



[www.HOR-PROP.com](http://www.HOR-PROP.com)

# Falégcsavarok gyártása

tel.-fax: 00-421-47-4381136

mobil: 00-421-905-134305

00-421-908-530603

E-mail: [hor-prop@hor-prop.com](mailto:hor-prop@hor-prop.com)



## GPSMAP 96C

Repülő-autós-hajós üzemmódok, 160x240 pixeles színes kijelző, vízálló, 119MB memória, automatikus autós útvonaltervezés akár házsámra is.

Alaptartozék: JEPPESEN légtér adatbázis, USB kábel, szivargyújtós tápkábel, csuklópánt, szarvkormányra rakható tartó, 2 AA elem, Trip&Waypoint manager CD



# GARMIN®



Tudjuk az utat

földön, vízen, levegőben

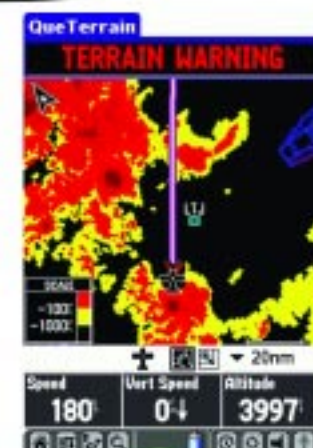
iQue 3600a

Aviation GPS + Palm PDA

Repülő-autós-hajós üzemmódok, 320x480 pixeles 97mm átlójú kijelző, 64MB memória (bővíthető 1 GB-ig!), automatikus autós útvonaltervezés navigációs beszédhanggal.

**Domborzati riasztás, Flight Log, E6B computer, Weight & Balance**

Alaptartozék: JEPPESEN légtér adatbázis, USB kábel bölcsovel és töltővel, szivargyújtós tápkábel, GA27C antenna, szarvkormányra rakható bölcso (a mellékelt ábrán), setup CD



Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 06 1 222 3333 [gps@aircraft.hu](mailto:gps@aircraft.hu)

[www.garmingps.hu](http://www.garmingps.hu)





**A Szabad Repülők Szövetségének lapja**  
**Postacím: 1550 Budapest, Pf. 171.**

**Főszerkesztő: KERÉKES LÁSZLÓ**  
 Tel.: (20) 364-6921  
 E-mail: laszlo.kerekas@hmth.hu

**Szerkesztő, tipográfus:**  
**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:**  
**KERÉKES LÁSZLÓ. Tel.: (20) 364-6921**

**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 cséken befizetve, vagy a Szabad Repülők Szövetségéhez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

**A címlapon: ELLENFÉNY**  
 Fotó: PIERRE CUMIN  
 Montázs: MAGYAR BERTALAN

## MRSZ-közgyűlés 2005. június 18-án

# Szavazók és egyebek

**A**z MRSZ klubjainak 47 küldötte jelent meg az MRSZ (most már létszámtól függetlenül határozatképesként meghirdetett) közgyűlésére. Ez kevesebb, mint az összes küldött egyharmada. A 47-ből 26 siklórepülő küldött volt (az 57 lehetséges összes siklórepülő mandátumból). Ez kevesebb,



KERÉKES LÁSZLÓ

mint 50 százalék, így a siklórepülők kérdésében nem lehetett semmilyen döntést hozni a szakág jogi személyiségű szervezetét illetően.

Mivel ebből a 26-ból is 18 eleve a Szabad Repülők Szövetségéhez tartozó szavazó volt, mondhatjuk, hogy ezen a szervezeten kívül csak három klubot érdekelt, mit is dönt az MRSZ közgyűlése.

Elsőként ellenőrző és fegyelmi bizottságot választott:

**Ellenőrző Bizottság:** SZILCZER ATTILA, KOMLÓS VILMOS, SÁGODI JÁNOS, CSIGA SÁNDOR, SZÉP JENŐ

**Fegyelmi Bizottság:** MÉSZÁROS LÁSZLÓ, BUZÁDY GYÖRGY, TÖRÖK SÁNDOR

Elfogadta az éves mérleget és közhasznúsági beszámolót.

Elfogadta a Szövetség Szervezeti és Működési Szabályzatát.

Végül döntött arról, hogy a megalakult Szövetségek az MRSZ tagjai lehetnek, amennyiben a szakágak szek-

cióüléseiken többséggel elfogadják az önálló szövetséggé válást és a jogi személyiséghez kapcsolódó feltételekkel rendelkeznek.

Jellemzően a siklórepülők utolsók a szakág jogi személyiségének megalkotásában, a hőlégballonosok kivételével már minden szakág megalakította ezen szervezetét.

A Szabad Repülők azért mentek el a közgyűlésre, mert az MRSZ Alapszabálya szerint ott lehet őket felvenni. Azonban az MRSZ elnöke kijelentette,

hogy előbb a siklórepülők döntsék el mit akarnak, és amennyiben a szakág szekcióülése határozatképesen a Szabad Repülők Szövetségét javasolja a szakág jogi személyiségű szervezetének, akkor annak semmi akadálya nem lesz.

Az „Egyebek” napirendi pontban megismételtük kérésünket a jogalkotás, a légtér csökkenés és a siklórepülés természetvédelmi megítélésének anomáliáit illetően. A közgyűlés határozatot hozott arról hogy az MRSZ elnökségének kiemelten kell ezekkel a témákkal foglalkoznia, mert az eddigi elnöki, képviselői és egyéb ráhatások eredménytelennek bizonyultak.

A szakbizottság a közgyűlés után összeült és elhatározta, hogy minél hamarabb meghirdeti a szakág szekcióülését az önálló jogi személyiségű siklórepülő szakág létrehozására. ■



# Kérlek Benneteket!

## A szakmai vezetőktől kicsit több figyelmet!

Kérlek benneteket, klubjaitokban fordítsatok nagyobb gondot az MRSZ üzemeltetési rendszere szabályozóinak betartására. Arra, amit a szakmai továbbképzéseken megbeszéltünk.

Hogy például a siklórepülőhöz tartozik egy törzskönyv, egy légialkalmassági kártya, hogy erre az alkalmassági kártyára van felragasztva a biztosítást igazoló matrica, és a műszaki vezető CSAK A BEJELENTETT légijárművek alkalmassági vizsgálatát végezheti el és teheti rá a számozott bélyegzőjével igazolását, hogy a légijármű alkalmas.

Az alkalmassági kártyán KÖTELEZŐ a gyári számnak fent lenni, a kupolán (szárnyon) pedig, lehetőleg a gyári adat-tábla mellett, legalább 2 cm-es betűkkel, számokkal az azonosító jelnek szerepelnie kell! Szeszies filccel, eltávolíthatatlanul!

Az oktatóitokra szóljatok rá, hogy aki nem akkreditált iskola, annak valamennyi növendéke érvényes liszensszel kell rendelkezzen (jelenleg az Airborne, az Óbuda, az MPC, a Cloudbase, az Enairgy, az Airmax, a UP és a Bácska Repülőiskola siklóernyős iskolái akkreditáltak).

A holdudvarotokban lévő feketézóktól jelentősen tartások magatokat távol. Csörölni, MRSZ által nyilvántartott starthelyről felszállni, különösen amikért fizettünk, számukra nem engedélyezett. A csörölkezelő klubja szakmai működésével játszik, ha ilyen személyeket csöröl.

Aki ernyőt ad el, gondolja meg, kinek

adja el és milyen tájékoztatással. Ha azt hiszi, magánügy, komolyan téved, mert a baleset kivizsgálása esetén az okok vizsgálatánál felmerülhet az a kérdés, hogy az arra a típusra nem képzett személy kinek a közreműködésével jutott repülési lehetőséghez.

A balesetek bejelentése jogi kérdés. Az ernyők és a személyek bejelentése is az. Most épp 12 millió per, két bűnvádi eljárás, két hatósági vizsgálat zajlik olyan ügyekben, ahol az oktató nem jogosultat oktatott, a területen nem jogosultak ütköztek össze, a kiállított paramotorok gyári azonosító számok nélkül műszaki alkalmasítva voltak, és a balesetet szenvedettnek épp nem volt semmilyen érvényes papírja.

Néhány klub még mindig tartozik a nyilvántartási díj befizetésével, holott a papírokat már megkapta. Nem tudjuk kifizetni a biztosítási számlát, az odaítélt startalap pénzeket, a sportolói támogatásokat, mert még hiányoznak befizetések. Kérlek benneteket, pótoljátok mihamarabb. Kérem, hogy a „KLUB” ne csak klubtagdíj beszédéből, hanem az információk továbbításából is álljon.

Hogy egyes klubokban hanyag és a szabályozást megkerülő munka folyik, az a mi időnkől és az értelmes munkától túl sok időt vesz el. Kérlek benneteket, figyeljete jobban oda!

Köszönet azoknak az egyesületeknek, ahol ezt megteszik.

Tisztelettel:

GURIGA

## Podbrezova Kupa (FAI Category 2.) Sárkányrepülő Verseny

Szlovákia, Lopej 2005. július 30 – augusztus 7.

Emlékeztető kiírás a magyar versenyzők részére

**A verseny rendezője:** A szlovákiai LAA

**Zsűri:** Az FAI 2. verseny kiírása alapján

**Program:**

**Július 30.** (szombat) beérkezés, szállásfoglalás este 21.00-ig (Lopej, Kol-légium)

**Július 31–augusztus 2.** edzőnapok saját szervezésben

**Augusztus 3-6. Podbrezova Kupa versenynapok**

**Augusztus 9.** (vasárnap) tartalék nap., eredményhirdetés

**Nevezés:** A verseny hazai szervezésű részére nevezni 2005. július 14-ig lehetett a nevezési díj (szállással 23.000 Ft, hozzátartozónak 20.000 Ft) eljuttatásával és a versenyző adatainak megadásával (név,

szül.adatok, licence szám, sárkány típus és azonosító, GPS típus). Egyéb nevezést a helyi szabályzat alapján a rendezővel kell rendezni!

Az általunk szedett nevezési díj tartalmazza a nevezők (és a befizetett hozzátartozók) részére a szállást, a rendezést, valamint a Podbrezova Kupa versenynapjain (augusztus 3-8-ig) a reggelit, vacsorát és szállítást és a közös programokat.

**A nevezés feltételei:** P2 jogosítás, érvényes MRSz licence, légialkalmas és nyilvántartott légijármű, érvényes (IPPI kártyával igazolt) felelősségbiztosítás

**Feladatok, értékelés, díjazás:** a Podbrezova Kupa kiírása szerint

## Veterán Találkozó

2004-ben a vének tanácsa úgy döntött, a következő találkozó színhelye a Magas Tátra legyen. Mostanra a szándék cselekvéssé érett.

**Az időpont:** 2005. szeptember 29-től október 2-ig.

**Pontos helyszín:** Stary Smokovec, Gallik Stefan háza: Smokovce 48.

**A veterán tagság feltétele** a szokásos 50 év pont felett legyen a „korod”, azaz az életkorod legyen legalább 40 év, + repült évek számát add hozzá. „Kapcsolt alkatrészed” lehet fiatalabb is.

**Részvételi díj:** 600 Sk (kb. 4000 Ft, ami tartalmazza a szállást és a reggelit)

**Jelentkezni** az MRSZ-ben TÓTH ZSUZSINÁL lehet (személyesen Bp.,Dagály u. 11., vagy telefon: 30/9037804), nála lehet a pénzt is befizetni (koronában, vagy forintban). Szeretettel várunk minden „öreget”

TURÁN VOJTECH prezident

HALMOS PÉTER (Pamír) viceprezident

## NÉVJEGY: MÉHÉSZ SÁNDOR

## Két szóval: rendkívül sokat

**Repülőszövetségi közgyűlés. Korábban még nem találkoztunk. Sándor nagyon elfoglalt. Nehezen tudom csak megszólítani.**

*MIKE: Hogyan kezdted a repülést, melyik formáját űzöd, és mi motivált, hogy belevágj?*

**SÁNDOR:** 1972-ben hajtottam végre az első ejtőernyős ugrásom a Dunaújvárosi Repülő és Ejtőernyős Klub tagjaként, a kisapostagi reptéren. Ekkor még nem volt tudatos, hogy hosszú évekig – a mai napig – aktívan folytatam az ejtőernyőzést, sőt a hivatásommá válik. Az akkori évfolyamtársaim, osztálytársaim közül már ugrott egy-két srác; én sem akartam lemaradni, persze hogy elkezdtem. Sajnos, ma már a régiek közül senki sem folytatja ezt a remek sportot. Az eredményeimről csak annyit, hogy nagyon sok hazai és külföldi versenyen vettem részt a Magyar Honvédség válogatottjával, ahol számos dobogós helyezést értem el egyéni- és csapat-célbaugrásban. Amire szintén büszke vagyok, hogy fiatalabb koromban egyéni összetett utánpótlás bajnok voltam. Tavaly a hajdúszoboszlói Hüse Károly Ejtőernyős emlékversenyen egyéni célbaugrásban 4. helyezést értem el, csapat-célbaugrásban viszont elsők lettünk.

*MIKE: Mit adott neked a sport?*

**Sándor:** Két szóval: rendkívül sokat! Nagyon sok érdekes helyre eljutottam a sport kapcsán. Ha egy párat említek, az nem sokat mond el az egész sport-pályafutásomról; de egy-kettőt azért említek: 1984-től évekig jártunk ki Ausztriában a Bundesherres (osztrák hadsereg) téli-

sport-versenyeire itt síeléssel egybekötött ejtőernyős célbaugró versenyen indultunk. Hegy tetejére és a hegy alá – természetesen nem sík terep volt a kijelölt célterület. 1990-ben egy An-2-vel 12 fővel a fedélzeten Rómába repültünk az akkori Labdarúgó vb-re, amelyen mint a Magyar Ejtőernyős Bemutató csoport vettünk részt: a vb programját színesítettük látványos ejtőernyős bemutatóval, több nemzet csapataival együtt. Hadd említsen meg pilótánkat, LÁNC TIBORT, aki Malévnél szolgált hosszú évekig, mint kapitány. Sajnos, már nincs közöttünk. Rendkívül izgalmas út volt, természetesen több leszállást kellett beiktatni (néha a rossz időjárás miatt). 1993-tól folyamatosan részt vettünk a Katonai Ejtőernyős Világbajnokságokon. Több alkalommal voltam a Magyar Bajnokságokon csapatcélba ugrásban első helyezett csapat tagja. Számtalan olyan élményem van, amit lehet, hogy a közeljövőben nem igen tapasztalnak meg mások. 6400 méter volt a legnagyobb magasság, ahonnan ejtőernyős ugrást hajtottam végre, Mi-8T típusú helikopterből. Éjszakai ugrásban pedig 4500 méter, amit néha alakzatban hajtottunk végre az akkori kollégáimmal (formaugrás). Elsők között kezdtük el Magyarországon az úgynevezett kupola-formaugrást, MÉSZÁROS GYÖRGY egykori parancsnokkal. Nagyon sok légi-



### MÉHÉSZ SÁNDOR

Klub:

Szolnoki Honvéd Ejtőernyős

Sportegyesület,

Honvéd Sportrepülő

Egyesület

Státus:

a Repülőszövetség főtitkára,

ejtőernyő-oktató

Ernyő: Zenit 250

Elérhetőség: 06-30-95433368

bemutatón vettem részt a pályafutásom során. A mai napig is aktívan versenyzek, valamint versenyeket rendezek, szervezek, ahogy az időm engedi. Készülök a taszári ejtőernyős célbaugró versenyre, és egy csapatban versenyzek barátommal, egykori kollégámmal, MÉSZÁROVICS GYURIVAL, aki jelenleg is aktív ejtőernyős sportoló; még mindig ő ren-

delkezik a legtöbb, közel 14 ezer ejtőernyős ugrással Magyarországon. Épp most érkeztem meg a VIII. Taszár Honvéd ejtőernyős versenyről, ahol szintén elsők lettünk csapat-célbaugrásban.

*MIKE: Kalandos életút...*

**Sándor:** Az életutam elég mozgalmas és érdekes volt. Sokat megtapasztaltam és sok mindent elértem. Vannak dolgok, amit ma már másképp tennék. Említed, hogy komoly beosztást töltök be a Szövetségénél. Én úgy helyesbíténék, hogy felelősségteljes beosztást, amit nagyon komolyan veszek. Valamennyi volt „beosztás”-om komolyan vettem, attól függetlenül, hogy vidám természetű és humort kedvelő embernek tartom magam.

*MIKE: Távolati terveid?*

**Sándor:** Igazából ahhoz, hogy egy jó vezető terveket készítsen, előbb tájékozódásra van szüksége. Ez nem minden esetben a sírámok meghallgatása. Van elég tapasztalatom, hogy a kreatív, dolgos szakembereket felismerjem. A cél meghatározása után a feladatot világosan meg kell jelölni, és tudatosítani kell! Kellő áttekintés után fogom meghozni azokat a döntéseket, amelyeket beterveztek az elnökségnek. Természetesen ez nem tarthat hosszú ideig, mivel már számos olyan feladattal kellett szembesülnöm, amire évek óta nem volt „elszántság”. Így például információ-áramlás-kommunikálásra van szükség, mely elvezet az egymás iránti bizalomhoz. A tervezés a gazdaságos működés feltétele. Szervezés, feladatok meghatározása, értékelés: elismerés - felelősségrevonás.

Húztam egy vonalat, nem nézek mögé, mert akkor nincs elmozdulás előre. Azonban már most tudom, hogy a Szövetséget át kell alakítani, hogy hatékonyan tudja a tagságát segíteni és képviselni.



A vezető legfontosabb ismérve az a képesség, amelynek révén el tudja érni, hogy a csoport a kívánt irányba mozogjon és az elvárt módon cselekedjen. Inkább a cselekedeteim után kerüljön sor a megítélésemre.

Én a MRSZ átalakítását nem szeretném, hanem akarom! Valószínű, hogy nem fog érdeksérelmem nélkül menni, de lépni kell. Ami „jó volt” az elmúlt 15 évben, az már látszik, hogy nem jó 2005 után. Nagyon sok MRSZ-dokumentumot olvastam az elmúlt 15 évről, megrázó volt egy-két eset. Ezt a pazarlást, és a sok elhibázott döntést ma már nem lehet megengedni.

Nyíltta teszem a Szövetség munkáját, azt, hogy melyik klub, egyesület mit kapott az MHSZ-vagyomból. Már elké-



FALUDI MIKLÓS

szült Budörs közép- és hosszútávú terve, ami beterjesztésre került a Fővárosi Önkormányzathoz. Tárgyalásokat folytatunk az Allianz Hungária Rt-vel és más biztosítóval, a Társadalmi Szervezetek Országgyűlési Albizottságával. A Polgári Légügyi Hatósággal, a GKM Légügyi Főosztályának terjesztettünk elő „érdemi szakmai” javaslatokat a szakszolgálati engedélyekkel kapcsolatban.

A légtérgazdálkodással kapcsolatos rendelet negatív hatásába sem fogunk beletörődni. Úgyhogy van munka épp elég, ami gyors megoldásra vár.

Minden sportolóknak és szabadrepülőnek kívánok sok puha leszállást és szabad légtérrel. ■

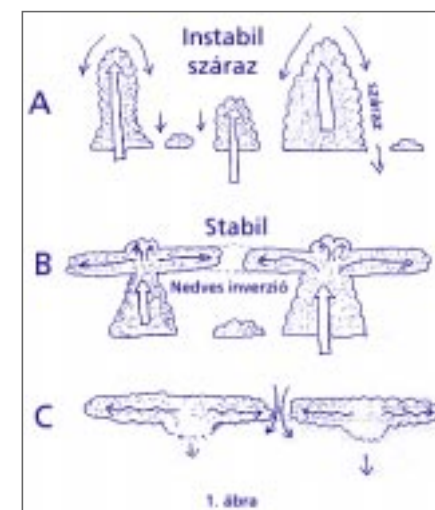
## Felhőkalausz kezdőknek Égnézés (VII.)

Az alábbi írás egy meteóval foglalkozó sorozat része, szerzője TOM BRADBURY. A XC. 54. számában megjelent cikk alapján fordította MIKLÓSI GÁBOR (gmiklosi@freemail.c3.hu). (Az OMSZ honlapján egy nagyon jól használható képes felhőatlaszt találhatsz, ami segít a tájékozódásban.)

A felhők fejlődésének egyik leggyakoribb formája a cumulusok összezáródása, amikor szinte teljes stratocumulus réteget alkotnak. Ez gyakran megtörténik olyan napokon, amikor amúgy csodásan lehetne repülni. Az 1. ábra a szétterjedési folyamat három stádiumát mutatja.

Az A. ábra instabil légtömeget mutat a magasban, viszonylag száraz levegővel, inverzió nélkül. Itt a cumulusok teteje nagyon szabálytalan. Minden egyes felhőtorny elmozdít egy adagot a fönt lévő száraz levegőből és lehozza a cumulusok közé. Ez csökkenti a cumulusok szintjén a páratartalmat, és eredményeképpen a felhők gyorsabban párolognak el, miután megszűntek bennük a termikék. Ilyen esetekben a felhők tagoltak maradnak, elég sok napsütés éri a talajt és a termikék egyenletesen oszlanak el.

A B. ábra azt mutatja, hogy mi történik, ha a felhők tetejét nedves inverzió határolja. Az inverzió korlátozza a felhők növekedését, így azok teteje nagyjából ugyanolyan magasan van. A feláramlások az inverziót elérve oldalirányba térnek ki, és az általuk felvitt nedvesség vízszintesen terül szét. Ha az inverziót alkotó és a felette lévő légtömeg nagyon száraz, a felhő



elpárolog, még mielőtt teljes zárt réteg jönne létre. Ha erős termikék ütköznek az inverzióknak, turbulenciát keltenek, ami felülről meleg levegőt húz le. Ez csökkenti az inverzió alatt a páratartalmat, és meggátolhatja a felhők teljes szétterülését. Az óceán fölött a gyengébb, de hosszabban tartó konvekció fokozatosan annyi nedvességet emel az inverzió szintjére, hogy végül az ellaposodó cumulusok összeérő nagy területű stratocumulust hoznak létre. Az ilyen felhőréteg nagyon gyakori a tenger és a

**airmax**  
SZAKKÖZVETÍTŐ KFT.

Ozone Buzz, DHV 1/2 Kiemelkedő biztonság, a Vibe-at felülmúló teljesítmény mellett.

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

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklószám, trimsebesség. Távréplőknek...

**OZONE**  
ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól.  
**BUZZ & RUSH**

partok fölött, a nagy anticiklonok keleti oldalán.

A C. azt mutatja, hogy a szétterülő stratocumulus-réteg hogyan szünteti meg a további besugárzást, a szárazföld fölött a termikek megszűnését okozva. A stratocumulusok gyakran nagy, 50-100 km átmérőjű cellákat alkotnak. A cellákat keskeny törések választják el egymástól. A sokáig megmaradó törések között leáramlási sáv alakulhat ki.

### Hogyan okoznak a régi frontok összezáródást?

Az aktív frontok nagy felhőmélységgel rendelkeznek: a front általában azért gyengül és szűnik meg, mert egy nagyobb időjárási rendszer miatt a levegő nagy területen alámerül. Egy új anticiklon például általában annyira meggyengíti a korábbi frontot, hogy abból nem marad más, mint egy nagyon nedves levegősáv, begyűrődve a merülési inverzió alá. Az ilyen frontokat a meteorológusok rendszerint letörlik a térképeikről, így azok nem is láthatók a tévében vagy a napilapok előrejelzési ábráin. Néha ki lehet találni, hogy hol helyezkednek el, ha gondolatban meghosszabbítjuk a feltüntetett frontokat. Ezek a halott frontok tönkreteszik a jó repülést. Ez a láthatatlan nedvesség csak arra jó, hogy az első cumulusok kialakulását követően néhány órán belül nagy stratocumulusok alakuljanak ki.

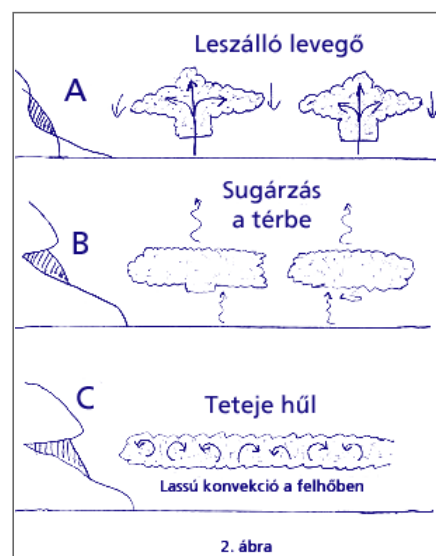
### Ciklusok

A tenger fölött nincs sok jele a ciklikus változásoknak az ilyen stratocumulus-rétegekben, de a szárazföld fölött a felhőréteg gyakran szétszakadozik, ha már nincs több termik, ami biztosítaná a nedvesség-utánpótlást. Ilyenkor a nap ismét áthatol, újabb termikek indulnak, és a felhők közötti hézagokat megint kitöltik. Az ilyen ciklusok hossza megjósolható-

lan: lehet hogy csak egy óráig tartanak, de jellemzőbb, hogy napnyugtáig is megmarad a szétterülés. Tipikus esetben a szétterülés legkorábbi fázisában inverzió kezd kialakulni egy mérsékelt mély konvektív zóna felett. Ez korlátozza a cumulus magasságát, ami ezért oldalirányban fejlődik, ahelyett, hogy magasabbra nőne. Egy elhaló front magas stratocumulus réteget hagy maga után, amelyet fenntartanak a belenövő cumulusok. Ha a szél jobbról balra fúj, új cellák a szél felőli oldalon alakulnak ki, a régiek az átellenes (bal) oldalon oszlanak szét. Ha magunk elé képzeljük egy 7/8-os borítású még aktív felhőréteg alját, középtávolságban kis kitüremkedések és nyúlványok jelzik azt, hogy hol táplálja a következő termik a felhőréteget.

### Mikor válnak a stratocumulusok önfenntartóvá?

A stratocumulusok által alkotott réteg nem oszlik el mindig, ha már nincsenek alatta termikek. Ha a réteg elég vastagga válik, új folyamat indul be, ami napokig



2. ábra

gyenge inverzióval a felhő tetejénél. A sötét rész a felhő illeszkedését mutatja. A

B. szinte teljesen zárt stratocumulus réteget ábrázol, ahol a felhő teteje hőt ad le. A felhőalap is ad le hőt, de ezt nagyjából kiegyensúlyozza a talaj felfelé irányuló hőki-sugárzása. A felhőtető lehűlése élesebbé tette az inverziót.

A C. ábra a végállapotot mutatja, amikor a stratocumulus-réteg instabillá vált. Ez az új instabilitás nagyon gyenge, de azért kelt némi keveredést a teljes felhőrétegben. Ez a mozgás tovább szállítja a nedves levegőt az inverzióba, fenntartva a felhőzet zártságát. Ez a belső konvekció fenntartja a felhőszintet, anélkül hogy azt a talajról termikek táplálnák. Ilyen rétegek fölött általában nagyon sima levegőben lehet repülni, de ha bele-ereszkedünk, kicsit turbulenssé válik.

### A szétterülés jelei kora reggel

Nagyon sok jónak ígérkező repülőnap indul felhőtlen éggel és nagy látótávolsággal. Az összezáródás jelei:

1. Az első cumulusok általában korán megjelennek. Ez azt jelzi, hogy a termikek beindulásához nagyon kevés hő kell.
2. A cumulusok teteje fokozatos helyett gyorsan nő felfelé, ami arra utal, hogy legalábbis az alsó rétegekben különösen instabil a levegő.
3. Az emelkedő cumulus szűk tornyot képez, a teteje elég kontúros, de az alap nem marad sokáig lapos. Ez azt jelenti, hogy bár sok energia áll rendelkezésre, annak rossz az eloszlása. Jó napokon a cumulusok lassabban nőnek, és szélesebb, tartósabb az alapjuk.
4. Lencsejellegű sapkák (pileus felhők)

változatlan állapotban tartja a réteget. Minden tárgy hőt bocsát ki. Éjszaka a talaj kihűl, hőt sugározva ki. A felhők is sugároznak ki hőt: a felhőalap hőt sugároz vissza a felszínre (ezért nem hűl le annyira a talaj felhős éjszakákon). A felhő teteje szintén hőt sugároz ki, és a folyamat során lehűl. Éjszaka jobban lehűl a felhő teteje mint nappal, de még nyári délutánokon is veszít hőt a felhő teteje.

A felhőtető lehűlésének két hatása van: egyrészt erősíti az inverziót, másrészt kicsit instabillá teszi a felhőt. Ez azért van, mert a felhőalapon a hőmérséklet szinte változatlan, a felhő teteje azonban folyamatosan hűl. Ezt a folyamatot mutatja a 2. ábra.

Az A. a korai állapotot mutatja, mielőtt a zárt felhőtakaró kialakulna. A baloldali görbe a hőmérsékletet jelzi, egy

jelennek meg a felhők teteje felett, amelyeket aztán hamarosan bekebeleznek a növekvő tornyok. A pileus kialakulását az emelkedő termik által felnyomott levegő okozza. Pileusok még a kék termik felett is megjelenhetnek. Jól jelzik, hogy a magasban annyira nedves a levegő, hogy csak egy kicsit kell emelkednie ahhoz, hogy elérje a harmatpontot.

5. Ha a látótávolság lehetővé teszi, figyeljük meg, hogy mi történik a hegyekben. Az összezáródás gyakran a hegyek fölött alakul ki. Ez a réteg aztán néhány óra múlva kinyúlik a síkság fölé is.

#### Az összezáródás kezelése

A cikk szerzőjének még sohasem sikerült nagyot repülnie összezáródás napokon (ez volt a kifogása, ha hamar leszállt). A jobb pilóták azonban meglepően nagy távokra képesek, csak gyakran messzire letérnek a direkt útvonalról. Ha még nem teljesen zárt össze a felhőzet, a következőket lehet tenni:

1. Próbáljuk ki a napos oldalt. Gyakran van jó emelés a szélső felhők alatt, ahol a nap ferde sugarai felmelegítik a felhő széle alatt a talajt.
2. Ahogy ezt az élt követjük, térjünk le minden kis felhőpamacshoz, ami nincs nagyon messze. Meglepően jó emeléseket lehet találni vacak felhődarabkák alatt, 1-2 kilométerre a nagy felhő szélétől.
3. Ha az utunk partvidék mellett vezet, próbáljunk letérni a tenger felé. Ez olyan, mintha visszafelé haladnánk az időben; az összezáródást megelőző állapotokat lehet találni.
4. Használjunk ki minden lehetőséget a felhőbe emelkedésre. Az erős termik a cumulusok tetejét átúthetik az inverzió, és vakító kék égben

találhatjuk magunkat, több száz méterrel a felhőréteg fölött. Ez persze nem tart sokáig, de egy ilyen lift hosszú percekkel megnyújthatja a siklást.

5. Ha a felhőtakaró alatt vagyunk, keressünk sötétebb foltokat, főleg ha felhőtöredékek is vannak a fonalap alatt. Az összezáródás alatti instabil levegőben az ember váratlanul is találhat termiket. Ezekkel könnyebb magasabbra emelkedni, ezért kifizetődő minden rendelkezésre álló emelést megtekerni, amíg még magasan van az ember.

#### A fordító megjegyzései:

1. A cikket egy brit pilóta-meteorológus írta. A szigetország domborzata és időjárása elég sokban eltér a miénktől, ezért bizonyos részletek számunkra nem túl sokatmondóak (na jó, a partvidék felé azért ettől még kitérhetünk, vissza az időben).
2. Minden szakembertől ezúton kérek elnézést, biztos van megfelelő szakkifejezés a 'konvekció' és a 'konvektív' (convection, convective) helyett, csak én vagyok egy kis tudatlan. A félreérthető dolgokat igyekeztem úgy fordítani, hogy valami értelem azért derengjen.
3. Jó kaland lehet stratocumulusok felett repkedni, nekem konkrétan ugyan még nem sikerült. Vakító kék ég, havaj, pompa, ragyogás. Mindazonáltal, még mielőtt mindenféle felelőtlen dúvadnak leszek kikiáltva, hadd kérjek minden kedves olvasót arra, hogy ne versenye, és főleg pedig ne a TMA-ban tegye első félénk, inverzió és stratocumuluson túli ultraibolya szárnycsapásait.

Mindenkinek jó repülést, arccal a partvidék felé!  
**MIKLÓSI GÁBOR**

## Menyhárt Éva Emlékverseny 2005



**E**z év májusában immár ötödik alkalommal gyűlt össze a sárkányrepülő pilóták és a sárkányrepülést kedvelők többsége, hogy együtt emlékezzenek, és egy jó versenyezzenek ÉVIKE emlékére.

Örömmel, és egy kicsit félve fogadtam el a Cumulus felkérését, hogy motoros indítóként segítsek a verseny rendezésében, hiszen ez volt életem második sárkányrepülő verseny, s ekkor még nem nagyon tudtam elképzelni, pontosan mi is lesz az én dolgom. A betanításon hamar túlestünk, nem tűnt bonyolultnak, mikor mit kell mutogatni, mégis izgultam, hogy minden rendben menjen, hiszen a vontatást csak leírásokból ismertem.

A megnyitó vegyes érzelmeket ébresztett bennem. Én Évikét személyesen nem ismertem, csak pár pilóta elbeszélés-

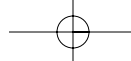


séből tudtam meg, milyen is lehetett valójában, mennyire szerette ezt a sportot és mi mindent tett érte. Ezen a megnyitón az asztalra helyezett fényképpel, az Ákos-dallal, az emlékérmekkel és a megnyitó beszédekkel a Cumulus tagjainak sikerült őt odavarázsolni, olyan volt, mintha közöttünk lett volna.

Később a starthelyen érdekes élményben volt részem: egy pilóta szólt nekem, hogy nézzek fel az égre, ahol a fátyolfelhőn át a nap körül egy glória rajzolódott ki. Ez mindenkinek azt jelentette, hogy Évike ott van, velünk van, és ezt én is így éreztem.

Az eligazítás előtt a többiek segítségével gyorsan elismételtük a rám vonatkozó feladatokat és leellenőriztük, hogy minden pilóta a helyén van-e, majd





ablaknyitás után indítottuk a startokat. Valamivel több mint fél óra alatt a teljes mezőnyt sikerült a levegőbe juttatni, de még így is lekéstük az időjárást, a mezőny nagy része a reptéren szállt le, csak az első bolynak sikerült eltekernie. A rövid startoltatási időt a többi versenynapon is tartani tudtuk, mégis előfordult, hogy néhány pilóta nem tudott idejében kiemelkedni.

Nekünk, rendezőknek minden nap külön eligazításon kellett részt vennünk, ahol sorra vettük az előző nap eseményeit, a pozitívumokat, a hibákat, és az újabb feladatokat. Mindjárt a verseny elején szembesültünk az első – és egyben utolsó – komolyabb problémával. Első nap nem figyeltünk kellőképpen a startolásnál, így az egyik versenyző pilóta hamarabb startolt, mint ahogy lehetett volna, ezt a német versenyző is jelezte a rendezőségnek. A jelenlévők objektivitásának és szakértelmének hála, végül is közösen sikerült korrekt megoldást találni a problémára, és a kárvallott pilóta sem

ővta meg a napot, amiért a verseny végén fair-play díjat kapott.

A többi versenynap már gördülékenyen és szinte teljesen problémamentesen zajlott. Minden nap igyekeztünk csiszolni valamit a munkánkon, sokat segítettünk egymásnak, és mindig volt valaki, aki beugrott a másik helyére, ha az éppen valami miatt nem tudta ellátni a feladatát. A visszaszállítást mindenki maga oldotta meg; ezt az örömpülésekhez

hasonlóan, versenyen kívül ügyesen megszerveztük. Amikor tudtam, és szükség volt rám, én is besegítettem, hiszen eredetileg pár pilóta kérésére sofőrködni jöttem. Csak egy nap fordult elő olyan, hogy a célba ért, illetve messzebbre jutott pilóták későn értek vissza, mert autójukkal sárba ragadtak. Őket egy helybéli és traktora húzta ki a pácából, de egy ilyen versenybe ez is belefér, mint ahogy az olykor-olykor előforduló feszült hangulat is, amin szerintem mindig sikerült felülkerekedni.

Sajnos az időjárás nem kedvezett nekünk és a versenynek sem. Az előre meghirdetett nyolc versenynapból egyet elfújta a szél, hármat elmosott az eső.



Utólag átgondolva talán érdemes lett volna ezeken a napokon közös programot szervezni, ami a szomorkás hangulaton javíthatott volna. Mindezek

tapasztalatra és nem utolsósorban a toleranciára. Mindehhez már csak annyit szeretnék hozzátenni: találkozunk jövőre veletek ugyanitt! ■

#### Végeredmény

	Name	Glider	Nation	T1	T2	T3	T4	Total
1	UJHELYI, Balázs, 7	Aeros Combat	HUN	512	208	237	909	1866
2	KOVÁCS, Endre, 22	Aeros Combat II	HUN	492	59	390	794	1735
3	KIEFINGER, Hans, 12	Aeros Combat 13L	DEU	116	138	423	859	1536
4	BORBÉLY, Tibor, 13	Aeros Stealth KPL III	HUN	451	94	391	430	1366
5	GRUBER, Ferenc, 26	Aeros Combat L	HUN	140	59	360	697	1256
6	SZÁSZ, Péter, 16	Airwave Concept	HUN	274	62	364	481	1181
7	BOROVSKY, Gergely, 24	Aeros Stealth KPL II	HUN	420	81	389	274	1164
8	BALKÓ, Imre, 15	Aeros Combat II	HUN	184	80	106	687	1057
9	HENCZ, Krisztián, 21	Airwave K4	HUN	324	79	106	503	1012
10	BALOGH, Zsolt, 33	Laminar ST	HUN	215	68	182	439	904
11	KIS, Attila, 8	Laminar ST 14	HUN	97	94	106	406	703
12	KECSKÉS, Péter, 27	WW Ramair	HUN	97	59	162	281	599
13	DROPKO, Eduard, 9	La Mouette Topless	SVK	97	97	108	268	570
14	TAKÁCSY, Géza, 5	Airwave Klassic	HUN	DNF	DNF	213	229	442
15	VÁGÁNY, András, 4	Seedwings Spider	HUN	97	59	187	83	426
16	TUCEK, Petr, 10	Aeros Combat II	CZE	293	125	DNF	DNF	418
17	SZABÓ, Gábor, 31	Seedwings Merlin 148	HUN	97	59	106	141	403
18	BÉRES, Károly, 36	Moyes Extralite 147	HUN	97	59	106	132	394
19	KEREKES, László, 25	Laminar ST 14	HUN	97	59	137	83	376
20	DOBROCSI, Kálmán, 29	Hegyí H5	HUN	97	59	106	83	345
21	HORVÁTH, Zoltán, 23	Moyes XS 155	HUN	DNF	59	106	104	269
22	MAJOROSS, István, 18	Moyes XS	HUN	DNF	59	106	83	248
22	BORBÉLY, Gábor, 3	Aeros Stealth KPL III	HUN	DNF	59	106	83	248
24	BENES, Premysl, 1	Aeros Combat II	CZE	107	91	DNF	DNF	198
25	BRACH, Jiri, 30	Quasar Relief 15	CZE	97	99	DNF	DNF	196
26	KÁNNAR, László, 11	Aeros Stealth	HUN	DNF	DNF	DNF	180	180
27	FELTHOFFER, Lípót, 32	Moyes XS	HUN	DNF	59	DNF	DNF	59

# 18 A pozitív meglepetés

**BORBÉLY TIBOR, megbízott csapatvezető jelentése az idei horvátországi sárkányos elő-Eb-ről**

**E**lőször is szeretném a többiek nevében is megköszönni a Szakbizottság támogatását. Úgy gondolom, hogy ez (az összegtől függetlenül) nagyon pozitív üzenet volt számunkra.

Ami a versenyt illeti. Június 18-án (szombat délelőtt) indultunk ki a BORÓVAL. Addigra a többiek már vagy úton voltak, vagy kora reggel megérkeztek. Mint utólag kiderült, az aznap edzőnap – bőra miatt – elmaradt. A nevezést követően került sor (este hétkor) egy gyönyörű tengerparti szállodában (Opatija) a megnyitó ünnepségre.

A szállást és utazást mindenki az egyéni igényeinek megfelelően alakította. Például mi hárman a tengerparton maradtunk egy kempingben. (Boróhoz szerdán jött a család) Mivel mindketten kedvezni akartunk a családuknak, így vállaltuk a napi 2x30 km utazást a főhadiszállásra, valamint a 2x40 kuna (5 euró) alagútdíjat.

A többiek a főhadiszálláshoz közel szálltak meg. BALIKÁÉK (+SZÁSZ PETI; VÁGÁNY ANDRIS) egy falusi házat béreltek, az ENDRE és családja pedig egy lakókocsiban szállt meg. Általában a többiek családja a start után inkább a tenger felé vette az irányt és csak késő délután tért vissza.

A mi utazási költségeink a fenti okok miatt nagyobb lehetett a többiekénél, és így a fejenkénti 45 ezer Ft-ra rúgott. A szállás egyébként mindenkinek kb. 8 euró/nap körül alakult.

A szervezéssel kapcsolatban az első tapasztalat az volt, hogy a verseny

méretéhez, súlyához képest lényegesen kevesebb szervezővel dolgoztak (kb. 5 fő + 4 sofőr), mint amivel ezt mi tennénk. Ebből fakadóan az elején kisebb fennakadások (GPS leadás-informatika) előfordultak, de hamar belerázódtak. Ami nagyon pozitív meglepetés volt a szervezés részéről: nagyon rugalmasan és segítőkészen kezelték a problémáinkat. Le a kalappal előttük. Én a részükről megnyilvánuló akarást és jó szándékot többre értékelem, mint a professzionális, de annál kapzsibb rendezést (l. Millau).

Egyébként nemcsak az időjárási, hanem a szervezési szempontból is ötös volt a verseny.

Az első napon a bőra még kitartott, így délben lefűjták a napot. Ment is mindenki a tengerre. Nekem kellett is ez a nap, mivel úgy estem be a versenyre, és a fejemen még a munka volt.

Második nap sem indult jól, de már legalább a starthelyen voltunk. Délután kettőre lefűjták a napot, mivel folyamatos volt a hátszél. Fél háromra viszont minden gyökeresen megváltozott. Termékek nyomták el az északi szelet, így edzőrepülésnek nagyon jó volt. Szinte a teljes mezőny el is ment.

Másnap a nyugati starthelyre mentünk (Kis Ucka) és egy 131,5 km-es, 6 fordulópontos távot tűztek ki. Viszonylag későn indították el a mezőnyt, így csak azoknak volt esélyük a nagyobb távra, akik az első kapun mentek ki. Sajnos, délutánra a tenger felől bejött valami és a termékek egy csapásra megszűntek. Szinte a mezőny 90 százaléka az első száron szállt le. GRUBER FERI nagyon

jót ment; ő volt a magyar csapat nyertese 43 km-es távjával. Egyébként senki sem ért be a célba.

A 2. napon az előző napból tanulva egy kicsit rövidebb távot tűztek ki (102 km) és azt is korábban kezdhettük. (Kis Ucka). Aznap a magyarok közül egyedül Balázs volt bent. Feri 450 m-rel a célvonal előtt szállt le. Nekem sajnos 20 km kellett volna. Mire az utolsó szárra kerültem volna, végleg elment az időjárás.

A 3. nap ismét a Kis Ucka, és egy 95 km-es táv. Magyarok közül ismét Balázs a célban, a többiek szóródnak útközben. Nekem egy kis problémám akadt a váltózsínórral (nem tudtam beváltani), amit nem is sikerült megoldanom. Sajnos ez oda vezetett, hogy a 3. fordulópont felé a szembeszeles távon le kellett szállnom, mert úgy süllyedtem, mint egy balta.

4. nap. Este a váltózsínór-csere megvolt, így minden bizalmam a gépemben és bennem. Ezen a napon a déli starthelyről indultunk. Újabb 132 km-es táv. Igyekeztem gyorsnak lenni. Sajnos a 2. fordulónál nagyon lekerültem, így értékes perceket vesztettem el; ráadásul elég lassan repültem odáig is. Ez oda vezetett, hogy megint csak elment az időjárás. Így amire az 5. fordulópont jött, már csak a kék égen mentünk. Sajnos, 81 km-rel megint a földbe álltam. Endre, Feri és Balázs a célban. Tanulság: nem szabad biztonságit repülni, mivel ehhez rövid az időjárás, és kifogyok az időből.

Szegény Endre pontszámait nem értékelték aznap, mivel hamarabb lépett ki a kapun.

5. nap. Korán startoltunk a déli starthelyről, és viszonylag rövidebb feladatot is tűztek ki. Nagyon szerettem volna a célban lenni. Igyekeztem is a tempón gyorsítani. A 3. fordulópont után bevállaltam egy siklást, hátha nívóban érem el a hegyeket. Sajnos,

olyan merülésben voltam, hogy már csak a hegy oldalába dőltem, az anyag csak nem jött. Mikor leszálltam, látom, hogy az Endre is ott van meg vagy 10 pilóta.

Ezen a napon Balázs és Feri volt a célban. Gratulálok nekik, szép volt!

Sok tapasztalattal vettem búcsút a versenytől. Egyrészt a repülési technikámon kell változtatni. Az a fajta repülés, ami az otthoniakat jellemzi, az ilyen versenyen már nem működik. Nem lehet biztonsági repüléssel nyerni, itt menni kell. Másrészt be kell újítani a felszerelésem is. Na és persze rengeteget repülni.

Szerencsére a visszaszállításokat is össze tudtuk hangolni és a lányok napközben még a tengeren is lehettek. A rádiózással még vannak problémák. Mint mindenki a magyarok közül, én sem szeretem a rádiót hallgatni repülés közben. Viszont az együttműködés érezhetően jobb volt köztünk, mint korábban. Jó hangulatú, kellemes verseny volt. Ország-helyezésben 10. letünk.

Remélem, hogy legalább annyi hasznát veszem ennek a mostani versenynek, mint vettem tavaly a Millau-nak. Szombat este a záró buli kicsit későre sikerült a kiértékelés miatt, de ez nem zavart bennünket. Vasárnap délután irány haza.

Itt vannak az eredmények: [www.cube-programming.com/HomoVolans](http://www.cube-programming.com/HomoVolans)

Hát, ennyit tudtam mondani a versenyről. Összességében nagyon jó volt, és bízom benne, hogy ez a verseny hozzájárult a jövő évi EB-re való felkészüléshez. Még egyszer köszönjük a támogatást!

Üdv!

**TIBOR**



# Frontrepülők

## Július 1, péntek

Mára edzőnapot hirdettünk, de sajnos az időjárás elég rosszul nézett ki. Azért páran még időben lementünk a Nyikomra, úgyis intézni kellett a szállást, vacsorát a versenyzőknek. Dél körül BOB is megjelent a Land Roverrel, így föl tudtunk menni a Nyikomra repülni egy kicsit a sok zivatar között.



Fölöttünk a szokásos „mindenütt tuti felhő, csak a Nyikom fölött kék az ég” - de Hatvan irányában már szép kis zivatar kezdett kifejlődni. Még vártunk kicsit, bízva a csodában, hátha mégse lesz itt eső... F. ANDRIS türelmetlenül beleszaladt a nagy semmibe, és a leszálló fölött tett is pár kört és leszállt. Mire én is elkészültem, megjelent egy kumó a leszálló fölött, gondoltam besiklok Pásztóig; tízes siklószámmal pont kiadja... ahogy elstartoltam és beváltottam a Topless-t, hát a leszálló előtt valami nagyon elkezdett borítani, és muszáj volt megtekerni. Stabil 3-4-es emelés lett



PETRÓ ZOLTÁN

belőle egészen a 2200-as felhőalapig (ki gondolta volna...). Nem is értem, a többiek miért nem jöttek, mikor ott volt a tuti (talán új volt a starthely a tokaji MIKLÓSEKNAK, és kicsit tartottak tőle), végre Bob is elstartolt a csuda merev repcsijével (Exxtacy) és hamarosan együtt tekeregtünk a gyanús szürkülő felhők alatt. Persze nem is írtunk ki semmi feladatot, és a rádióm se működött, pedig legszívesebben elindultam volna a Kékes felé – és ha megteszem, tán még most is repülnék, arra volt a tuti idő, a front előtt végig lehetett volna repülni akár Nyíregyházáig). Elsiklottam hát a Cserhát felé Bob után, de minden árnyékban volt, így mégse vállaltam be, hogy kimegyek a gerincig. Mátraszőlős mellett egy pici napfoltra helyezkedve



elkezdtem keresgélgni, és újra befel-hőztem :-). Itt már láttam, hogy semmi esélyem, így elsiklottam a tari sziklás hegy É-i oldalára, majd vissza a starthely fölé, és leszálltam Pásztó mellett a napraforgóba. És nagyon gyorsan elkezdtem csukni, mert elkezdett szakadni az eső... Kb. 25 km-es háromszög lett belőle, ami igencsak jólesett

Este megérkeztek a miskolciak, majd tízkor megjöttek a szlovák pilóták is, gyors szálláskeresés, alvás.

## Július 2, szombat – esőnap

A regisztráció után a verseny megnyitóját azért délben megtartottuk, majd szabad program. Este megjött egy 4 fős „svéd csapat” is, de sajnos ők nem neveztek, mivel hétfőn utaztak tovább Bulgáriába.

## Július 3, vasárnap

Front utáni erős ÉK-i szél, menjünk, nézzük meg a Galyatető starthelyet! A hely alkalmas, az időjárás nem. Azért kiírtunk egy Galya-Jászberény-Tiszajenő törtvonalú céltávot, utána óránként eligazítás, majd háromkor lefűjtük a napot, mivel a zivatarok csak jöttek-mentek. Mindenki vissza Pásztóra... holnap csak jobb lesz...

## Július 4, hétfő

Végre jó az idő, újra ÉK, marad a Galyatető. A starthelyen másfél órát a ter-

mészetvédőkkel kellett tárgyalni (sajnos adminisztrációs félreértés miatt nem tudtuk időben kinyitni a startablakot, így sokan lemaradtunk az egyik legjobb napról).

Feladat: Galyatető, Sárhegy, Tarnaszentmária, Apc, Nyikom – 84,4 km. 13:00-kor nyitott az ablak, páran beleugrottak, mivel ÉK-i oldal és max. fél 2-ig van esély kitekerni, mint köztudott. BALIKA a leszállóból kb. 20 perc alatt visszamelelkedett a startnívóig, majd beerősödött neki és eltekert, a többiek leszálltak, pedig az elején még ENDRE is küzdött egy nullával.

A következő csapat már szinte csak a leszálló fölött talált valami kis emelést, amit páran megpróbáltak kitekerni, de olyan alacsonyan nem sok eséllyel – IMI KIRÁLY persze kigirhelte, de közben erősödött a K-DK-ies szél és mire kitekert, ellenkező irányba elsodródott vagy 5 km-t. 14.00 után már csak minimális startszél volt, az is néha már hátulról jött, így sokan inkább nem kockáztatták a startot se, páran azért lesiklottak ma is.



Elindultunk hazafelé, és ahogy kiértünk a Mátrából a víztározónál... hát mit látok?!, egy SÁRKÁNY-t a Nyikom fölött! — Imi király befejezte a feladatot, Balika meg „belehúzta magát a földbe” Kiséna mellett.

Talán ma a Sárhegy mégiscsak jobb lett volna...

**Július 5, kedd**

Újra nedvesebb levegő, D-DK, Sárhegy, sok nagy felhő, árnyék. Először egy Sárhegy, Hort, Maklár távot írtunk ki, de elég gyorsan jött a rossz idő, így gyors módosítás Jászapátira, hátha belefér még... ..hát nem fért bele...

Az ablak már 12.30-kor nyitott, de senki nem akart startolni. Végre kisütött a nap, és elment egy „festék”, amire már sokan ugrottak, és páran ki is tekertek (Balika, Endre, GRUBER, SZÁSZ). Újabb taktikázás, várakozás, majd egy bátor „elsőversenyes” pilótánk (VOLFORD) megmutatta hogy van még itt emelés, persze erre is sokan ráugrottak, de csak Volford, egy szlovák (MIRO) és én bírtam



kitekerni. Ami azért jólesett, de 2200-ról siklottam kb. 10 km-t az erősödő szem-beszélben, majd az M3-asnál már csak 450-en voltam, és visszasondórtam egy gyöngye fél méterrel vagy 5 km-t; így le is mondtam a feladatról, kimentem még a visontai kőbánya fölé, hátha működik – nem jött be, de a szél beerősödött, és alig értem ki a detki körforgalomhoz. Néhanan megközelítették az első fordulópontot, sőt Balika fordult is, és elsiklott még Maklár felé kb. 3 km-t.

**Július 6, szerda**

Hidegfront, zárt felhő, 11-kor lefújtuk a napot, és aki akart, lejtőzhetett a Nyi-



komon, a többiek meg mentek Egerbe a termálfürdőbe. Mindenki repült 2-3 órát, aki időben elstartolt és nem várta meg az esőt, akik repültek azok meg elmentek leszállni az eső miatt :- ( Persze Endre és a szlovákok nem bírtak magukkal: megpróbálták kimenni a napra, ami talán működött is volna az Alföldön, de hát oda ki is kellett volna érni... Endre Szarvasgedén, a szlovákok Szücsin és Gyöngyöspátán „álltak bele a földbe”.

**Július 7, csütörtök**

Talán majd ma... végre Nyikom, zárt felhő, semmi szél, hegy fölött összeállások. Akik az elején startoltak, nagy nehezen kigirheltek egy gyöngye semmit, és 3-an el is mentek távra (Bali, Endre, SZÁSZ), nem túl biztató, így a többiek csak „taktikáztak” és egymást beszéltek le a startról. Amikor kezdett jól kinézni az idő, a szél is forgolódott, én oda se



fértem a rámpához, páran bele is startoltak, és Volford, IVAN, KECSKÉS PETI ki is tekertek, mi meg végignéztük. Majd jött a 4 órás ablakzárás, így elstartoltunk, hátha...

Persze mindenki csak lesiklott (ma kitettünk egy 10x10m-es célt is, de sajnos senki nem talált bele, PÁLYA TÓNI volt a legközelebb). Ma is volt pilóta a célban (fogadjunk, nem találjátok ki: a Balázs), páran még eljutottak kb. félútig.

**Július 8, péntek**

Magassági hidegcsepp, ami azóta is itt van. A hidegcseppről sajnos nem a bomba idő jut eszembe. Keleties szél, nem akartunk újabb problémákat a Galyán, próbáljuk meg újra a Sárhegyet. Erős szél (ami semmit nem jelent, a Sárhegy még ekkor se biztos, hogy megtart), hátul egyre durvább az idő, folyamatos telefonálgatás, hol tart az újabb front... egy 50 km-es céltáv még talán belefér szemberepülve a rossz idővel. Újabb taktikázás, egymásra várás, majd 2 körül szinte az egész csapat reménytelenül beleugrált a semmibe, néhányan a starthelyet is látták fölülről, mások pár száz métert is emelkedtek, de bármilyen meglepetés, ma is csak Balázs tudott



kitekerni, de neki is muszáj volt leszállni Bujáknál, mert nagyon durvult az idő... talán ma a Galyatető hamarabb is jobban működött volna... (de a leszálló trükkös lehet ilyen erős szélben).

**Július 9, szombat**

Előrejelzés szerint újabb eső, ami már tegnap este ide is ért, így le is fújtam a versenyt és délben megtartottuk a díjkiosztót.

Egyéni:

1. Ujhelyi Balázs (HUN)
2. Kovács Endre (HUN)
3. Balkó Imre (HUN)

Csapat:

1. PiSE (HUN)
2. MSE (HUN)
3. Pauma (SVK)

Legjobb árbocos pilóta: Kecskés Péter (HUN)

Legjobb elsőversenyes pilóta: Volford András (HUN)

A női díjat sajnos nem volt kinek adni, remélem jövőre lesz női nevezőnk is. A célraszállást pedig elhalasztjuk egy másik időpontra

Gratulálok mindenkinek! Sokat tanultam ebből a versenyből, jövőre pár dologra jobban oda kell figyelnem

Köszönet a segítségért a PiSE tagoknak: BENCE, Bob, CSOMA a terepjárókért, Imi királynak a kisbuszért, mindenkinek a sok „jótanácsért”, és főleg a pilótáknak a részvételért! Sikertől egy kicsit összeszedni azt a néhány pilótát, aki még szeret hegyen repülni. Remélem, jövőre sokkal jobb időnk lesz, és még nagyobb távokon, még több pilóta ér célba. ■



## Szegedi Miki hirdetése



Fresh Breeze Simonini 26 lóerős motorral a tandem repülés végre nem csak könnyű, de gondtalan is!

Végre megtaláljuk a kompromiszumot a kicsi F33 Monster alacsony fordulatszámon precessziómentesen rendelkezésre álló órási nyomaték ("panzerdivision") jellegű tömeg és robusztusság/lelkes megőrzés, illetve a magas fordulatszámon jelentkező, a precesszió miatt alig kordában tartható teljesítmény/nehézségi fokozás minőség között. A megoldás a Simonini mini 2+, a Fresh Breeze által "avionizálva".

2900 eurótól!

**SNAP 100**  
 Motor: Kétlémű, egytengeres  
 Hűtés: Légi  
 Henger: Alumínium-nikkel  
 Furat és tokot: 51 x 42 mm  
 Hengerfartalom: 96 cc  
 Sűrítési arány: 11:1  
 Porlasztó: 20mm átmérő  
 Max. teljesítmény:  
 12 kW @ 9000 1/min  
 Max. nyomaték:  
 24 Nm @ 8300 1/min  
 Gyújtás: Elektromos CDI  
 Röpsúlyos kuplung  
 Adat: héliumtöltés fogaskerék  
 Tank: 8 liter  
 Ár: 2900 Euro

**FRESH BREEZE®**  
POWERED PARAGLIDER

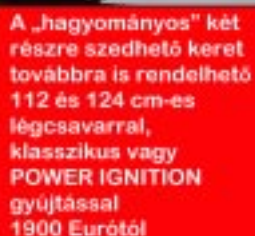
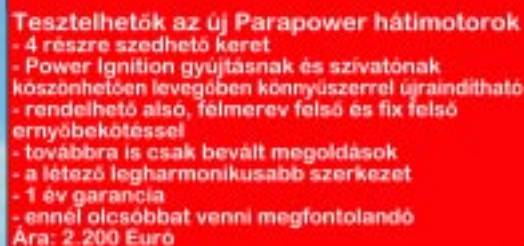
**Oktatás Gyúron**

- 1.: Olyan érdeklődőket reptetünk tandemben, akik egyelőre csak arra szánták el magukat, hogy kipróbálják, milyen is az, amikor minimális mechanizáció mellett talpuk alatt elfúj a szél.
- 2.: A komolyabban érdeklődők hátára Parapower hátimotort, fejük felé Dudek Vox emyőt adunk, hogy megérezhessék: mi vár rájuk, ha elszánják magukat. Első próbálkozásaik ingyenesek. Ha már megérték az első egyedül repülésre, előbb tandemben kösölgethatják a negyedik dimenziót, majd rádiós távirányítás mellett gyakorolhatják a fel-leszállást.
- 3.: A több-kevesebb rendszerességgel papírok nélkül repülő „zugplótták” levizsgálhatnak és felszerelésükre is légügyi alkalmassági okmányokat szerezhetnek, feltéve, hogy légi járgányuk nem közveszélyes rájuk és környezetükre nézve. Aki a fent megnevezett okok valamelyikénél fogva úgy érzi, hogy köztünk volna a helye Gyúron az elkövetkező hétvégék valamelyikén, küldje el elérhetőségét a [ppg@vampair.hu](mailto:ppg@vampair.hu)-ra, vagy a 06 30 932 2937-re. Valahányszor alkalmas lesz az időjárás a motoros emyőzésre, értesíteni fogjuk és várjuk Gyúron.

[www.fresh-breeze.hu](http://www.fresh-breeze.hu)

**vampair**





www.vampair.hu  
mail@vampair.hu  
telefon: +36 30 9 322 937



**NEMO**  
az ÚJ Dudek ernyő  
bővebb információ és árak:  
[www.parapower.hu](http://www.parapower.hu)



[www.parapower.hu](http://www.parapower.hu)



## HATIMOTOROK



## ERNYŐK



**KIEGÉSZÍTŐK**

It is a long way, indeed.

Pour la version française :

PPG ABC

## Felhasználók tapasztalatai

Bővebb információ és rendelés:  
Szabó György:  
+36-30-9322-937  
g.sabo@campus.hu

- Cielo e Volo: olasz UL találkozó és kiállítás, Szalay Péter beszámolója
- Apollo G1 berepülése Charles Guerinnel
- Madagaszkár - Franciaország csőváz - vászonborítású UL repcsivel  
Thierry Barbier írása (második rész)



**MEGJELENT!**

José Ortega

## A motoros ernyőzés kézikönyve

Megrendelhető: 30/560-2786  
kati@vamp-air.hu

**A motoros ernyőzés  
kézikönyve**

José Ortega



„A föld megnyílik, hegyek emelkednek, folyók szisszennek tova,  
vad felhők vágtnak a vörös égen, új világ születik.”



## Poison, 2-3

Az új kihívásokhoz

**SKYWALK**  
PARAGLIDERS

Már kapható, 2000 eu. !

[www.solarispp.hu](http://www.solarispp.hu)



1575 eu.

**MESCAL, DHV 1, Funcruiser**  
Egy ernyő, melyet ajánlunk tanfolyam utáni kezdőknek, főleg ha szeretne alpesi, turbulensebb körülmények között is békésen repülni, hobbirepülőknak, és kezdő hátimotorosoknak. Teljesítménye abszolút kielégítő, specialitása a termikelés, és ugrásra készen lesi mit akarhat vajon a „pilóta-gazdi”. 6 Jet nyílása van.



1675 eu.

**TEQUILA, DHV 1-2, Freerider**  
Inni és repülni ugyanolyan érzés lehet, elnézve a pilótákat. Remek választás feltörekvő ifjú titánoknak, tapasztalt, de határokat feszegetni nem kívánó pilótáknak, átlag hátimotorosoknak és teljesítményrepülőknak. Dinamikus, érzékeny ernyő, 5 méretben kapható, 8 Jet nyílása van.



**CAYENNE, DHV 2, Sportster**  
Az ernyő mely megalapozta a cég hírnevét. Aki látta, megjegyezte. Vérbeli sport ernyő, 8.5-ös átlagolt síklószám, 22-38-53, szinte érthetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akrohajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonyssággal.



1740 eu, egyéni színben !

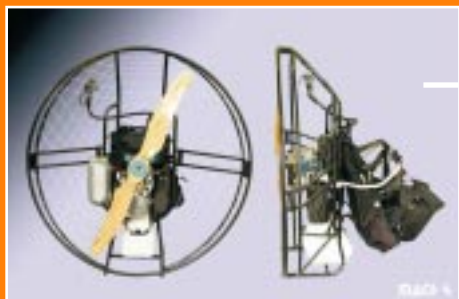


2035 eu.

**JOIN'T, DHV 1-2, Tandem**  
Full Service, reális kompromisszumok közé illesztett, harmónikus egyensúlyú, munka és élményorientált ékszer. Hihetetlen simán emel és erőlködés nélkül repülhető. Munkabírása taxizáshoz mért, erősebb belépőanyaggal, zsinórokkal. Mindkét méret esőrüthető, motorozható, akár trájjkal is. Az ára abszolút magyar. 8 Jet nyílása van.







## FLY-TRADE

Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.

Új hátimotorok már 2000 eurótól!

- használt motorok forgalmazása
- szervizelés
- alkatrész-utánpótlás

### Flash line – új Snap 100 cm<sup>3</sup>-es motor

- 17 LE/10 000 ford.
- turbóhűtés
- fogaskerék-áttétel
- röpsúlyos kuplung
- levegőben újraindítható
- 125 cm-es légcsavar
- 55 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2950 euró

### SMN 130 tandem, 206 cm<sup>3</sup>-es Simonini motor

- 26 LE/7200 fordulat
- rezonátor kipufogó
- önindító
- három részre szétszedhető keret
- 130 cm-es légcsavar
- 75 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- Súly: 25 kg
- 3290 euró

### Mach 4 árengedménnyel Solo 210 motor

- három részre szedhető keret
- levegőben újraindítható
- 114 cm-es légcsavar
- 53 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2190 euró

Végh Ernő

Telefon: 06 20 932 9004

E-mail: [vegherno@mailbox.hu](mailto:vegherno@mailbox.hu)

5/3

# UP Hungary

## Tavaszi akció

### Kuna



### Makalu2

48, 36, 23 km/h  
1.2 m/s  
7.7 - 8.0  
DHV1-2  
~~1770 €~~  
**1675 €**

### Summit2

52, 37, 22 km/h  
1,1 m/s  
8.2 - 8.6  
DHV2  
~~1995 €~~  
**1845 €**

### Kantega

50, 37, 23 km/h  
1,1 m/s  
8 - 8.3  
DHV 1-2  
~~1850 €~~  
**1750 €**



**Pálfi Béla Gábor**

E-mail: [pbg@freemail.hu](mailto:pbg@freemail.hu)

Tel./fax: 325-8305

Mobil: 06-30-445-1889

### Targa2

60, 39, 24 km/h  
1.0 m/s  
9.1 - 9.6  
Ligaernyő  
**2290 €**





## Hirdetési tarifáink

Apró: 300 Ft  
 1/6 színes 1500 Ft  
 1/6 t/f 1200 Ft  
 1/3 színes 3000 Ft  
 1/3 t/f 2000 Ft  
 1/2 színes 4500 Ft  
 1/2 t/f 3000 Ft  
 1/1 színes 6000 Ft  
 1/1 t/f 4000 Ft

Borítóbelsőn 20%, hátlapon  
 50% felár! 3 megjelenéstől  
 (egyszerre fizetve)  
 20% kedvezmény!

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: **Madártoll, 1550 Budapest, Pf. 171.** A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”. **Átutalással is fizethetsz, a 65100149-11301903 szám-laszámra!**

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



## Eladó! APOLLO CX-M RACER GT/R

motoros sárkány,  
 nagyon megkímélt  
 állapotban.

**Irányár: 1.1 Millió**  
**Tel: (70) 456-0004**

3/1

- Sárkányrepülő eladó! Molson motor akkumulátoros gyűjtással; CX-19 szárny új sodronyokkal; Racer GT trike-kal. Irányár 330 Ft. Ugyanitt Rapasz gyalogsárkány, irányár 40 ezer Ft; valamint sárkányszállító utánfutó papírok nélkül, irányára 50 ezer Ft. Zsóka Lajos; tel.: (70) 2358-663, vagy (30) 2218-226. 3/3

- Flytec variók egyenesen a gyárból! Gyári áron! Telefon: (20) 945-2004; HEMI



## Eladó:

Vadiúj, csak berepült  
**AIRCREATION XP 12 szárny**  
 - ára: 800 ezer Ft -

Vadiúj, csak berepült  
**AIRCREATION XP 15 szárny**  
 - ára: 800 ezer Ft -

Tel.: 00 421 47 4381136  
 E-mail: hor-prop@hor-prop.com

2/1

**Pilótától  
 pilótáknak...**  
**www.gpsaruhaz.hu**

## Használt felszerelések az Enairgy-től!

www.enairgy.hu  
(20) 9458-658

### ERNYŐ

Típus	Szín	Súlyhatár	Állapot	DHV	Évjárat	Ár
Edel Sector TX	V. kék	90-105	Jó	3	98.09	70 ezer
Firebird Apache	Lila	50-75	Extra	2	92	80 ezer
Airea Aspect M	Kék	80-110	Normál	2	96	80 ezer
Airea Aspect M	V. kék	80-110	Extra	2	97	120 ezer
FreeX Frantic	Sárga	80-105	Extra	2	97	130 ezer
Airwave Sport 1 L	Kék-zöld	100-120	Újszerű	1...2	2004	295 ezer
Airwave Magic	Kék-zöld	80-100	Extra	2...3	2002	170 ezer
Firebird G Sport	Lila	80-105	Extra	2	1996	80 ezer
UP Vision Classic	Sárga	80-105	Extra	1...2	1997	130 ezer
Advance BiBeta Tandem	Fehér-sárga	140-210	Extra	1...2	98	200 ezer

### BEÜLŐ

Típus	Szín	Karabiner	Méret	Protektor	Évjárat	Ár
Sky Line Project	fekete-piros	gyors	M-L	airbag	új	85 ezer
SupAir	Fekete	gyors	M-L	airbag	2001	50 ezer
Lubin	Fekete-Zöld	gyors	L	airbag	1999	55 ezer
Dimonzionenvolo	Fekete	gyors	L	airbag	1999	52 ezer

### MENTŐERNYŐ

Típus	Súlyhatár	Állapot	Évjárat	Ár
Minitex	100 kg	használt	99	39 ezer
Charly Revolution	120 kg	használt	99	50 ezer
Minitex	120 kg	használt	99	39 ezer
Charly	100 és 130	használt	99	39 ezer
Charly Second Chance	86.98	új	új	72 ezer
Charly Second Chance	118	új	új	75 ezer
Charly CLOU !! új !!	140	új	új	88 ezer
Sky Line	120 kg	új	új	68 ezer

### SISAK

Típus	szín	Rendelésre	Méret	Állvédő	Évjárat	Ár
Charly Insider	Metál	Rendelésre		Igen	új	33 ezer
Charly Insider	Fehér	Rendelésre		Igen	új	31 ezer
Charly Insider	Chrom	Rendelésre		Igen	új	40 ezer
Charly Air Control	Bármí	Rendelésre		szerelhető	új!!	18 ezer

### VARIO, GPS

Típus				Évjárat	Ár
Brauniger Competition/GPS	GPS kábel	PC kábel			90 ezer
Flytec 4005				új	65 ezer
Brauniger IQ Comfort				új	65 ezer
Brauniger AV Pilot				új	55 ezer

### OVERALL

Típus				Évjárat	Ár
Nubes Nigra				új	24 ezer
Charly Montura				új	55 ezer
Charly X-Wing Windstopper				új	46 ezer
Charly X-Wing Economy				új	33 ezer
Sky Line Standart				új	41 ezer
Sky Line Sky stripe				új	40 ezer
Sky Line Light				új	30 ezer

### BAKANCS

Típus				Évjárat	Ár
Hanwag Super Fly GTX				új	40 ezer
Salamon Airsport				új	30 ezer
Adidas Shavano				új	18 ezer

Az új **Mustang**

**Airwave**

Az igazi **DHV2**

távrepülő ernyő  
akár középhaladóknak is!

Sebesség: **55/37/23**

Süllyedés: **1,1 m/s**

Siklás: **8,7-9,0 (9,1)**



# Castelluccio

**Április 3-10.: Távrepülő tábor**

7 nap, 7 éjszaka; római városnézéssel

Szállás: hotel, reggelivel

**Részvételi díj: 190 Euro**

A részvétel fontos feltétele  
az **ATLASZ**-nál megkötött biztosítás!  
A biztosítás nálunk is megköthető!

**További információk a honlapon!**

e-mail: [enaigryclub@freemail.hu](mailto:enaigryclub@freemail.hu)

tel.: (20)9458-658

web: [www.enairgy.hu](http://www.enairgy.hu)





**APOLLO**

UL AIRCRAFT „HALLEY”

E-mail: [apollo@mail.datanet.hu](mailto:apollo@mail.datanet.hu)

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