöt jutottak el a célig, közöttük Balika (Ujhelyi Balázs) 50

km/óra átlag sebességnél is gyorsabban. Nizner több, mint 10 km/óra átlaggal lassabban, így már sejteni lehetett, hogy a kétszer egymás után kupát elnyerő szlovák fenomen kemény termikbe vágta a kormányát, hogy harmadszor is el akarja vinni (s ezzel már végleg) a vándorkupát. GRUBER FERINEK lemerült a variója, PÁNDY ZOLI pedig nem bírt vontatásban vadonatúj Combatjával. Később ők lettek a verseny igazi vesztesei. Bizonyára rájöttek maguk is, hogy technikai hibát követnek, a felszerelés és a feladat ismeretének nem kétszáz



FILIPOVICS ATTILA

A verseny talán legszínvonalasabb része a rendezés és a repülésfegyelem voltak, amelyet jóízűre fűszerezett a barátság, az egymás tisztelete és a nagyszerű teljesítmények. Régen éreztem magam ilyen jól.

Bár két jó barátommal, elszokva a légivontatástól és bevállalva, hogy mindezt új gépeken fogjuk bepróbálni, nem végeztünk túl előkelő helyen, a hely varázsa és pilótatársaim lehetetlent nem ismerése mégiscsak pozitív élményeket hozott ki belőlem. Sok kritikus leszakadás és néha merésznek tűnő próbálkozás után azért mégiscsak bal eset és a legcsekélyebb sérülés nélkül zajlott a rendezvény, ahogyan a verseny végén KECSKÉS PETI valamennyiünk érzését megfogalmazta: Angyalunk újra vigyázott ránk.

Az első versenynap: Ruccanjunk le Szegedre!

A Tápéval határos Hírös város számunkra repülőteréről híres. Szinte minden dunaúji versenyen van egy-egy szegedi napunk, nem egyszerű feladat, mert a Duna túloldalán rögtön

százalékosan megfelelni, behozhatatlan hátrányt jelent. Egy esőnap után

Újra hagyományos feladat: Dunaúj-Pogány

Ezt a napot Nizner Fero nyerte, valószínűleg türelembajnoki címét kamatoztatta. Most ő lépte át az 50 km/órás átlomhatárt, de előtte sikeresen többször is visszazsállt, azután a legvégén mégis a célban landolt. Boro Gergő ismét a második, Ujhelyi Bali pedig itt a táv háromnegyedénél lepadlózott. Az árbocos VÁGÁNY ANDRÁS azonban ma is célos, így két nap után a harmadik helyen mérgegeti felfelé Xtralitje árbocát.

Az új vontató verseny Kis ATTILA megrepülőli első vontatásos távját, amelyért a verseny végén kiérdemli a legjobb „elsőbálosnak” járó különdíjat. Eközben Pogányban még a leglassabb gép is békésen legelt, miközben gazdája elégedetten iszogatót (a Wills Wing Sportot ennek tiszteletére neveztem el Kecskének).

Dunaújváros – Bugac – Orosháza

Száznegyven kilométert kitűzni! A versenyzők a fejüket fogták, miért nem jó az, ha legalább a mezőny 20 százaléka (az itt most hét pilóta) a célba ér? Hiszen ezt ajánlja az FAI szabályzata és a magyar sportszabályzat is. Az idő viszont az eddigieknél gyengébbnek tűnik, az ég még szinte kék, amikor az első vontatásokat elindítja a nagyszerű startmarsall: REGÖS CSABA.

BUZÁDY GYURI csak somolyog, Ő a hosszú feladatok híve, a rendezők némelyike velem együtt a fejét fogja, ma nem lesz célos egy se.

Estére pedig kiderül, kicsinyhitűek voltunk.

Ahogy azt kell, heten a célban, de nem sok kellett a szlovákiai magyar DROPKO EDUNAK és BALOGH ZSOLTINAK sem, hogy beessenek.

A negyedik versenynap szerdára esik

Szerda nekem mindig a Laciról szóló szójáték napja. Ma keserű a számban ennek a játéknak az íze. SZERDA LACI is elszállt, évek óta mindig itt láttam újra ezen a versenyen, s most nevezése után



A győztes: BOROVSKY GERGŐ

nem sokkal egy motoros sárkány roncsain távozott közülünk.

Miközben rakosgatom a gépem a mezőn, nézem a felhőket, amik hol összegomolyodnak, hol szétpárolognak. Előtte pereg az Emlékversenyekről készített film, amelyen gyorsított felvételek rohannak a felhők. Felnéznek az égre, most is rohannak, pedig semmi sem gyorsítja őket. Talán ők is csak Lacit keresik, de nem találják közöttünk.

A buta feladat végül is Kecskés Petinek és Kecskének megy legjobban. A kilenc fordulópontra jutott sárkányból ő tolja el a legmesszebb trapézát, Nizner



magukat, kinek nem volt beállítva a GPS-e, kinek rosszul, és van akinek 14 méter hiányzik a fordulás igazolásához. Gruber Ferinek a második helye műlott figyelmen kívül, azon, hogy nem töltött elemekkel repült és hogy az eligazításon elhangzottakat nem tette magáévá. Tanul-e belőle, hogy a nemzetközi versenyeken már ne fordulhasson vele ilyen elő? Vagy mi valamennyien tanulunk-e abból, hogy hogyan jussunk célba ilyen nehéz, küzdelmes feladatokban?

Hiszen emlékszem, Évike is hibázott a GPS-el, rontott napokat, és még soha sem repült el Dunajúrból Szegedig.

Mi pedig ezen a versenyen sokan kopíroztuk őt elkövetett hibában, néhányan pedig lemásolták azt, hogyan kell folyamatos teljesítménnyel a legjobbak közé kerülni.

Akárhogy is, ezen a versenyen megint valamennyien Rá emlékeztünk.

és Gruber előtt. Már megint a leglassabb géppel a leggyorsabbak előtt.

Másnap

még senki sem tudja, hogy az utolsó versenynap következik. Szintén töréssel Szeged, de most az előző naphoz hasonlóan még reménytelenebbné tűnik a fordulópont teljesítése. Nem így van, csak a türelmetlenek nem jutnak el odáig, és a kupát ezen a napon elvesztő Nizner gondolja úgy, hogy ezen a napon a mázlifaktor döntött. Nizner, a türelmenyien mellett szál le a fordulópont előtt, míg a célban nyolcan vannak ismét. Igaz hárman technikai hibával lepontozzák

Hely.	Közb.	Nr.	Név	Ország	Total
1	ISE	22	ÚJHELYI Balázs	HUN	8102
		31	GRUBER Ferenc	HUN	
		2	PÁSZTOR Otto	HUN	
		36	BALKÓ Imre	HUN	
2	Slovakia	19	NIZNER Ferdinand	SVK	7042
		9	DROPKO Eduard	SVK	
		13	KUNIK Jozef	SVK	
		26	BOROVSKY Gergely	HUN	
3	Cumulus	17	LÁZAR Olga	HUN	6582
		28	BORBÉLY Tibor	HUN	
		12	PÁNDY Zoltán	HUN	
		11	PREMYSL Benes	CZE	
4	Czech	18	GENCUR Lubin	CZE	5753
		26	BRACH Jiri	CZE	
		1	KECSKÉS Péter	HUN	
		23	SZÁSZ Péter	HUN	
5	Slovenia	7	PETRO Zoltán	HUN	4963
		19	TAKÁCSY Géza	HUN	
		16	KUTASI Ferenc	HUN	
		6	MEDÁK Tamás	HUN	
6	Malév	27	MAJOROSS István	HUN	4581
		25	FILÓ László	HUN	
		30	VÁGÁNY András	HUN	
		32	SZABÓ Gábor	HUN	
7	Hogresson	10	BORBÉLY Gábor	HUN	4570
		4	BÉRES Károly	HUN	
		33	BALOGH Zsolt	HUN	
		20	KISS Attila	HUN	
8	Laminar	5	KEREKES László	HUN	3486
		8	FENYVESI Ferenc	HUN	
		12	PÁNDY Zoltán	HUN	
		26	BOROVSKY Gergely	HUN	

Hely.	Nr.	Név	Szárny	Ország	T1	T2	T3	T4	T5	Total
1	26	BOROVSKY Gergely	Aeros Stealth KPL2	HUN	777	790	798	418	850	3633
2	22	ÚJHELYI Balázs	Aeros Combat 2	HUN	834	400	874	247	887	3242
3	19	NIZNER Ferdinand	Aeros Combat 2	SVK	637	854	745	535	244	3015
4	11	PREMYSL Benes	Aeros Combat 2	CZE	42	762	724	491	711	2730
5	16	KUTASI Ferenc	Moyes Litespeed 5	HUN	625	332	426	455	784	2622
6	31	GRUBER Ferenc	Aeros Combat 2	HUN	375	647	724	532	298	2575
7	18	GENCUR Lubin	Aeros Combat 2	CZE	124	524	745	275	810	2478
8	33	BALOGH Zsolt	Laminar ST14	HUN	686	397	547	121	653	2404
9	9	DROPKO Eduard	La Mouette Topless	SVK	245	661	581	334	429	2250
10	30	VÁGÁNY András	Moyes Xtralite	HUN	609	705	611	194	114	2233
11	17	LÁZAR Olga	Laminar 13	HUN	374	348	390	345	480	1937
12	2	PÁSZTOR Otto	Reflex C	HUN	598	529	279	121	400	1927
13	15	KUNIK Jozef	Quasar R	SVK	222	774	366	121	294	1777
14	1	KECSKÉS Péter	Wills Wing Sport	HUN	ABS	554	399	560	114	1627
15	23	SZÁSZ Péter	Airwave Klassic	HUN	492	507	219	121	114	1453
16	36	BALKÓ Imre	Aeros Combat 2	HUN	678	43	334	121	249	1425
17	6	MEDÁK Tamás	Aeros Stealth KPL2	HUN	395	298	222	121	114	1150
18	32	SZABÓ Gábor	Airwave Klassic	HUN	379	210	214	210	0-11	1127
19	7	PETRO Zoltán	Aeros Stalker	HUN	340	154	40	ABS	571	1105
20	10	BORBÉLY Gábor	Aeros Stealth KPL2	HUN	178	164	293	300	114	1049
21	28	BORBÉLY Tibor	Aeros Stealth KPL3	HUN	42	332	209	150	279	1012
22	3	HORVÁTH Zoltán	Moyes XS	HUN	120	296	190	180	114	900
23	19	TAKÁCSY Géza	Airwave Klassic	HUN	577	ABS	ABS	ABS	315	892
24	4	BÉRES Károly	Moyes Xtralite	HUN	242	26	40	121	211	640
25	27	MAJOROSS István	Moyes XS	HUN	ABS	289	67	162	114	632
26	26	BRACH Jiri	Quasar Relief 15	CZE	DNF	126	184	121	114	545
27	20	KISS Attila	Laminar ST14	HUN	42	209	40	121	114	526
28	5	KEREKES László	Laminar ST14	HUN	DNF	DNF	149	121	244	514
29	25	FILÓ László	La Mouette Topless	HUN	177	169	40	121	DNF	507
30	8	FENYVESI Ferenc	Laminar ST14	HUN	42	DNF	40	DNF	114	196
31	12	PÁNDY Zoltán	Aeros Combat 2	HUN	42	26	DNF	DNF	DNF	68



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

Magyar Bertalan
(beric)

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

Új hirdetési tarifáink

Apró: 300 Ft
(20 szóig, hasábra szedve, kiemelés nélkül)

1/6 színes 1500 Ft

1/6 f/f 1200 Ft

1/3 színes 3000 Ft

1/3 f/f 2000 Ft

1/2 színes 4500 Ft

1/2 f/f 3000 Ft

1/1 színes 6000 Ft

1/1 f/f 4000 Ft



Apollo Racer GT
kétüléses
motoros sárkány eladó!
Motor: Rotax 503/2V
(alaplmszerekkel)
Szárny: C4M 14,5 m²
Irányár: 700 ezer Ft.
Tel.: (20) 9929-166,
Ivány Gyula

- Vadlúd típusú, egyszemélyes, Trabi motoros trike; Apollo tandem típusú, VW motoros trike; Rotax 503 főtengely eladó. Kics SÁNDOR, 3064 Szurdokpüspöki, Gyöngyösi út 30. Telefon: (20) 561-9415. (3/1)
- Yaesu VXA-120 Aviator pro II új repsávós kézirádió eladó. Tel.: (30) 98-54-194
- Vásárolnék DHV1-es, 5-6 éves, biztonságos ernyőt, első repüléseimhez. Súlyhatár: 80-105 kg. Értesítést (adatokkal, esetleg képpel) csak faxon várok: (06-94) 353-058
- Kétszemélyes motoros sárkány, Hódgépés trike; Rotax 503DCDI motor C-15TN szárnyal 995 ezer Ft-ért eladó. Tel.: (30) 9244-974, Takács István (3/1)



AIRCROSS
motoros sárkány
CX19 szárnyal,
továbbfejlesztett Molson
motorral, alaplmszerekkel,
kitűnő állapotban eladó. A
trike kétszemélyes, oktatás-
ra, utasrepültetésre is alkal-
mas. Irányár: 450 ezer Ft.
Tel.: (30) 309-6663



APOLLO 15TN
szárny 60 órával
500 ezer Ft;
ill. **APOLLO XP** szárny
4 órával
700 ezer Ft-ért eladó.
„Susztee”
Tel.: (20) 9316-275 2/1

Rakétás

mentőrendszerek!

Cseh gyártmányú Galaxy-
GRS rakétás mentőernyő
(légijármű-visszatérítő)
rendszerek nagy választék-
ban rendelhetők!

- motoros-sárkányra,
ultrakönnyű repülőgépre, vitor-
lázó repülőgépre, motoros
vitorlázóra!
- 12 különféle típus,
3 különböző konténer,
15 rögzítési mód!
- 3 év alatt
5 országban
6 megmentett pilóta!

Információ: UTREBO Kft.
8200 Veszprém Solyi út 18.
tel: 20/542-61-98
web: www.utrebo.vnet.hu
e-mail: utrebo@vnet.hu



Eladó egy
motoros sárkány
97'-es CX-MD szárny, 503-1V
felújított motorral; kétüléses,
rugózott és fékezett trike.
Tel.: 06-20/58-44-354
Jagadics Norbert
9431 Fertőd, Óvoda u. 11.



Rotax 503/1V
motoros sárkányrepülő,
CX 1100 Tandem R típusú
szárnyal, Apollo metálcék,
széles nyomtávú trike-kal, jól
felszerelt műszerezettséggel
(rádió gps, bukó, intercom)
eladó.
Tel.: (52) 398-479

2/1

airmax

Új DHV-1-es az Ozone-tól

Érezhetően csökkent a minimális súllyedés, ezért sokat lejtőszelező és termikelő pilótáknak is ajánlott. Load teszt: 126.

MULTO

5 méretben 55-135kg

OZONE



Nagy test nagy élvezet...

MCDADDY

41: 130-200 kg 44: 140-230 kg

airmax
SIKLÓERNYŐ ÉS KITE CENTER

0620 9264 -251

e-mail : info@airmax.hu

net : www.airmax.hu



BIGOLDEN DHV 1-2

Egy hosszú menet...

38 : 115-180 kg

42 : 140-210 kg

GRADIENT



GOLDEN DHV 1-2
Egy ernyő mindenkinek!

5 méretben 55-130 kg, XS-es 55-70 kg !

TENGERSZEM Sportbolt

1067 Budapest, Teréz körút 33.

Nyitva : H-P 10-19h, szombat 10-14^h

Tel.:(06-1) 3111-866, (06-70) 381-9313

www.flyaway.hu; www.tengerszem.hu



Nova
Gin
Avasport
Wings
Bräuniger
Digifly

Tanfolyamok
Felszerelés
Kiegészítők
Utazás
Szaktanácsadás



Egy bolt
ernyősöknek, túrázóknak
és túrázó ernyősöknek





APOLLO
UL AIRCRAFT „HALLEY”
E-mail: apollo@mail.datanet.hu Internet: www.halley.hu