

madártoll

A szabad repülők lapja

126. szám – 2003. június





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

Szerkesztő: Kerekes László
Tel.: (20) 364-6921
E-mail: siklorep@aeroclub.hu

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

Grafika: Hemmert László

Nyomda: Press + Print Kft.
Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.
Vezető: Tóth Imre

Hirdetésfelvétel: Pinczés-Balog Attila
Tel.: (70) 384-8491
(1) 2490-007
E-mail: xatesz@freemail.hu

Tervezett megjelentetés havonta, lapzárta az adott hónap 2-a. Kiadványunkat a hazai szabad repülést támogatók részére küldjük, névre, címre postázva. A támogatást a fenti címre normál postai csекken befizetve, vagy az Amatőr Siklórepülő Egyesülethez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon:

Menyhárt Éva Emlékverseny

Montázs: Cumin Pierre –
– Hemmert László – Magyar Bertalan

Számunk tartalma

Papírmunka	4–12
Misztikus köd eladó!	4
Siklórepülő szakági ülés	7
Nem lesz sárkány NB	8
Támogatás-kérés	9
A szabad repülésről	10
Versenykiírások	11–12
Szakértés	13–18
Az új légtérstruktúráról	13
MKK-igazolás GPS-szel 3.	14
Lég-tér	19–31
Menyhárt Éva Emlékverseny:	
Kevesen voltunk...	19
Az utolsó mohikánok	23
Az úgy volt...	24
Cloudbase Kupa, Eger	26
Nógrádi Nazca	28
Névjegy: Nagy Laci	30
ParaPower	31–46
A „kalkuláló” pilóta	31
Ballonvadászat	36
Nagy nyári rajzások	38

Nézz le Csabi, mit látsz itt?

**Csak egy hajtogatott papírrepülőt?
S hiszi még, hogy leküzdheti az időt.
Vagy sikoly helyett áll itt egy montázs.
Mondd, Csillagfiam Te mit látsz?**

**Csak egy pillanatéltű
kis gyermekremekmű,
újságpapír az alapja,
szárnyait feszesen hátratartja.**

Mondd, Csabi Te mit látsz?

**Szigorú tiszta formák,
fegyelmezett életformák.
Sok lehet a mögöttes tartalom
és nincs újrairó hatalom.**

Mondd Csabi Te mit is látsz?

**Egy hétfői újságot nem is a papírt,
mi szimplán csak közre adja a hírt,
a ma is felfoghatatlan rettenetet :
egy egyetemista sárkányával visszaesett.**

Mondd Csabi, most mit csinálsz?

(Szécsényi Csaba emlékére)



Misztikus köd eladó!

„Usque száztíz komoly, kitartó ember gyülekezett a nagy időket megélt budaörsi repülőtér aulájában május 31-ének kora nyári szombatján. Komoly döntések hozói lettek ők e napon. De míg ezeket meghozták is, a lelkük bizonyára fönt barangolt a magasban, ahová mindig vágnak... Fülük csodálva itta be a hangot, ha odakünn a gyepen néha – biz’ nagyon néha – feldübörgött egy motor...”

Egy évszázada, boldogabb időben, így zengtem volna tán a Magyar Repülő Szövetség közgyűléséről. De most 2003-at írunk, egy jóval prózaibb kort.



Magyar Bertalan

A közgyűlés dicséretére válik, hogy a 149 küldött több mint kétharmada megjelent. Pedig mind tudjuk, amivel Vári Gyula elnökünk kezdte: hogy „Az MRSZ a rendszerváltás vesztese...”

Bizonyára nem az első közgyűlés kezdődik ezekkel a szavakkal az eltelt tizenhárom év során. Amint az elnöki beszéd alábbi passzusai sem hatottak az újdonság erejével: „Nem akarom többé azt hallani, hogy: botkormányosok és hártáásszárnyúak... Az MRSZ mi vagyunk... Ameddig nincs pénz, addig nincs vita... A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium elkezdte a légügyi törvény módosítását... Spórolással nem tudunk pénzt szerezni, csak racionalizálással... A repülés a civileknek ma is misztikus ködbe burkolódik. Ezt el kell tudnunk adni... A biztosítók a szövetség háta mögött megegyeztek az egyesületekkel... Kötelességünk a válogatot-

takat támogatni, mondtam. Utópia, mondták erre... Rá kellett döbennem, hogy nem tudok mindenkinek adni... A szövetségben nincs fegyelem... Ma nem csinálunk semmit...”

A beszédet követő kérdések közül Nagy Laciét idézném: „Hallhatnánk egy mondatot a jövőről?” A válasz lényege: Előbb legyen meg az új alapszabály...

Nos, az meglett. De többre nemigen jutottunk. Még csak az „egyebek” szintjén sem foglalkoztunk olyan kérdésekkel, mint például az új légtér-felosztás hatásai a sportrepülésre. Vagy a sportrepülőterek állapota, státusza, lehetőségei (az egy Budaörsöt kivéve, lásd alább). Vagy a nem nyilvános starthelyek helyzetének rendezése. Vagy az európai jogharmonizáció jelenlegi állása, különös tekintettel a siklórepülőkre. S még sorolhatnánk. Amiről szó esett – például az orvosi díjának rendezése -, az is inkább halvány ígéretnek hangzott, mint kézzelfogható valóságnak. Pénzről meg végképp egy szó se... Jól jellemzi az állapotot (és a hangulatot) Horváth Gyula főmérnök beszámolójának két mondata: „A sportrepülés versenyszerű művelésére a központi alapokból jelenleg nagyon kevés jut, így ezt jelenleg csak szponzorok, vagy egyéni költségvállalás útján lehet megvalósítani. Sajnos, hasonló a helyzet más területeken is. Az üzembentartás mint jogosultság és szervezeti tevékenység, talán a versenynél olcsóbb művelet ugyan, de az MRSZ jelenlegi helyzetét tekintve nem kizárt, hogy e tevékenység is pénzügyi fedezet nélkül marad...”

A beszámolók után került sor az alapszabály módosítására. Alább, éppen csak címszavakban, felsorolom a – számunkra – legfontosabb döntéseket. Aki nem volt ott, és ennél többre kíváncsi, az olvassa el a részletes jegyzőkönyvet és az új alapszabályt az MRSZ honlapján. A

gazdasági beszámolót is itt találja, aki részleteiben is tudni kívánja, amit a bőrén érez.

Az alapszabály-tervezet több verziója közül, a végső változat gerincét végül is a Géczi János (eje) által összeállított munka adja; amiből csak az maradt ki, „amiért íródott”: hogy a szakágak, ha akarják, alszövetséggé alakulhassanak. Vári Gyula, megválasztásakor, három év moratóriumot kért ebben a kérdésben. Most a vadászpilóta reflexei és a képviselő tárgyalási rutinja mellé még segítséget is kapott elnök-elődjétől, Márton Attilától; így az alszövetségek kérdéséről végül nem is szavazott a közgyűlés. A hozzászólók többsége egyetértett abban, hogy a „szövetségek szövetsége” jóval nehezebben jutna támogatáshoz, mint az „egységes MRSZ”. (Hadd kérdezzem meg halkan: ennél?, avagy: mit is kap a jelenlegi, „egységes” repülőszövetség?)

A jövőben az egyesületek a sportágaik arányában kapják közgyűlési mandátumaikat. A minimális tíz főre egy mandátum jár, innentől húsz tag ér egy voksot a közgyűlésen; mégpedig az egyesület szakosztályainak taglétszáma arányában elosztva. Az MRSZ rendes tagja csak tényleges repülő, vagy sportbíró lehet ezentúl (ha jól értettem); mások csak pártoló tagként segíthetik a repülést. Ha egy pilóta több sportágban vagy több egyesületben is tevékenykedik, azok közül meg kell jelölnie a „fő tevékenységét”, csak azért kell tagságit fizetnie, de csak az ér „mandátumot”.

Az MRSZ jelenlegi elnöksége három hónapra kapott még megbízást a közgyűléstől. Az új elnökségbe azon szakágak delegálhatnak tagot, amelyeknek létszáma eléri a szövetség taglétszámának egy százalékát, és legalább öt működő szakosztályuk van. Mindez, az előbbiekkal együtt azt eredményezi, hogy az elnök és az alelnök mellé jelen-

leg hat szakág delegálhat elnökségi tagot – s ezek között nem lesznek ott például a műrepülők...

Mi viszont ott leszünk. Ezt is megértük: 2003-ban, amikor az igazolt magyar repülők harmadát a magunkfajta hártóasszárnyúak teszik ki (a közgyűlés előtti mandátumrendszer 149 küldöttjéből 48 volt siklóernyős vagy sárkányos), immár a csúcsszervben is megjelenhetünk. Szép gesztusként Kerekes László siklórepülő főpilóta-helyettes már 31-én ott ült az elnök meghívottjaként a vezetőség asztalánál.

De csak egy fővel leszünk ott annál az asztalnál. Eldölt ugyanis az az évek óta folyó vita, hogy egy, vagy két szakágba tartozzanak-e a siklóernyősök és a sárkányosok. Mostantól az FAI szervezeti felosztását követve, egy közös siklórepülő szakágban egyesül a két sport. A két szakbizottság helyett tehát egyet kell választani, ennek minden szép-

ségével, amint az a levlistákon már most kitűnik...

Újabb papír növeli majd a ballasztunkat: a Nemzeti Sportszövetség fényképes versenyengedélye. Ez az új szervezet a Gyerme-, Ifjúsági és Sportminisztérium kebelében alapított; és a magyar sport támogatását hivatott koordinálni. A versenyengedély pénzbe kerül (a siklórepülőket valószínűleg kigazdálkodják majd a már befizetett összegből); viszont ennek birtokában – állítólag – sportolószámba vesznek majd bennünket ezentúl. A tervek szerint kedvezménytel látogathatjuk például a Közlekedési Múzeumot... A versenyengedélyek száma és jellege szerint osztják el a támogatásunkat – ha lesz ilyen. S még az is előfordulhat, hogy az orvos is sportolónak vizsgálják meg – mint, mondjuk, a focistákat, tehát: tértelmentesen.

Az elnökség meg akarja tartani a

budaörsi repteret, sőt az elnök azt szeretné, ha Budaörsön lenne a szövetség központja. Vári Gyula határozottan visszautasította, hogy saját magának szeretné Budaörsöt – az ezzel kapcsolatos hírek, sajtónyilatkozatok nyomán egyébként a repülőtér igazgatója pillanatnyilag fel van mentve a munkavégzés alól.

S végül egy személyi hír: az MRSZ-nek jelenleg nincs főtitkára. A közgyűlés előtti napon az elnök elbeszélgetett Hegedüs Dezsővel, aki ezután lemondott. A közgyűlésen Vári Gyula méltatta a volt főtitkár érdemeit, majd bejelentette, hogy tapasztalatára ezután is igényt tart, így Hegedüs Dezső az MRSZ „sportdiplomatájaként” fog tevékenykedni. A küldöttek Vári javaslatára 68 igennel, 19 nem és ugyanannyi tartózkodás mellett megszavazták, hogy

Dezső tiszteletbeli főtitkári címet kapjon a szövetségben. A főtitkári posztra pályázatot írtak ki; annak betöltéséig helyettesként Matuz István főpilóta látja el a teendőket.

„...S dolguk végeztével a döntések hozói elhagyták a termet. Még szóltak pár szót a bent történetekről, de szemük már az égen függött, műértőn figyelve szerencsésebb sorstársaikat, akik fejük fölött hajóztak a légóceán hullámain. S végre a döntések hozói szétszéledtek. Ki hazaindult, ki a domboldalra, hogy pár siklást még nyerjen az esti szélcsendről...”

Pár percig látszottunk még a szikrázó napsütésben. Aztán elnyelt bennünket az a misztikus kód, amit el kellene adnunk... ■

Közös siklórepülő szakági ülés július 26-án az MRSZ-ben

27/2003. siklóernyős szakbizottsági tájékoztató

Tisztelt Siklóernyősök, Sárkányosok, Az MRSZ közgyűlésén megszavazott módosított alapszabály alapján egy közös szakági gyűlést kell összehívunk, hogy az egyesítéssel járó feladatokat el tudjuk végezni.

Az előzetes egyeztetések alapján az időpont: 2003. július 26., szombat, délelőtt 10 óra.

A várható napirend:

1. Beszámoló az MRSZ közgyűléséről.
2. Szakbizottságok beszámolóit.

3. Új szakbizottság választása (a korábbi közös szakbizottsági ülésen elhangzott egy irányadó javaslat: 2 sárkányos, 3 siklóernyős).

4. Siklórepülő választása az MRSZ elnökségébe (elhangzott Buzády György neve),

5. A megváltozott szervezeti felépítéssel járó szabályok esetleges módosítása és elfogadása (SzMSz).

6. Egyebek.

Kérjük a klubvezetőket, gondoskodjanak róla, hogy a mandátumaik legyenek jelen.

2003. június 3.

Siklóernyős Szakbizottság



8 Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokság – ami 2003-ban nem lesz



Buzády György

A Pécsi Sárkányrepülő Klub rendezésében, július 17-27. között, a Pécs-pogányi reptéren került volna sor erre a versenyre. A rendezés jogát pályázat alapján fogadta el a Szakbizottság, és a pénzügyi terv költségeit szerepeltette a 2003 évre benyújtott költségvetésben.

A tervezett költségarányok: versenyzői terhek 25 százalék; MRSz támogatás 52 százalék; szponzori 23 százalék.

Március 29-én véglegessé vált a pogányi reptér korszerűsítése, kivitelezési munkák pénzügyi fedezete. Ez a rendezvényt nem tette lehetővé, ezért új helyszínt kellett keresnünk. Őcsényben szívesen fogadtak bennünket, de a szociális körülmények felújítása itt is akadályt jelentett, ezért fordultunk a Dunafele Repülő Klubhoz. Nagyon köszönjük Pálfi Károly (Arab) segítségét, aki lehetővé tette a reptéren a Nemzeti Bajnokság rendezését, a MEE verseny anyagi kondícióival megegyezően.

Ekkor kaptuk Vári Gyula MRSz-elnök őszinte válaszát, melyben közölte, hogy korábbi ígéretét tartani nem tudja, (okairól máshol), az MRSz semmilyen pénzügyi támogatást nyújtani nem tud.

Támogatás hiányában a Cumulus SE rendezte MEE versenyen a rendezők a

költségtérítéseikről lemondtak, ezt azonban még egyszer megtenni nem tudják, s így a NB olyan forráshiányos lett, mely a rendezést lehetetlenné tette. Sajnos ezért marad el a 2003. évi Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokság!

Tudjuk, az MRSz nagyon súlyos anyagi helyzetben van (már tíz éve), és azt is tudjuk, hogy ennek nem a szakágunk az oka. Nagyon reméljük, hogy a nélkülünk kialakult nehéz helyzet felszámolása után egyszer lesz arra is példa, hogy az eddig mostohán kezelt szakágak (köztük a miénk) is a naposabb oldalról, nagyobb súllyal jelennek meg a döntésekben és lesz arra elég figyelem, türelem, hogy a ma jelentéktelennek vélt, de létszámában máris többségi szakágak oldalára billen az elnökségi mérleg?!

Jó leszállást! ■



Támogatás-kérelem 25/2003. siklóernyős szakági tájékoztató

Tisztelt Siklóernyősök, Sárkányosok!
Némileg vonakodva fogok hozzá az alábbi kérés leírásához...

Hogy mégis megteszem, annak egy oka van: hosszú évek óta először úgy érzem, hogy nem csak a jövőt tekintve lehet bízni

a Magyar Repülőszövetségben, hanem a jelenben is történik valami. 2003. május 31-én az MRSz közgyűlése elfogadta a korábbi alapszabály módosítását, és ezzel lehetővé válik, hogy siklórepülő kerüljön az MRSz-elnökségébe. Mindemellett a közgyűlési mandátumrendszer is átalakult, ami a létszámunk alapján további erősödő érdekérvényesítést jelent.

Azonban a tavalyi év végén történt változások nem éppen jó ütemben történtek. Az MRSz teljes egészében lemaradt a minisztériumi támogatások igényléséről. Ennek



Perczes Zsolt

eredményeként a 2003-as évben egyik szakág sem jut támogatási összeghez. A támogatások nélkül pedig nem lesz alkalmunk támogatni a nemzeti bajnokságokat, és a válogatott keretet sem!

Nem látván más lehetőséget, kidolgoztunk a szakbizottságban egy támogatási rendszert, amiben minden - a szakágunkat kedvelő - magánszemély, vállalkozó és cégvezető segítségét kérjük.

Eszerint a következő összegekben várjuk leendő támogatóinkat:

10 ezer Ft (bronzfokozatú támogató)
30 ezer Ft (ezüsfokozatú támogató)
100 ezer Ft (aranyfokozatú támogató)
500 ezer Ft (gyémántfokozatú támogató)

Az összegek a Sárkányrepülésért Alapítvány számláján keresztül juthatnak a szakághoz, az alapítványi befizetések szabályai szerint. A részletek pontosítása E-mail-en vagy telefonon lehetséges. A támogatók - ha csak nem rendelkeznek ellenkezőleg - megjelennek az MRSz hivatalos siklóernyős oldalain, illetve oklevélben részesülnek.

Köszönettel a Siklóernyős Szakbizottság nevében: Perc.

E-mail: pg@mpc.hu
Mobil: 30-9493662

Gondolatok a szabad repülésről

Hajnalban azt álmodtam, hogy egy szobában termikelek, próbálom meglejtőzni a könyvespolcokat. Végre fogtam egy jó emelést, és a csillárt kikerülve úgy begyorsítottam, hogy átrepülve az ajtókereten, átsiklottam a hallon és jó ütemben érkezem a csapóajtóhoz, kirepültem a szabadba. Kerestem egy füves placcot a hegygerincen és leszálltam. Leszálltam, mert nem volt repengedélyem, nem fizettem be a számtalan díj valamelyikét, nem volt alkalmaságim vagy orvosim - nem emlékszem pontosan, de valami nem stimmelt. Tegnap délután olvastam Vári Gyula levelét, hogy vegyek meg egy sportolói kártyát 800-ért, ami 500-ba kerül.

Kb. egy héttel ezelőtt találkoztam az új légtér-térkép-pel, amin nagyítóval találunk olyan helyet, ahol még szabad repülni.

2000-ben lelkesen egyeztettünk az illetékesekkel mert nagyobb légtérreket, nagyobb magasságokat akartak adni.

'99-ben beléptünk a NATO-ba és azt ígérték, hogy szabadabban repülhetünk.

'89-ben új MRSZ-t alapítottunk, mert ha az oroszok kimennek, sokkal szabadabban lehet majd repülni, és erre idejében fel kell készülni.

'79-ben megtanultam sárkányozni, mert végre volt egy olyan repülőeszköz, amivel az ember oda megy, ahova akar és saját erejéből tud repülni. Nem kell hozzá szögálat, nehéz és drága technika.

'54-ben megszűntem és biztosan álmodtam arról, hogy repülök, mint a verebek.

Most a fiam itt ül az ölemben, nézi a Madártoll márciusi borítóját és mutogatja: „anya, apa, repül, sárkány, ernyő, felhő, hegy” (a borítón persze nem mi vagyunk...)

Elgondolkodom, hogy a térdemen ülő fiam talán majd szabadon repül, ha felnő,

és a szülői szigor engedi. Aztán mélyet sóhajtván ártékelem: TALÁN AZ UNOKÁM.

Most megyek az Atlétika Szövetségbe, a gyalogló szakághoz, hogy befizessem az aktuális díjakat, kiváltsam az engedélyeket, s végre szabadon mehessek oda ahova akarok, gyalog...

Mindenkinek jó reggelt!

Zotyó

Grafika: Hemi



KÖNNYŰMOTOROS REPÜLŐVERSENY, NAGYKANIZSA

A versenyt rendezője: Sportrepülő Egyesület, Nagykanizsa. A verseny helye: Nagykanizsa repülőtér (N 46 25' 43"; E 16 57'33"; megközelíthető a Nagykanizsa - Bajcsa közötti közúton). A verseny ideje: 2003. június 28-29. Regisztráció, gépvétél: június 27. 16-21 h

A nevezés feltételei: Az UL. versenyszabályzat szerint, továbbá: a startkönyvben igazolt min. 50 repült óra és 100 felszállás. Rendezett gép- és személyi okmányok, MRSZ tagság.

Nevezési díj: június 20-ig egyéni 5000 Ft, páros 8000 Ft; június 20-27. egyéni 8000 Ft, Páros 11000 Ft. Nevezni a mellékelt nevezési lapon lehet. Előzetes nevezést csak a nevezési díj egyidejű befizetésével fogadjunk el június 20-ig. A befizetési bizonylat fénymásolatát a nevezési laphoz mellékelni kell. Postacím: Ferinc Vince, 8866 Becsehely, Jókai u. 20. Számlaszám: OTP Nagykanizsa 11749015-20003988. A nevezési díj tartalmazza: térkép (1:200000) campingezés a repülőtér területén; a megrendezéshez szükséges technikai feltételek; díjazás

Kategóriák: WSC, WTS (motoros sárkány egy és kétszemélyes); FSC, FTS (merevszárnyú UL. egy és kétszemélyes) Ha valamelyik kategóriában ötnél kevesebb induló lesz, akkor a versenyrendezőség dönt az esetleges kategória összevonásokról.

Versenyszámok: Navigációs feladatok; Időtartam repülés; Célraszállás

Díjazás: A minimális versenyfeladatok teljesítése esetén kategóriánként az 1-3. helyezett kerül díjazásra.

Egyéb rendelkezések: A gép parancsnokának rendelkeznie kell az alapvető navigációs eszközökkel. Üzemanyagról a versenyző gondoskodik. Nem követelmény, de az eredményes szereplés érdekében ajánlott a gépet úgy felkészíteni, hogy min. 1,5 óra folyamatos repülésre képes legyen. Az egy felszállásból tervezett leghosszabb táv kb. 100 km. Az időtartam repüléshez az üzemanyagrendszer ellenőrizhető és fémzárolható legyen. Repülési és biztonsági szabályok: Az UL. versenyszabályzat szerint.

Egyéb: A versennyel kapcsolatos bármilyen kérdéssel felvilágosítást ad: Ferinc Vince (tel.: 30/268-3326; 93/551-000; mail:ferinc@axelero.hu)

Nevezési lap

Pilóta: Klub Tel.:

Navigátor: Klub Tel.:

Kategória: WSC – WTS – FSC – FTS. Géptípus:

Részt kívánok venni az UL repülőversenyen, mely 2003. június 28-29-én kerül megrendezésre. A versenykiírást elolvastam, kikötéseit elfogadom és megfelelek a versenyzés feltételeinek. (TB kártyával rendelkezem). A versenyen saját felelősségemre indulok. A verseny során esetleg bekövetkező balesetért, károsítástért a rendezőkkel szemben kártérítési igényemmel nem lépek fel.

....., 2003. június nap

A PILÓTA ALÁÍRÁSA:

Siklóernyős Nemzeti Bajnokság 2003, A II. forduló versenykiírása

26/2003 Siklóernyős szakági tájékoztató

A 2003-as siklóernyős nemzeti bajnokságot a Szlovéniában, Tolminban megrendezésre kerülő FAI2-es Dutch Open versenyre szervezzük rá.

Helyszíne: Szlovénia, Tolmin

Időpont: 2003. augusztus 3-9.

Rendező: a szakbizottság megbízásából Peregcs Zsolt, ASE-MPC.

Információ és nevezés: 30-9493662, E-mail: pg@mpc.hu

A Dutch Open verseny rendezője: Sergej Cujez.

Nevezési feltételek: a Dutch Open nevezési feltételei (plusz a magyar elvárások: MRSz licence, pilótajogosítás, légialkalmasság, nyilvántartott szárny)

Nevezési díj a Dutch Open versenyre: 120 Euro

Előnevezési határidő Magyarországon a magyar rendezőnél: 2003. június 29.

Előnevezés összege: 5000 Ft vagy 20 Euro

Nevezés a helyszínen is lehetséges, a létszámkorlát eléréséig. Az előnevezők garántáltan indulhatnak.

Szolgáltatások: felszállítás a starthelyre, helyi engedélyek, póló, térkép fordulópontokkal, fordulópontok, briefing, feladatkiírás, feladatmagyarázat, részletes meteo infó, GPS-es értékelés, orvosi szolgálat, hegyi mentőcsapat, zárórendezvény, magyar eredmények elkülönítve.

Internetes oldal angol nyelvű információkkal: <http://www.lto-sotocje.si/dutchopen03/>

Internetes oldal magyar nyelven (de nem a teljesség igényével): <http://www.mpc.hu/versenyek/senb2003/>

Várható feladatok: összetett, többfordulópontos feladatok.

Az eredmények dokumentálása csak GPS-szel lehetséges. A versenyen való részvétel a Dutch Open értékelése alapján FAI pontokat ad. A magyar nemzeti végeredménye a Dutch Open végeredményéből készül a magyar pilóták figyelembevételével.

Óvási lehetőség külön a magyar nemzeti bajnokságra nincs. A Dutch Open óvása a helyi szabályozás szerint lehetséges.

Díjazás: a magyar nemzeti bajnokság II. fordulójának 1-3. helyezettei. Tárgyi jutalom, oklevél, kupa.

Új légtérstruktúra

„25/2003. (IV. 25.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet módosításáról”

Vajon tudják-e a miniszter urak, hogy sikerült rendeletükkel ismét egy nagyot rúgni a hazai sportrepülés lehetőségein? Honnan gondolják, hogy a sokadik sportszerűtlen húzás után még bizhatnak a törvénytisztelőben, és a jogkövető magatartásban? A régen feltett kérdés ismét megválaszolatlan maradt: hol van hazánkban a jogalkotó felelőssége? Úgy tűnik sehol. Két évvel ezelőtt, amikor a ferihegyi tárgyalásokra egymás után vettük ki munkahelyünkről a szabadságot, hogy talán a tárgyalások során ha nekünk nem is, de a szabad repülésnek nagyobb szabadságot szerezhetünk, a tárgyalópartnerek nem ezt ígérték! Azt ígérték, hogy emelik a G légterek magasságát, de akkor időben legyen korlát (emlékeztek? Például a G légtereket csak déltől este 7-ig használjuk és indokolatlanul ne működjenek. A télire hangárzáró vitorlázók fennhúzva lemondtak a légtér használatáról, és a mi észrevételünket, hogy mi télen is repülünk távol, senki nem hallotta meg.)

Emlékeztek? Azt mondták a jogalkotók, hogy az ország északkeleti részén továbbra is meghagyják a repülés szabadságát, most két évvel később elfelejtve az ígéretek egy katonai légtérrel emeltek a Bükk fölé. A fölé a Nemzeti Park fölé, ahol eddig tiltani akarták a motor nélküli siklórepülést, mondván: elriasztjuk a madarakat. Tisztelt Környezetvédelmi Miniszter, a rendelet egyik aláírója, most mivel indokolja, hogy



Kerekes László

kétezer siklórepülő ki van tiltva mindenféle állandókkal a természetvédelmi területekről, amíg a vadászgépek kaphatnak földig engedélyt ugyane légtérben?

A magyar légtérrel átadták a kassai TMA-nak.

Igaz, az érv az volt, hogy az csak jelentéktelen szektor, de ez a szektor most még mélyebben nyúlik hazánkba, és még délebbre is! Erről végre szó sem volt!

Értelmetlen és szakmailag indokolatlan CTR növelés, logikátlan TMA szektorizálás, mind mind a sportrepülés szabadságának rovására. El tetszettek felejtetni, hogy a Pilis fölé 400 méterrel magasabb légtérrel ígérték, ha már a Határhegy és az Esztergom feletti vitorlázó légtereket nem kötötték össze.

Ja, hát így könnyű a szabad repülés szerelmeseit szabálysértéssel vádolni, amikor már minden legális lehetőségünket elsikkasztják! Emlékeztetül azért el szeretném mondani a tisztelt jogalkotónak, hogy a repülés alapvetően nem jogtudományi, hanem természettudományos törvény. A felhajtóerő akkor is hatni fog, ha azt a jog majd tiltja. Az egyszerűség kedvéért jobb lenne ezt figyelembe venni. Ha már úgyis Európa irányába kívánunk menni...

Utóirat: Siklórepülők! Még jobban tönkretett légtérünkről az új ICAO térkép az MRSZ-nél beszerezhető (2000 Ft/db) ■

MKK-igazolás GPS-szel

3. rész



Tábor Tamás
ttom@myrealbox.com

ebbe a témába is.

Gondolom van olyan köztetek, akit érdekel az MKK-igazolás működése és logikája is, és van olyan is, aki inkább csak arról szeretne konkrét infókat, hogy mire figyeljen, mit állítson be a GPS-én, hogy aztán érvényesek legyenek a GPS-szel igazolt MKK távjai. Aki most a starthelyen olvassa a cikket, és erősödő termikbefújások akarják elragadni kezéből a madártollat, az gyorsan ugorjon a végére az összefoglalóhoz, nehogy miattam lemaradjon a tutiról!

A GPS-es igazolás abból indul ki, hogy ez a kis okos eszköz nem csak a cél felé történő navigálásban segít nekünk, hanem a repülés során rögzít is bizonyos adatokat. Ezeket az adatokat számítógépre letöltve (időpont, hely koordináták, esetleg magasság), akár térképen ellenőrizhető mikor merre járt a pilóta. Ezt az adatsort nevezzük (jobb híján angol eredetiben) track lognak. Azt tudni kell, hogy a GPS-ekre fel is lehet tölteni ilyen track

logot, illetve a letöltött adatokat számítógépen szerkeszteni lehet, ezért bizonyos mértékig bizalmi alapon működik a GPS-es igazolás, mint ahogy a fotós is. (Ha valaki csálni akarna fotós igazolással is csálhatna...) Az MKK kiírás kidolgozásánál az volt a cél, hogy lehetőleg kevés adminisztrációval (és fotózás nélkül) a lehető legtisztább igazolást nyújtsa a távról.

Ha van egy kis időnk, és egyszer egy évben elolvassuk az aktuális sportszabályzatot és MKK kiírást, akkor a következőket találjuk:

MKK:

Az MKK feladatlapon a következőknek kell szerepelni:

- MKK 2003
- Pilóta neve, klubja
- szárny típusa, azonosítója
- Dátum
- starthely neve
- starthely koordinátái (GPS használata esetén)
- feladat leírása (fordulópontok listája)
- feladat fajtája
- starthely tanú aláírása, címe (vagy telefonszáma)
- leszállás helye
- leszállás koordinátái (GPS használata esetén)
- leszálló tanú aláírása, címe (vagy telefonszáma)
- térképvázlat a leszállásról
- csatolt dokumentáció negatív vagy GPS track log (ha van mindkettő, melyik alapján kéri az értékelést)
- a feladat előzetes értékelése

GPS-es igazolás: a feladat megkezdése előtt a pilóta SMS-ben elküldi a kitűzött feladatot (tárgysorban pilóta neve, üzenet törzsében a feladat fajtája és a starthely-fordulópontok-cél) siklóernyősök az mkk@mpc.hu címre, sárkányosok a siklorep@aeroclub.hu címre, majd a feladat befejezésekor a szükséges adatokat (tárgysorban pilóta neve, a leszállás helye, ideje) ugyanarra az E-mail címre.

GPS-es igazolás esetén a letöltött GPS track logot a repülés napját követő 5 napon belül kell eljuttatni, siklóernyősök az mkk@mpc.hu, sárkányosok a siklorep@aeroclub.hu E-mail címre. A feladatlapot ebben az esetben elegendő 2003. november 2-ig eljuttatni az előző bekezdésben megadott elérhetőségek egyikére. Késedelmes beadás esetén az eredmény nem értékelhető

Sportszabályzat:

A GPS igazolás feltételeire a III/8. pont érvényes. III/8. E szabályzatban külön nem érintett kérdésekben az FAI CIVL Sportkódex 7. szekció "O" osztály érvényes előírásai az irányadók. (Letölthető és/vagy olvasható a FAI web oldalán: http://www.fai.org/hang_gliding_documents/)

Mint látható, GPS-es igazolásnál is feltétlenül szükséges a feladatlapon! Ez azért is kell, hogy egyértelmű legyen a start tanúval is igazolva, hogy az adott feladat valóban a repülés megkezdése előtt lett kiírva, valamint leszállás után erre kerülhessen a térképvázlat, meg az előzetes értékelés is.

Az sms küldést a cikksorozat első részében már részletesen megtárgyaltuk, az azóta a beérkezett igazolások alátámasztják, hogy működőképes a dolog. Annyi hozzáfűznivalóm van

csak, hogy ha szerencsétlenségünkre a starthelyen nincs térerő, akkor lehet, hogy szükség lesz mégis a fényképezőgépünkre, hogy a régi fotós igazolással repüljünk meg a távot. Ha ez a térerő hiány előre ismert, akkor még utazás közben sms-ezhetünk egy távkírást, legfeljebb mégsem indulunk el, ha nem lesz olyan idő.

A GPS-ről az adatokat sok ismert programmal le lehet tölteni a számítógépünkre. Különböző programok különböző formátumokban mentik el a track logot, de erre vonatkozólag nincs semmi szigorítás a kiírásban. Ismertebb ilyen programok: Gartrip, G7twin, Oziexplorer, MapSource, CompGPS és még sok más is elérhető. Ezekről bővebben talán egy későbbi cikkben...

Mivel idén lett a GPS-es igazolás rendszere kidolgozva az MKK-ra és a versenyekre, nem akartunk tapasztalat hiányában logikailag hibás, vagy a való életből elrugaszkodó szabályozást kitalálni, ezért történt egy az egyben hivatkozás az FAI sportkódexre. Reméltük, hogy a sok okos ember által már kidolgozott szabályok és ajánlások nekünk is megfelelnek. Ezenkívül érv volt még az is, hogy az MKK-n felnövő utánpótlás egyből a világversenyeken használt szabályozást ismerje meg és gyakorolja be.

Nézzük akkor át együtt mit találhatunk meg az FAI dokumentumban a GPS igazolásra (dölt betűs rész), és erről mi jut épp eszembe!

A versenyző repülhet több GPS-szel, és midegyik adatait leadhatja ugyanazon versenyszáma is. Ebben az esetben a számára előnyösebb track log alapján kell kiértékelni a távot.

Ez a téma azért kerül elő, mert nagy

távoknál, ha biztosra akar menni a pilóta, és ezért több GPS-t visz magával, nem biztos, hogy méterre ugyanazt fogják mutatni, és főleg rögzíteni. MKK-ban nem igazán lehet jelentős az a pár méteres eltérés, ezért ezzel most ne is foglalkozzunk sokat...

A track lognak tartalmaznia kell a start pontot, a fordulópontok megkerülését az előre kiírt sorrendben a megfelelő szektorból, és a leszállás helyét!

A fordulópontok körül 400 m-es sugarú „cilinder” van

Na ez már érdekesebb! Szigorúan véve a táv startpontja nem mindig esik egybe a startolás helyével, ezért elvileg elég lenne a távra elindulás előtt bekapcsolni a GPS-t. Mivel a legtöbb-ször az első termikkel már elsodródik az ember a táv célja felé (és az utólagos viták elkerülése végett is), erősen javallott még startolás előtt bekapcsolni a GPS-t!

Az FAI olyan versenyein, ahol mindenki GPS-szel repül, ott a fordulópont körüli 400m-es sugarú körbe való berepülést kell igazolni. Mivel az MKK-ban fotóigazolás is elfogadott, hogy egyenlő szabályok vonatkozzanak a versenyzőkre, meg kell kerülni a fordulópontot, és a hagyományos fotószektoron belüli helyet kell igazolni (beprepülés és kirepülés irányának szögfelezőjére mért a fordulópont túlsó oldalán lévő 90 fokos szektor)! Ha nincs meg a leszállás helye, vagy a célba érés helye, akkor az utolsó olyan pontig értékelik a távodat, amelyiknél a legközelebb kerültél a célhoz. Tehát kapsz azért még pontot, mert menet közben kifogyott az elemed, vagy mert betelt a GPS memória. Ez azt is jelenti, hogy ha alacsonyan vagy visszarepülhetsz a kurzuson egy jobb leszállóhoz, nem lesz kevesebb pontod, mintha

erőltetnéd a kurzuson a kertbeszállást a faluban! Ha nincs meg a startpont a track logban, akkor viszont az a táv nem értékelhető! Úgy állítsd be a GPS-ed track log rögzítési módját, hogy ha tele a memória, ne vegyen fel több pontot, és ne írja felül az első pontokat, mert letörölheti ezzel a távod elejét! (extrém esetben)

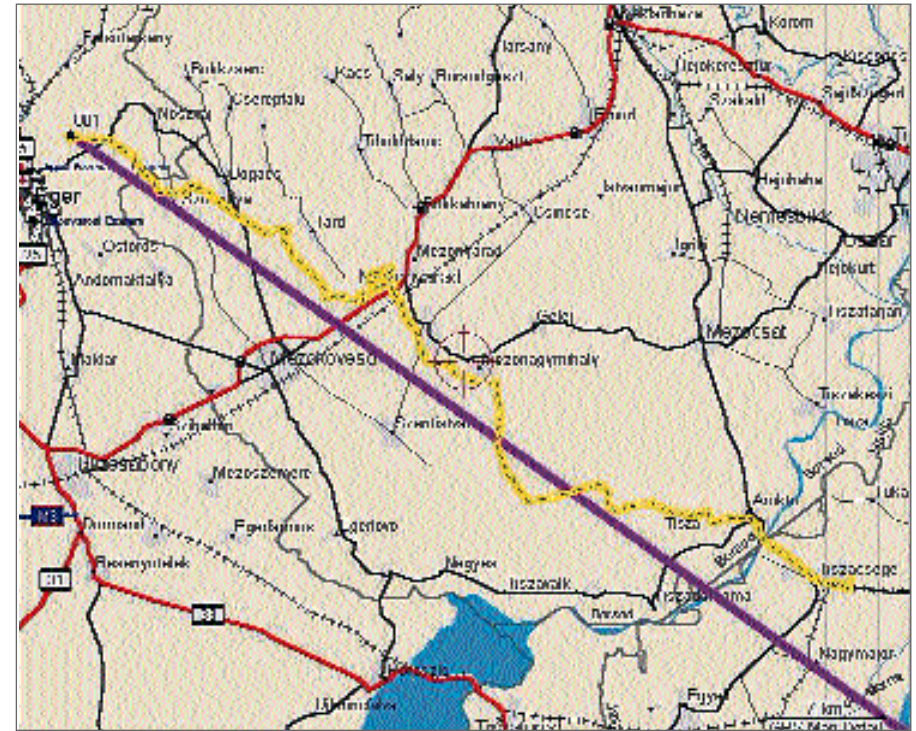
Fordulópont szektorban legalább egy track log pontnak kell lennie, vagy két olyan 30 másodpercnél nem távolabbi szektoron kívüli pont, amelyeket összekötve ez a szakasz átmegy a fordulópont szektorán!

A repült feladat alatt átlagosan 5 percnél kell, hogy track log pont rögzítésre kerüljön! Pl. egy 2 órás távnál minimum 24 pontnak meg kell lennie!

Na ezzel szoktak kavarni néha nagyobb versenyeken. Mivel az MKK nem sebesség értékelésű verseny, leggyorsabb és legbiztosabb módszer, ha a GPS-ünket beállítjuk, hogy fix 30 másodpercenként rakjon le egy track log pontot, és mi a szektorban tartózkodunk legalább 31 másodpercig! Ez azt eredményezi, hogy biztos lesz egy megfelelő pontunk a track logban.

Lehetne ügyeskedni, hogy a fordulópont közelébe érve átállítjuk a GPS-t, hogy sűrűbben rakjon le pontokat, és ezzel elérjük, hogy rövidebb ideig kell a szektorban időznünk, de az MKK nem erről szól szerintem nem érdemes ezzel foglalkozni (magánvéleményem). Itt mondom el, hogy az egyszerűbb GPS-ek is 1024 track log pontot tudnak tárolni, ami 30 másodperccel számolva több mint 8 óra repült idő rögzítésére ad lehetőséget. Ez a magyarországi időjárási viszonyokat figyelembe véve több mint elég...

Vannak olyan GPS-ek amelyeknél



nem lehet fix időre beállítani a track log pontok rögzítését. Ezeknél az eszközöknél vagy a megtett távolság alapján, vagy egyéb memóriaspórolás algoritmus szerint történik a rögzítés. A fenti szabályok alapján általában ezekkel a GPS-ekkel is lehet megfelelő track logot rögzíteni, mert az 5 percnél egy pont azért elég valószínű, hogy meglesz, de a szektoron belül már nehéz megtippelni mit is kéne csinálni!

Én nem merném bevállalni, hogy egy ilyen GPS miatt elússzon egy komolyabb távom, főleg, hogy most már huszonezer forintért is láttam megfelelő egyszerűbb (használt) GPS-t. Persze, ha az ember fotózik is és viszi az ilyen GPS-ét is, akkor valamilyen csak bejön...

GPS-es értékeléskor a feladatkiírásnál használt koordináták alapján kell értékelni a távot, ha földrajzi hely van szövegesen megadva, az csak információ, kivéve a kirakott célvonalat, amit fizikailag át kell repülni!

Akármilyen jó programmal, akármilyen pontos térképre rajzoltatja ki az értékelő a megrepült feladatot, mindig lesznek eltérések a térképen és a valóságban (koordinátákkal) megadott pontok között! Ezért fontos, hogy a feladatlapon a táv koordináták szerint legyen kiírva, mert a GPS csak azt fogja látni a levegőben, és az alapján kell megkerülnöd a fordulópontot, vagy célba érned! Én azt javaslom (de ez nincs az MKK kiírásban meghatározva), hogy az sms-ekben is koordinátával küldjük el a távot, abba senki nem

tud utólag belekötni! (pl.: hogy egy nagyváros melyik részén szálltál le, és ez célba érésnek számít-e)

Az értékelésből kizárhatók az olyan track logok, amelyek a pontok ellenőrzése után arra utalnak, hogy nem eredeti, GPS-ből közvetlenül letöltött adatok.

Ez ugye senkit nem érint, de azért elvi vita már kialakult a levlistán ezzel kapcsolatban, hogy mennyire hamisíthatók a track logok. Ebbe nem nagyon mennék bele, csak annyit kell tudni, hogy a kiértékelő programok elég sok mindent tudhatnak a repüléseinkről, és sok paramétert ellenőrizhetnek.

Szabályos track log nélkül nem értékelhető más módon a táv. Pl.: nem lehet megszakadt track logot fotós igazolással befejezni.

Ez is egy érthető szabály... Ha persze valaki az elejétől kezdve fotós igazolást is csinál, akkor a GPS halála esetén még leadhatja fotós kiértékelésre a távját.

Nos ezeket lehet kisilabizálni az FAI sportkódexből. A döntetlenség miatt nem engem kell szidni, a következtetéseimmel szabad vitatkozni, végül is ebben az évben még mindenki csak tanulja a GPS-es MKK-zást!

Összefoglalóként a Guriga féle „El ne szúrd!” című sillabuszt módosítottam GPS-es MKK-ra kihegyezve:

1. Ne feledkezz meg időben liszenszet szerezni, és a szárnyadat nyilvánvalóan tartásba bejelenteni!
2. Legkésőbb az első track log elküldésekor nevezd az MKK-ba! (2000 Ft az MRSZ-be)
3. A feladatlap kitöltését komolyan kell venni! (a fecni nem megoldás, legyen nálad előkészített feladatlap)

Legyen start tanúd!

4. A GPS akkujai legyenek teljesen feltöltve, vagy tegyél be új elemeket!
5. A GPS track log rögzítési módja olyan legyen, hogy ha betelik, ne írja felül az elejét!
6. Töröld ki a régi track logjaidat, vagy legyen elég memória hosszú repülésre is!
7. Állítsd 30 másodperces időközre a track log rögzítését!
8. Ellenőrizd, hogy a GPS-ed a helyi időt mutatja!
9. Küldj Start előtt SMS-t a megfelelő címre a következő adatokkal: pilóta neve, a feladat fajtája és a starthely-fordulópontok-cél lehetőség koordinátákkal!
10. Már bekapcsolt GPS-el startolj el!
11. Repülés közben kerüld meg a kiírt fordulópontokat, és legyél legalább 31 másodpercig a szektorban!
12. Leszállás után küldj sms-t ugyanarra a címre: pilóta neve, a leszállás helye (koordináta), ideje!
13. 5 napon belül küldd el a track logot a megfelelő email címre!

Siklóernyősök email címe: mkk@mpc.hu

Sárkányrepülők email címe: siklore@aeroclub.hu

A szakértés utáni gondolatok:

Így MRSz közgyűlés után, elképzelhetőnek tartom, hogy jövőre már a szakágak támogatása attól is függ majd, hogy milyen sporteredményeket értek el. Nem csak azt kívánom, hogy jó nagy távokat repüljete, és szép élményekkel gazdagodjatok, hanem azt is remélem, hogy a GPS-es igazolás lehetősége hozzájárul, hogy hivatalos eredményeink is szaporodjanak! ■

Menyhárt Éva Emlékverseny 2003

Kevesen voltunk és nem elegenden...



Dunaújváros, 2003. május 17-25., FAI 2. kategóriás sárkányrepülő verseny. 19 magyar, két szlovák és két cseh versenyzővel rendezte meg a Cumulus Sárkányrepülő Egyesület az év első hazai sárkányrepülő versenyét. A szokásos magas szakmai színvonalon, nagy tapasztalatú és gyakorlatú rendezőgárdával, a biztonság, a sportszerűség és a barátság jegyében zajlott mindvégig a verseny. Egyszerűen azt is mondhatnám: Évike szellemében.

Az öt repülhető napon a versenyzők 5329 km-t repültek, átlag 231 kilométert fejenként, közülük is a győztes

Ferdinand Nizner, a tavalyi kupavédő, egymaga 526-ot (csak egyetlen nap adta százasnál alább).



Cikkek:
Guriga

A verseny első napján 116 km-es céltávban Périg kellett volna repülni. Ez csupán a későbbi versenygyőztesnek sikerült, de ő is csak akkorra ért célba, amikor onnan már a célbíró eljött. Fero a fátolyfelhőkkel

fedett ég alatt hihetetlen szívóssággal besettenkedett.

A második napon naposabb és erősebb időben Szolnokig kellett repülni. Ezt már heten teljesítették, közülük Nizner volt a leggyorsabb, így ismét elsőként zárta a napot. Borovszky Gergő 2,5 km/órás átlaggal volt nála lassabb, ez azt jelentette, hogy hátránya tovább nőtt.

Egy nap szünet után, amelyet az időjárásnak köszönhetünk, a délnyugati szél a megnövekedett kecskeméti légtér felé fújt. Nem kaptunk engedélyt a



Arab

berepülésre, és mivel az új légtérstruktúrával a TMA-k összeértek, oldal-szembeszeles első szárral, Kalocsa töréssel kellett kerülnünk Szeged felé. Kalocsát csak hárman érték el, a legjobb most a cseh Lubos Gencur volt, aki fordult és majdnem Szegedig fújathatta magát. Nizner is eljutott Kiskunhalasra, ahol a kis UL reptér gazdája megetette, eltört gépét megdugózta, „forrásvízzel megítatta, mintha volna édesanyja.” Nem tudva, hogy ezzel a győzelemhez segítette a szlovák türelembajnokot. Sokan ezen a napon órákig fűrészeltek az oldal-szembeszelemben, hogy mit gondolhattak az új légtérteret hozó rendezetalkotókról, arról most nem beszélnek, mert nem tŰrné a



Regős Csaba, a repvez

nyomdafesték. Gergő sem tudott átverekedni a Dunán, pedig többször is farkasszemet nézett a nagy vízzel.

Ezután jött a tomboló szél, ami a reptéren fácskát tört, sátrakat emésztett. És két újabb pihenőnapot adott versenyzőnek, rendezőnek egyaránt.

Ezen a versenyen a rendezők a vontatópilótákkal együtt minden elismerést megérdemeltek. FAI 2-es verseny ide, nemzetközi részvétel amoda, az MRSZ elnöksége tudomást sem vett a rendezvényről, a hónapok óta kunyerált támogatókat a társadalmi munkás rendezők nyújtották, és a versenyt szponzoráló vontatópilóták (l.: Az *utolsó mohikán*). Mintha nem is Magyarországot képviselnénk az FAI előtt



Kálmán startmarsall

egyetlen hazai rendezésű versenyünkkel. Pedig folyamatosan hallani az ISM részéről az etetést, hogy az itthon rendezett versenyek elsőbbséget élveznek a támogatás szempontjából, de az utolsó pillanatig húzott hitegetés miatt a nevezési díj olyan drága lett, hogy még azok sem engedhették meg az extra kiadást, akiknek egyébként még téli ausztráliai körútra is futni szokta.

Így kevesen voltunk, és nem elegendő.

Péntekre repülhetővé vált az ég, és az északkeleti szélben Pogány, a tavalyi nemzeti bajnokság színtere lett a cél. Sajnos, csak Gruber Feri jutott el odáig, a mezőny többi tagja változó szerencsével tette meg az út egy-egy szakaszát. A legpechesebb Kecskés Peti volt, akinek a levegőben kibomlott a mentőernyője, de szerencsére nem történt baj, simán landolt egy puha tarlón (l.: Az *úgy volt...*). Célba érésével Gruber Feri átvette a második helyet Nizner mögött, és az utolsó napon már nem is adta vissza azt. Ezzel ő nyerte a Filipovics Attila által felajánlott horvátországi nyaralást.

A verseny legjobb árbocosa lassabban, de biztosan az a Pásztor Ottó lett, akinek tapasztalatát valamennyien irigyljük (vajon mi lesz, ha egy napon levágja sárkánya árbocát – szerintem ő fog nyerni). Bár az utolsó futamban Gergő volt a leggyorsabb; valahogy ez az utol-



só nap nem a sebesség, inkább a ritmus napja volt, és aki nem talált rá, az hamar padlózott. Gergő 3 km-re a céltól, ahová később négyen beértek. A szuper rendezőgárda ezért kissé csalódott volt. Ők jobban szerettek volna Gergőnek tapsolni az első helyért, hiszen Csaba a nagyszerű repülőtárs, a világ legjobb repveze, Kálmán a startmarsallok szakértő parancsnoka, az eszméletlenül csinos startmarsallcák, és a kiváló vontatók mind-mind magyar győzelmet reméltek.

Varga Feri nagyszerű előkészítő munkájára Burkus Feri és fia tették fel a koronát, és így a három Feri-tagú zsűrinek semmi dolga sem volt (Nizner, Gruber, Kutasi). A verseny háttéréül mindent biztosító Arab (Pálfi Károly, a repülőtér általunk még morcosan is szeretett vezetője) is csalódott, mert nyilván ő is itthon szeretné tudni azt a csodaszép vándordíjat, amelyet Zsótér Andris Éva emlékére alapított.

Sajnos azonban ez a kupa nagyon tet-

A 2003.évi MenyhártÉvaEmlékversenyvégeredménye			
	Név	Pont	A magyar versenyzők rangsorpontja
1	NiznerFerdinánd	3737	
2	GruherFerenc	3245	478
3	BorovszkyGergely	2966	437
4	KutasiFerenc	2769	408
5	PásztorOttó	2369	349
6	GencurLubos	2342	
7	KecskésPéter	2184	321
8	DropkoEduárd	2059	
9	GergelySándor	2050	302
10	BorbélyTibor	1818	268
11	PándyZoltán	1605	236
12	VágányAndrás	1484	218
13	KerekesLászló	1404	207
14	BalkóImre	1250	184
15	SzászPéter	1179	174
16	BéresKároly	1020	150
17	HorváthZoltán	968	142
18	SzabóGábor	863	127
19	HovánRóbert	851	125
20	BrachJiri	757	
21	VitkovszkiJózsef	624	92
22	MajorossIstván	623	92
23	FilóLászló	577	85

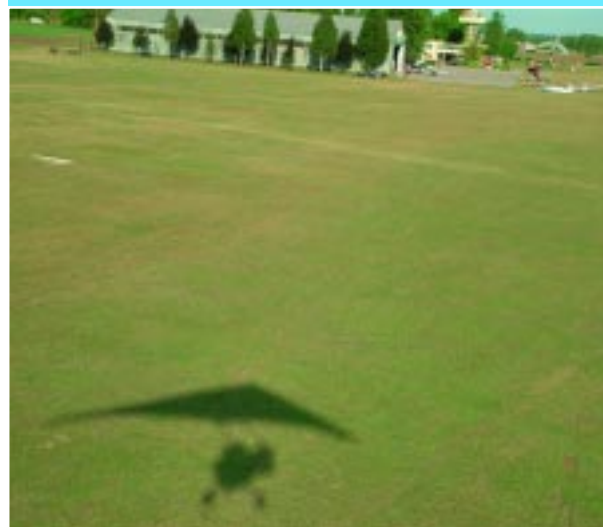
Az utolsó mohikánok

Czigler Elek, Drexler Peti,
Rigó Pali, Tabányi Gyuri

Unkasz lelkes kacsintással beindította a hatalmas Sasmadár motorját, hátrafordult és intett. Mögötte kötélvégen a Keselyűk, várták, hogy a mohikánok tudását kihasználva magasra jutva, elcsípjék a felhők alját. Vidáman rántotta fel a sárkány-indiánok csapatát, a két tapasztalt mohikán csak nézte szomorúan.

két idősebb, sokat próbált pilóta. – A gépeink előregedtek a sok húzkodásban, társaink kikoptak közülünk, csak páran maradtunk, s utódaink is mind elmaradtak. Nem születnek újabb mohikánok, akik továbbvinnék a légivontatás égi szekerét, magunk maradtunk, s néha nagyon egyedül vagyunk.

A két idősebb mohikán lassan beszíjazta magát légi harci szekerébe. Vártak egy kicsit, majd előbb Csingacsuk, azután a társa, kötélvégre kapva egy-egy keselyűt, felröppentek velük a dunaújvárosi égbe. Ott már vártak rájuk a többiek. Mert bár kevesen vannak, s a munkájuk megfizethetetlen, mégis nélkülük lehetetlen az emlékezés és a világ színvonalú hazai sárkányos verseny. Ne hagyjuk kihalni törzsüket! Hiszen nem tudjuk eléggé meghálálni számunkra annyira értékes tudásukat! ■



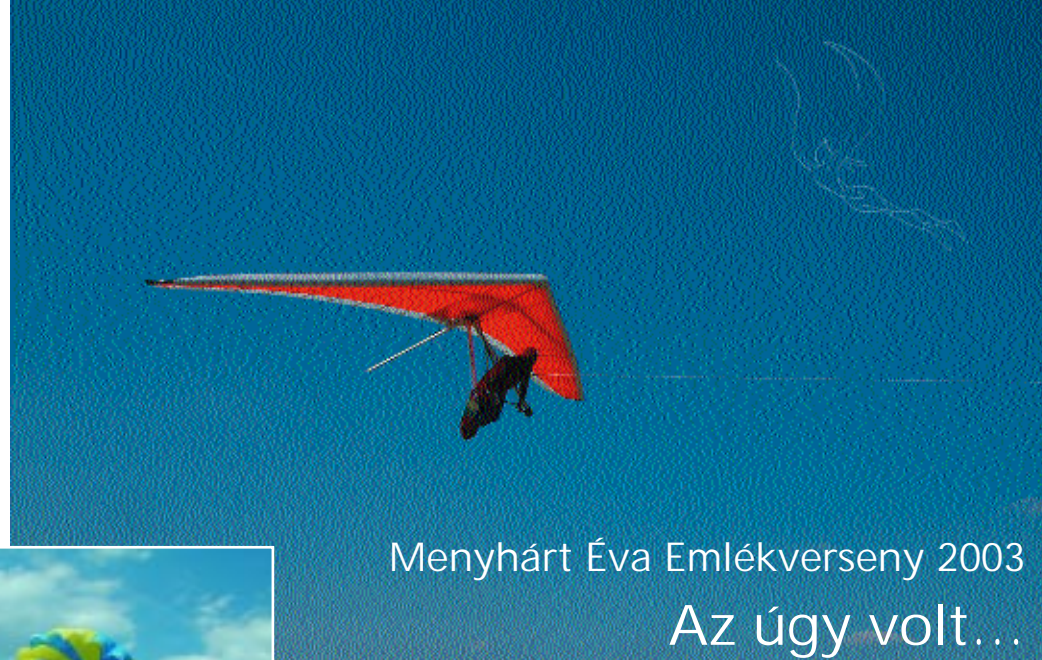
Gazdám régóta a hasában hord, csak egy kis rés mellett, a csatolótagnál látok ki, de kíváncsi vagyok – nagyon érdekes dolog ám a sárkányrepülés!

A múlt héten Dunaújvárosba vitt a gazdám, hogy jó hosszú időt töltsön velem a levegőben, és hogy minél nagyobb magasságokon és távolságon cipeljen magával a hevedere tokjában. Nem mondom, hogy nem kényelmes, de néha nagyon melegem van odabenn.

Kollégáim azt mondják, hogy ha rendszeresen átszellőztetnek minket, az mindenkinek jó. Szóval, a dolog úgy kezdődött, hogy egy mérgeskedő hang gazdám macerálta, mert a klubja valami papírt nem intézett el neki. Azt is mondta, hogy jól látszik a szakmai munka színvonala, hogy csak pecsételnék, de a valós ellenőrzéseknek nyoma sincs. Gazdám ezen csak mosolygott, hiszen régi motoros ő már, az is lehet, hogy a mérgeskedő csak irigy, mert őt gazdám minden versenyen jól elpáholja.

Azután mégis repülhettünk, mindjárt az első napon, és gazdám jól meg is rakta a nagyszájú főpilótát.

Állítólag valami Győrig kellett volna repülni, de én a kis nyíláson át azt láttam, hogy kevés felhővel egyre sötétebb ég felé gebergünk, néha akkora lökések közepette, hogy olyanban máskor már minden sokkalta kisebbnek látszott a nyíláson át, mint most. Elég sokat forogtunk, míg nem egyszer csak bűgásra lettem figyelmes, és azt láttam, hogy egy repülőből oktanok ugrálnak ki tucat-



Menyhárt Éva Emlékverseny 2003 Az úgy volt...



szám egy zöld rét felé. Gazdám lenézett és felsóhajtott, megremegett a keze, ebből tudtam, hogy afölött a repü-

lőter fölött körözzünk éppen, ahol az általa legjobban szeretett sárkánytársa maradt örökre.

Mondta, vagy csak erősen gondolta: „Évike, Évike...” – de én, közel a szívéhez, hallottam mindent.

Azután egyre sötétebb lett, és fátyolfelhős ég alatt repültünk, de mégis majdnem elértük a célul tűzött repülőteret.

Leszállás után elcsomagoltak, ezt utálok a legjobban, mert ilyenkor csak a fojtott hangokat hallom a visszaszállító kocsik belsejéből, hogy itt tekertem, meg ott, meg láttam Gurigát lerohadni, meg emitt együtt haladtunk ezzel meg azzal... de nem látom, hogy hol, meg hogy kivel.

Másnap azután megint beütött a jó. Sokan elrepültünk valami Szolnokig, igaz, mi a leglassabb géppel a leglassabban. Azért a főpilótát megint megvertük, ki is dugtam a fejem, hogy lássam, jól lehagytuk-e, de egy cérnavékony hang rámszólt, hogy maradjak veszteg. Érdekes melegség töltött el, emlékszem erre a hangra gazdám mindig odafigyelt és sokszor hallottam hogy a szíve is másképp vert a közelében. Azt mondják senki nem volt közömbös iránta...

Másnap a bosszúálló főember úgy döntött, hogy számunkra teljesíthetetlen feladatot szab. Mindenki tudja, hogy a mienk a leglassabb sárkány, és erre szembeszelezni kellett, nem is akárhogyan. Gazdám türelmesebb, mint én, így helyette is én boszszankodtam. Persze a gyors holmikkal a mázlisták megint elrepültek a fészkesbe, mi meg túl hamar értünk haza. Kezdték már nagyon elegem lenni...

Ezután napokig csak a szél süvített a fejem felett. Repülésről szó sem eshetett, bizonyára az eső eshetett.

Két nap múlva azután újra kitisztult az ég. Már nagyon szerettem volna látni, mire megy itt ki a játék, ezért amint véget ért a rángatás és a forgás, óvatosan kidugtam a fejem a heveder tokjából...

Nana!!!, szól rám valaki, de nem hallgattam rá, valami ellenállhatatlanul húzott a mélybe. Levettem magam, csak annyit hallottam, hogy gazdám valami francosat emleget, kinyújtózkodtam, ahá, erről beszéltek a rokonok, amikor a reptéren szellőztették őket.

Hirtelen egy átlátszó ragyogás suhant el alattam, megláttam, ahogy gazdám a trapézba mászik, és megpróbálja a fejére állt szárnyat visszabillenteni. A karcsú áttetsző látomás átkarolta a szárnyat és két kezével megsimítva lecsendesítette süvítését. A puha föld felé irányított gazdám, és amikor már biztonságban volt, hamiskásan kacsintott, intett, majd eltűnt a szemem elől.

Ő volt az, bizonyosan.

Érdekes, hogy az egész galibát én okoztam, de gazdám meg sem rótt, inkább magát okolta a történetekért. Úgy láttam, még az sem bosszantotta, hogy a főokos pont a fejünk felett emelkedett felhőig ...



Fotók:
Cumin Pierre

... habár, én úgy láttam mintha az az áttetsző égi sugár akkor épp neki segített valamiért...

Hát így rántottam le a dobogóról gazdám ezen a remek versenyen, amit annak az angyalnak a tiszteletére

repülhettünk, akivel, hála Istennek, ilyenformán módunk volt találkozni. Talán így történt... ■



Cloudbase Kupa

„Hát, sokkal több munka volt ezt a versenyt megszervezni, mint így előtte gondoltam...” – ezekkel a szavakkal zárta be a Siklóernyős Nemzeti Bajnokság I. fordulóját június 9-én Egerben Beliczay Koppány versenyzőigazgató, (képünkön a szelet szakérti).

A siklóernyőzés hazai történetében először, Koppány kiosztotta a standard kategória díjait is, amelyben azonban, a remek újítás ellenére, csak 3 Airwave Sport és 3 Sky Quix versenyzett.

A 36 versenyző ezen az 5 napon csak két versenyszámot tudott értékelhetően befejezni, az időjárás hálátlansága miatt. Barth Sanyi nyerte az összesített versenyt, az egri Mlinkó Marci és a világsúcs-startó Simonics Péter előtt. Mögöttük a válogatottak lihegték, mutatva, hogy bár a külső szemlélő számára úgy tűnhetett, a mázlinak nagyobb volt a faktora, mint egy hosszabb versenyen, de azért a legjobbak elől végeztek. A női mezőnyt most is Ákos Zsuzsi nyerte, és a standard kategóriában Rácz Balázs megelőzte Ágh Andrist és Percze Attilát.

De mi is történt itt az 5 nap alatt? Mindjárt az elején a kirakat



időben nagynak bizonyuló kis feladatot tűzött ki, amelyben Vértess Balázs csúszott a legmesszebbre. Sokan lekökadtak a töréspont közelében, ezen a versenyen végül Kisgyőrt (25 km) tiszteletbeli siklóernyős üdülőhellyé léptette elő a mezőny. A gyenge idő miatt sokan a 10 km/óra átlagsebességet sem érték el, de mindegy is volt: az idő csak a célba érkezéskor számít.

Másnap zivatar fenyegetett. A meteor előrejelzése azonban gyenge szelet ígért, ezért egy szembeszeles tört feladat került kiírásra. Az élboly egy emberként koppant ki kb. 4 km-en, mert a szembeszel a vártnál kissé erősebbre sikeredett.

Másnap zivatarcellák vettek körül minket, így a napot lefújta a szél. Csak vasárnap sikerült ismét értékelhető napot találni, a főszereplő ekkor is

Kisgyőr lett; akik Miskolcig eljutottak, azok nyerték a napot. Meg azok, akik nem felejtették el kitörölni trackjeiket, miáltal GPS-ükkel tanúsítani tudták, merre repültek. Hiába, technikai sportban a technikai eszközök döntenek!

Az utolsó napon is zavart minket a zivatar, egy esős eredményhirdetésre futotta csak; sajnos, sokan még a díjazottak közül sem várták meg a rendezők által pedig rugalmasan előrehozott díjkiosztót.

Koppány versenyén végül is az időjárás döntött, de a versenyzők magatartása és hozzáállása révén, rendezői segédlettel hangulatos verseny kerekedett, ha nem is a legrangosabb.

Augusztus elején a nemzeti Szlovéniában folytatódik. Aki nem tud róla, járjon utána...

Guriga



Diósjenőn jártunk

Nógrádi Nazca



bizonyult: ezen a napon nem tudtunk elkapaszkodni róla. (nem úgy, mint pár nappal később Endre és Balika, akik innen egy befejezett hurkot repültek Sárhegyig és vissza, mintegy 150 kilométerre javítva a magyar rekordot). Magam is megpróbáltam a sárkányok után ereszkedni, ebből azután majdnem fárasztás lett, mert itt a lejtő kicsi és a leszálló jó messzire van. Az oldal-szél nem adott emelőteret, de a kérésben sem segédkezett. Épp hogy kicsuszszantam a leszállt sárkányosok mellé a mezőre. Köszönésképpen áthúzott a fejünk felett Szabó Zoli

remek kis Apollójával, majd felfedeztük házigazdánkat, Poszpisel Gyulát is a levegőben, aki négy könnyűrepülő fajtával is elbánik: sárkány oktató, UL pilóta és siklóernyős is egyben. A negyedik könnyűrepülő szakága pedig a pizzéria-vezetés, ami azóta tartozik ide, amióta ez az itt célbaszállt pilóták gyűjtőhelye.

Diósjenősen, pizzával zártuk mi is a napot, de a levegőből látható titkokat már csak a fényképekről láttuk meg, a Börzsönyről készült csodás, rejtelmes fotók között.

Guriga



Vincze Janival az UL pilótaigazolványok átadására és egy kis szezésre Diósjenőre utaztunk. A kocszi csomagtartójában és tetőtartóján mindenféle könnyűrepülő szerkezet megtalálható volt a siklóernyőtől a sárkányig és a szükséges felszerelésig egyaránt. Nem maradt el Jani légyszemüvege, amellyel alapos vizsgálódással meglátja a rejtett hibákat is.

Miután jól kiröhögtük magunkat a pilótaszemüvegen, úgy döntöttünk, ideje felülről megsejmlélni a Börzsönyt és a diósjenői tavat. Bár még kora

délelőtt volt, a levegő máris mocorgott, és csak a zárt erdő felett simult ki, de ott abszolút. Két kanyar után az ország harmadik legmagasabb pontja felett voltunk, míg a másik motoros sárkány felfedezte Nógrádot, a várat és a közvetlen közelében a hazai Nazca-fennsíkot, ufók rajzaival és hatalmas madárnyomattal. A nap fantasztikumai fokozódtak: elrepültünk a néptelen rétsági repülőtérre, majd a motorzúgást megunva, elindultunk gyalogosan meghódítani a Börzsöny délkeleti oldalát, a Báránybércet. Sajnos, a nevéhez méltón túl báránynak



Névjegy: Nagy Laci

Mike: Mikor kezdte el repülni?

Laci: Gyermekkoromtól kezdve érdekelt a repülés. Az első repülömet – egy Flamingót – 1977-ben építettem. Repülni szerettem volna szabadon, mint a madár... Leginkább ez motivált. A Pilis aljában és Csobánka környékén tanultunk repülni két barátommal.

Mike: Mi volt a legkedvesebb emléked a repüléssel töltött évek alatt?

Laci: Sok kedves emlékem van. Az egyik az, hogy egyáltalán magunktól meg tudtunk tanulni, repülni. Azután jó darabig minden évben új, sikeres repülőt építettünk. 1980-ban egyhuzamban már öt órát töltöttem a levegőben, a 86-os Európa-bajnokság után pedig a Pilisből átrepültem a Mátrába. Ide sorolnám még a legnagyobb távomat is, ami Nyikomról majdnem Debrecenig 140 km volt. A legszebb dolog azonban átadni az élményt másoknak, s végül együtt hasítani a levegőt a növendékeimmel az Alpokban, a Tátrában vagy itthon.

Mike: És a legveszélyesebb?

Laci: 1989-hez kötődik. Az Újlakiról repültünk. A srácok mind lerepültek már és a szél is elállt. Gondoltam lemegegyek a reptérre, a fiúk fölé, csapok jobbra-balra egy-két spirált. Leszállás előtt, úgy 70 méteren kimentem balra és teljesen kitoltam a trapézt. Hát a repülő nem ment fordulóba, hanem majdnem hanyatt vágta magát és elkezdett lefelé csúszni szárnyvég irányval. Próbáltam korrigálni, de csak nem akart kijönni a zuhanásból a gép. Természetesen volt nálam mentőernyő, de eszembe sem jutott, hogy kidobjam, inkább tovább kerestem a megoldást. A következő pillanatban hatalmas rántást éreztem és lát-



Faludi Miklós
(Mike)

tam, hogy a föld fölött olyan egy méter magasságban zúgok el, mintha épp egy vadászgéppel szállnék le. Később derült ki, hogy egy nyitott sárkányba zuhantam bele, az fordított vízszintes helyzetbe. Persze először a trapéz ért le, utána a gépnek az orra, jött a „Gábor Áron rézágyúja fölszántja a hegyet-völgyet” nóta. Hál' Istennek megúsztam, azóta a vitézkedés el van felejtve.

Mike: Van valami specialitásod, például tandem vagy más?

Laci: Tandemeztünk mi is még a kezdet kezdetén, de ehhez egy külön repülőt kellene építeni, és komoly felkészülést igényel, idő sem nagyon volt rá. Amit inkább kiemelnék, hogy engem mindig érdekelt a repülésnek a megvalósítása és mindig odafigyeltem a technológia fejlődésére, hiszen a mai napig építek és javítok is sárkányrepülőket. Sajnos, a magyar sárkánygyártás tulajdonképpen megszűnt, hiszen Nyugat-Európából már bárki elérhető áron hozhat be repülőket.

Mike: Milyen távlati terveid vannak?

Laci: Kánnár Lacival, Baráth Zotyóval, Gurigával évek óta azon dolgozunk, hogy ez a sárkányos sport legalább szinten megmaradjon. Szervezzük az oktatást, s bár a szervezői és munkás kéz elég kevés, azért sok olyan klub van, ahol tehetséges emberek



Fotó: Cumin Pierre

Név: Nagy László „Nagylaci”

Asztrológiai jegy: Nyilas

Státus: sárkányrepülő szakoktató, szakmai vezető

Szárnny: Hegyi Endre féle H-5-ös

Klub: Cumulus SE, ASE, Nokia SE

Elérhetőség: 06-20-9865708

viszik tovább a sárkányrepülés kultúráját. Szeretném is felhívni a klubok figyelmét, hogy az aktív repülők próbálják meg a saját környezetükben a sportot ápolni, az utánpótlásról, a kezdőkről és az oktatásról gondoskodni, mert különben ki fog halni a sportágunk. Erre volna most a legnagyobb szükség, az összefogásra, a munkára, hogy több versenyünk, több rendezvényünk legyen. A nagy M-es klubok feladata is lenne mindez, hiszen manapság csak a Cumulus SE, az ASE és a pécsiek szerveznek ilyen eseményeket. Fontos lenne még egy olyan sportrepüléssel foglalkozó folyóirat, ami minden újságos standon elérhető lenne. Így az emberek jobban megismernék a repülést, több

annyi idő, vegyenek részt az elméleti továbbképzéseken, mert még én is, – aki már több mint negyedszázada repülök –, igyekszem tanulni az elődöktől.

Mike: Egy utolsó gondolat?

Laci: Csodálatos érzés, amikor fekszem a hevederben, fogom a kormányrudat, az érzékeim kimennek a szárnyra, s ezáltal tapogatom a levegőt. Megvalósíthatom az ember sok ezer éves álmát, s repülhetek „szabadon, mint a madár”. Azt vallom, hogy repülni – bármilyen szerkezettel – gyönyörű dolog. Minden repülési formának megvan a maga szépsége és a könnyűrepülő sport, hogyha ezen a szinten legalább meg tud maradni a jövőben, akkor én már elégedett leszek. ■

növendék jelölt érkezne, akikből egy jó utánpótlás képződhetne a jövőt illetően. Fontosnak tartom még, hogy legyen igazi, jó költségvetés, legyen válogatott keret, és nem győzöm hangsúlyozni a növendékképzés támogatásának szükségességét.

Mike: Mit üzensz a kezdőknek?

Laci: Ha már egyszer sárkányozásra adták a fejüket, akkor ne vegyék lazán, hanem szorgalmasak legyenek és igyekezők. Repüljenek, és minél több rendezvényen vegyenek részt. Télen, amikor erre nem jut

32 A „kalkuláló típusú” pilóta

Mezei Kati írása,
Thuróczi Endre képeivel.

Viszonylag későn, harminchét éves korában adta a fejét motoros sárkányrepülésre. Van annak már egy évtizede is, hogy külföldi vetélytársa erősen érdeklődött: nem akarná-e abbahagyni a versenyzést. Thuróczi Endre, a gyémánt kolibri jelvény tulajdonosa azóta háromszor nyert világ-bajnokságot, s néhány éve – a versenyzés mellett – csapatkapitányként igyekszik hozzájárulni társai eredményes szerepléséhez. Hangsúlyozza: sikereit nem kis részben klubjának, a Dunafernek, a Dunafer gyárnak és persze családjának köszönheti.

Valamikor modellező volt, a repülés iránti szeretet még ebben az időben ivódott belé. Modellezőtapasztalatainak a mai napig hasznát veszi, legyen szó trájképítésről, szárnyhangolásról, légcsavargyártásról vagy motortuningról. A repülés számára nemcsak a szó szoros értelmében vett repülőtevékenységről, hanem a gépkonstruálásról és -építésről is szól.

– Az 1990-es dunakeszi Európa-bajnokságon – ekkor debütáltam a nemzetközi mezőnyben, s az ott elért tizedik helyezésem a maga idejében hatalmas sikernek számított – nyilvánvalóvá vált: a világversenyeken kizárólag korszerű technikával indulhatok eséllyel – meséli Thuróczi Endre. – Meg is építettem saját trájkomat – a mai napig ezzel repülök –, régi szárnyamat pedig francia gyártmányú Air Creation XP11-esre cseréltem. Ki-



mondhatatlanul jólesett, amikor az Air Creation cég vezetői egy üveg pezsgő kíséretében megköszönték az általuk készített eszközzel elért sikereimet. Nem mellékesen jelentős kedvezményt is kaptok tőlük. Titkon reméltem, hogy hajlandóak lesznek ennél nagyobb mértékben is hozzájárulni nemzetközi szerepléseimhez, ez azonban nyilvánvalóan nem egyszerű ügy: a távolság sem elhanyagolható tényező, és mégiscsak két különböző nációról van szó. (1985 őszén szállt fel először motoros sárkánnyal, három évig csiszolgatta, fejlesztette lépésről lépésre repülőtechnikáját, mire értelmét látta részt venni egy – első körben még

hazai – versenyen. Önmagát úgynevezett kalkuláló típusú pilótának tartja.)

– Próbarepüléseimet szisztematikusan kiértekelem, így mindig tisztában vagyok azzal, hogy adott esetben mire vagyok képes. Ugyanilyen következetes vagyok a versenyzésben is: döntéseimet felszállás előtt, a földön hozom meg, s menet közben már nemigen változtatok rajtuk – elmentében Rabnecz Gáborral (ahogy a szakma ismeri: Rabinyóval), aki több sikerét éppen az improvizációnak köszönheti. (Az 1994-es Round Hungary elnevezésű versenyen – mely során a résztvevőknek napkeltétől napnyugtáig, a határok mentén kellett körbepörögni az országot motoros sárkányrepülőgéppel, merev szárnyú ultrakönnnyű repülőgéppel vagy sportrepülőgéppel – 12 óra 50 perc alatt tette meg az 1160 kilométeres távot. Teljesítményét a Nemzetközi Repülő Szövetség, azaz az FAI gyémánt kolibri jelvénnel jutalmazta. A rendhagyó verseny más vonatkozásban is emlékezetes maradt számára.)

– A hosszú útra való tekintettel 60 liter benzinnel szálltam fel, melynek egy része értelemszerűen a póttartályokban kapott helyet. Az első póttartály üzemanyag-vezetékét azonban – részben talán az indulás körüli bonyodalmak miatt is – elfelejtettem légteleníteni. A leszállóhelyekben nem kimondottan bővelkedő



Északi-középhegység fölött jártam, mikor át akartam kapcsolni arra a bizonyos póttartályra. – de mire a levegő után végre a benzin is megérkezett volna, leállt a motor. Akkoriban kézi startos Rotax 508-asal repültem. S bár azon nyomban visszakapcsoltam az előző tankra, volt alattam vagy ötven méter, mikor nagy nehezen életre kelt a motor. (A neve már jól csengett szakmai körökben, a toppilóták tartottak tőle, az aranyérem azonban sokáig váratott magára. Több nemzetközi verseny nem végleges eredménylistája szerint elvihette volna a pálmát, a mostanra bevett szokássá vált „övásháború” folyamánnyaként azonban mindannyiszor búcsút kellett intenie a dobogónak. Első világbajnoki aranyát a négyévente megrendezett Légi Világjátékok – World Air Games, azaz WAG – 1997-es törökországi „prototípusa” hozta el számára.

A WAG-ot azzal a céllal indította el a Nemzetközi Repülő Szövetség, hogy a légi sportokat „befúrja” az ötkarikások közé. A jelenlegi legrangosabb sportrepülőversenyről lévén szó, a rendezés színvonalának minden körülmények között el kell érnie – de inkább meghaladnia – a világbajnokságokét. Emellett a mindenkori WAG az az évi világbajnokságot is kiváltja. Thuróczi tehát „egyszemélyi” légi olimpiai és világbajnokként hallgatta a magyar himnuszt.)

– Az eredménylista kihirdetéséig fenntartással fogadtam a gratulációkat. Voltam én már sokszor „első”, mondtam, aztán csak kiénekeltek a számból a sajtót... A 370 pontos előnyömet azonban már nem lehetett megővni. A díjátadó ünnepélyen nemcsak a csapattársaim, hanem a többiek is éljeneztek. Nem akartam görcsösen, mindenáron győzni; a verseny során mindvégig nyugodt voltam, mintha csak edzőrepülést hajtanék végre. Hozzáteszem: az ottani időjárási és terepviszonyok a sokat szidott Dél-Afrikáénál is keményebbek. Hatalmas turbulenciák vannak arrafelé,



emiatt kis híján hozzá is csapódtam egy sziklafalhoz. Háromszor szálltam célra viharos szélben. A repteret egy tizenhét kilométeres „vályúban” alakították ki, körülötte pedig, ameddig a szem ellátott, sziklás hegyek. Nem csoda, hogy a 100 kilométeres kör hetven százaléka „belelógott” a hegyvidékbe. Egy esetleges motorleállásnál egyetlen esélyünk maradt volna: valahogy kiérni a síkságra. (Az 1999-es matkópusztai világbajnokságot ugyancsak megnyerte, majd a 2001-es Légi Világjátékokon – melynek Spanyolország adott otthont – is övé lett a babér. Itt már nem „egyszerű” versenyzőként indult, hanem – részben a helyzet szülte kényszerből – a csapatkapitányi teendőket is ellátta. Támogatás híján ugyanis számos kiváló ul-pilótánk nem tudott kiutazni a nem is olyan távoli helyszínre, többek között az addigi csapatkapitány is otthon maradt. Thuróczi háromszor lett napi győztes, az economy feladat során 321 kilométert tett meg 12 kilogramm üzemanyaggal a tankban – úgy, hogy a gép sebességét még a felszállás előtt meg kellett határozni.)

– Mindig is arra törekedtem, hogy a le-

hető legkisebb fogyasztás mellett minél hosszabb időt töltsék a levegőben. Az egykori gyalogszármányokra szerelt segédmotorok eredeti célja egyébként is a felszállás egyszerűbbé tétele, illetve a terepre szállás megelőzése volt. Számomra a repülés öröme nem a hátam mögött dübörgő motorban, hanem a vitorlázásban rejlik. (A versenyzés mellett – amit egyébként nem szándékozok abbahagyni, míg örömet jelent számára – fontosnak tartja azt is, hogy az évek során, nem kis áldozat árán megszerzett repülőtudását átadja kevesebb tapasztalattal rendelkező társainak. Csapatkapitányként sem tesz másképp: a maga eszközeivel igyekszik hozzájárulni ahhoz, hogy társai a lehető legtöbbet hozzák ki magukból. Az egyidejű versenyzés és „kapitánykodás” néha felemás helyzetet eredményez.)

– Adott esetben a saját érdekem háttérbe szorulhat a csapatéval szemben. Ha például Rabinyó vagy bárki más megkér, hogy óvjam meg magam, csapatkapitányként kutyakötelességem ezt tenni. (A tavalyi nagykanizsai Európa-bajnokságra már ezen a téren is rutint szerzett. Nem rajta, sokkal inkább a Sportkódex egy, a magyarok számára kedvezőtlen módosításán múlt, hogy csapata ezúttal „csak” borzérmes lett. Thuróczi a maga kategóriájában elhozta az ezüstérmet – az Európa-bajnok, pályafutása során immár másodszor, Rabnecz Gábor lett –, az Eb „látványelemeként” rendezett gyorsulási versenyt viszont megnyerte.)

– Örült ötlet volt a repülős gyorsulás, de vonzotta a közönséget, sőt a média érdeklődésére is számot tarthatott. A sárkányoknak és a merev szárnyú ultrakönyűeknek a tőlük telhető legnagyobb sebességgel kellett végigrohanniuk a rendező Magyar Gyorsulási Szövetség tagjai által kijelölt, 1/8 mérföldes, azaz 201 méteres szakaszon. Eközben tilos volt 2 méter fölé emelkedni, holott a gépek – ter-

mészetüknél fogva – éppen ezt tennék. Adott körülmények között alapkövetelmény volt a gyors szárny, a könnyű trájk és az erős hajtómű. Kifejezetten erre az alkalomra készült, saját építésű trájkkal és tuningolt motorral nyertem meg a rendhagyó versenyt, amely különben – ha a Nemzetközi Repülő Szövetség is áldását adja rá – az ul-rendezvények hivatalos versenyfeladatává avanszállhat elő. (Thuróczi most navigátort keres, az idei angliai világbajnokságra ugyanis a kétüléses hajlékony szárnyúak osztályában kíván nevezni. Nem véletlenül.)

– Ebben a sportban a világbajnokok az első adandó alkalommal kategóriát váltanak, esetleg végleg felhagynak a versenyzéssel. Én meg már évek óta rancigálom az oroszán farkát... Eb-n viszont szívesen indulnék együléses sárkánnyal, Európa-bajnok ugyanis még nem voltam. (Nagyobb fejfájást okoz számára „hazája”, a dunaújvárosi repülőtér – s ezáltal az ott működő Dunafer klub – bizonytalan helyzete.)

– A magyarországi repülőterek nagy része – többek között a miénk is – a „területileg illetékes” önkormányzatok kezébe került. Az önkormányzatok pedig – a számukra bevételt jelentő iparüzési adó reményében – elsősorban nem sport-, hanem üzleti céllal kívánják hasznosítani azokat. Ha a dunaújvárosi reptér környékét beépítenék, annak elsődleges célja és tevékenysége, azaz maga a sportrepülés legalábbis háttérbe szorulna – mint ahogy országszerte több szomorú példa is igazolja. Mi, sárkányosok felszállunk a legelőről is, de a vitorlákat talán fel sem tudnák húzni az esetlegesen „megrövidített” pályán...

Dacára a körülményeknek, optimisták vagyunk. Mint ahogy azok vagyunk már vagy tizenöt éve – különben még ma sem tartanánk sehol.

Thuróczi Endre pályafutása a számok tükrében

Kilencszer nyert nemzeti bajnokságot, ugyanennyiszer lett az „Év sportolója” motoros sárkányrepülésben. Két Európabajnokságról ezüstéremmel, egy Eb-ről bronzéremmel tért haza. Háromszoros világbajnok – ebből kétszer az adott évi világbajnokságot kiváltó Légi Világjátékokat is megnyerte. Mindemellett nyolc magyar rekordot tudhat magénak.

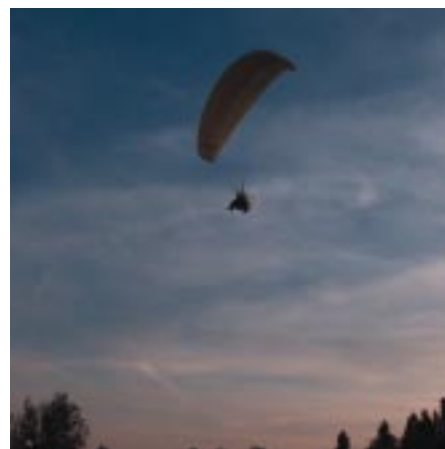


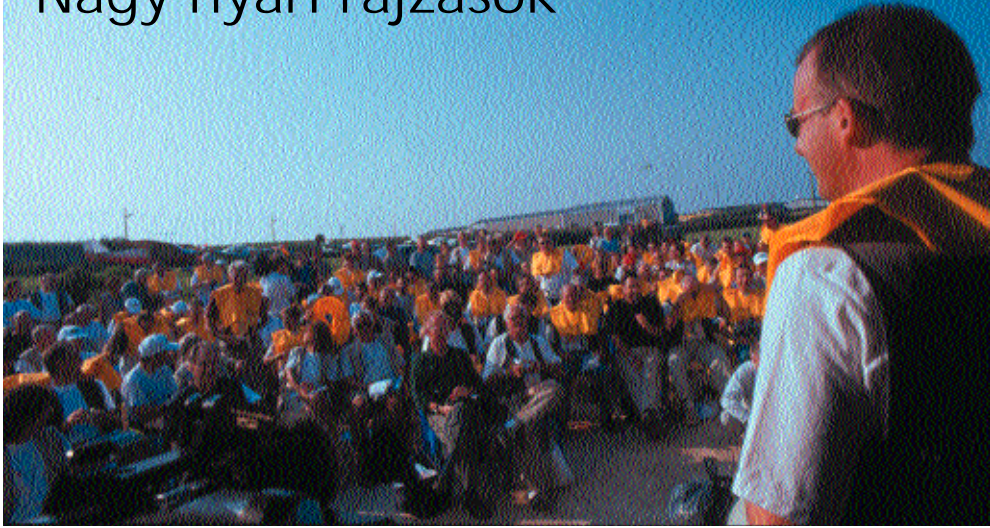


Ballonvadászat a Velencei tónál



Május 17-én a naplemente óráiban öt PPG pilóta közelebből is ismeretséget kötött egy hőlégballonnal. Remélik nem okoztak túlságosan nagy ijedelmet pilótájának. Ha mégis - utólag kérjük szíves elnézését!





Hajnali eligazítás

A Madártoll olvasói előtt nem ismeretlen Pierre Jean Le Camus, mint a Párizsból Dakarba motoros sárkánnyal repülő négy francia egyike, sőt, a hajmeresztőnek tűnő vállalkozás értelmi szerzője. Alábbiakban ő mesél egy a világon egyedülálló rendezvényről. Stéphane Kübler, a másik nagy Dakar-kalandor egy kisebb horderejű de hasonlóan izgalmas túráról számol be. Mindketten résztvevői minőségben szólnak hozzánk.

Motoros könnyűrepülő emlékezet előtti idők óta már, hogy minden nyáron egyedi légi esemény színhelye Franciaország. 130 db ultrakönnnyű légijármű 8 napon keresztül intézményesített formában zavarja légterét.

Mi ez? Kollektív légi kalandozás? Kihívás? Verseny, vagy csak buli?

Előzetes

Ha Franciaország a repülés egyik bölcsője, akkor a motoros könnyűrepülés anya-

öle. Tudomásunk szerint Roland Magallon volt az, aki elsőként motoros trájkot (háromkerekű ülőalkalmatosságot) barkácsolt megunt gyalogsárkányos deltaszárnya alá. Azonnal rengeteg híve és követője lett, a médiák rögtön le is csaptak az új sportágra, el is nevezték extrémnek, az ULM pilótákat meg tollas kolontosoknak. A pionírokat ez nem zavarta, őket az új játékszerben rejlő lehetőségek, a kitágult távlatok kiismerése érdekelte, nőni érezték szárnyaikat. Abban az időben láttak napvilágot olyan versenyek, mint a „Grande Course”, ami arról szólt, hogy egy adott pontról indulva 24 óra múlva meg kellett érkezni egy másikba (pl. Madrid és Párizs), időközben a lehető legnagyobb távolságot végigrepülve, úgy, hogy sem hivatalos repülőtérén, sem UL rep-térén (repréten) nem volt szabad leszállni. A megtett távolságot fotókkal és benzinkutaknál kapott számlákkal kellett igazolni. A hatóságok persze nem sokáig tűrhetek meg ilyen szabados versenyt, de akkorra már megfogant a légi Tour de



A mélyben Dover sziklái, a magányos Rans Coyotte-ben ülők fellélegezhetnek, innen már álló motorral is ki lehet siklani a La Manche felül.

France ötlete. 1983-ban volt az első. A média rávetette magát az eseményre, talán túlságosan is. Az ULM mozgalom akkor még igen zsenge, kiforratlan és sebezhető volt. A pilóták akkor még tapasztalatlan autodidakták voltak, a legalább gyalogsárkányos tapasztalattal rendelkezők köré gyűltek más sportágak kiválóságai, sőt reklámra éhes médiasztárok is, az ő tapasztalatlanságuknál csak az arcuk volt nagyobb, nem csoda, hogy a tévé nemsokára egyenes adásban közvetíthette a néha sajnos halálos kimenetelű ULM baleseteket. Ennek a médiák által gerjesztett gyors fellángolásnak hideg vizes zuhany lett a vége. Az első Tour de France után általános média „karantén” következett, aminek hatása mind a mai napig érezhető.

„A Franciák borjak”, mondogatta De Gaulle. Nem fűzte hozzá, hogy a bornyú rátarti és csökönyös. Az ULM mozgalom túlélte a sorskivetettséget ezt a kezdeti korszakát, széles körben támogatott érdekképviselőt, (repülő szövetséget) volt képes létre hozni, és kidolgozott egy komoly oktatási-továbbképzési módszert.



Megérkezés Nogent Sur Seine-be. Hátterben a tábor, mögötte atomerőmű, távolról látható a navigációt megkönnyítő gőzszloppal.



Mára az eredmények kétségbevonhatatlanok, és ezt nem csak a baleseti statisztikák bizonyítják, hanem a 2003-ban több mint tízezer aktív szövetségi tag által évente átlag 80 repült óra tömény élménye. A történet 1990-ben folytatódik, amikor Patrice Barcouda, a világhírű versenyző és több nemzetközi verseny szervezője úgy érezte, hogy az általa megszerzett tapasztalat, bölcsesség és alázat feljogosítja arra, hogy újraélessze a Tour de France ULM-et. Az általa szervezett túrák két hétig tartottak és szó szerint körbepépték a „hatszöget” (ahogy a Franciák országukat nevezni szeretik). A szállást és az étkezéseket az improvizáció jegyében kezelték, a repülő feladatok pedig csúcsmódban levő versenyzők számára is kihívást jelentettek. A részt vevő puristák között volt egy korábbi gyalogsárkányos pilóta, bizonyos Dominique Mereuze, aki ma a Francia vitorlázók és motoros könnyűrepülők szövetségének, a FFPIUM-nak az elnöke, ő volt az, aki megérezte, hogy fogyasztói társadalmunkban változik a képesség és az igény szintje, így kidolgozta egy kevésbé megerőltető de sok-



Pikárdia lankái.

kal joviálisabb Tour elvét.

Így aztán 1996 óta a „Tour” egyszerű légi népvándorlás, melynek során a résztvevők a személyre szabott útvonaltervtől a mozgó végéig terjedő teljeskörű kiszolgálásra (és asszisztenciára) számíthatnak. Ennek a sikere olyannyira átütő, hogy évek óta korlátozni kell a részt vevő gépek számát. 2002-ben az alábbi adatok jellemezték:

130 ultrakönnyű motoros repülőgép,
60%-ban merevszárnyú,
40%-ban motoros sárkány,
5500 felszolgált menü,
200.000 km össz. repült táv,
3000 óra össz. repidő,
40.000 l elégetett üzemanyag,
150.000 Euro-s költségvetés.

Május végén már késő volt jelentkezni, a keret betelt. Egy ilyen esemény megszervezése nem tűr improvizációt.

A „Tour” karavánját tucatnyi jármű alkotja, két nyergesvontató, (egyik a csomagokat szállítja, másik a luxus tábori zuhanyozókat és latrinákat), üzemanyagot szállító tartálykocsi, műhelykocsi, három teherautó a konyhaművészet érdekében és autóbuszok a földi kísérők számára. A „Tour” teljesen autonóm és az időjárás alakulása szerint módosíthatja útvonalát. A földi járműparkot egy mentőhelikopter, egy a szervezőket szállító repülőgép és öt-hat fotóst, filmetst fuvarozó „média-motoros sárkány” egészíti ki. A szervező csapat átlag 40 fős. A repvezetők stábjá egy kommisszárból, verseny és sétatbiztosokból, időjárás szakértőből tevődik össze, igen komoly számítógépes eszközök segítségével tervezik a repülési feladatokat. A földi csapatmozgásokat a Párizs-Dakar rallye egyik rendezője tartja kézben. A műszaki asszisztencia képes egy Rotax motort teljesen felújítani az éj leple alatt. Nagy, de nem nehézkes szervez ez. Munkája a verseny alatt gígászi, annál megerőltetőbb már csak a verseny előkészítése. Az engedélyek beszerzése, helyszínek kiválasztása, a partnerekkel, támogatókkal való tárgyalások, technikai részletek megoldása, stb. Ezeknek a gondoknak az érzékeltetéséhez elég arra gondolnunk, hogy milyen lehet az, amikor 130 gép egyszerre akar leszállni egy foci-pályányi legelőre. Beiratkozáskor minden résztvevő kap egy sokzsebes mellényt (természetesen a támogatók reklámcímkeivel ellátva), különböző színűt, aszerint hogy utas, pilóta, vagy szervező. Így mindjárt könnyebb felismerni egymást, bár jó néhány „többszörösen visszaeső” notórius résztvevő is van minden évben. A szállásra a sátorozás, újabban lakóautózással jellemző, de külön kérésre szálló-



Az útipoggyászok rakodása.



Vajon hány csillagos ez a szálloda?



Útvonal tervezés.

dába furikázható a kedves vendég (bocs': résztvevő). A bőséges villásreggeli, ebédre szendvics és igazi gargantuai gasztrokulináris vacsora jár a részvételi (viszontagsági) díj fejében. A fogadtatást biztosító reptereken a házigazdák versenyezni szoktak a minél nagyobb felhajtásban, a

vendégszenekarok, a bál, sőt, be kell valani: még a tivornyázás is, mindennaposak. A helyi jellegű borok-sörök-pálinkák kóstolgatása után reggelre az étterem cirkuszsátra inkább csatatérre emlékeztet mint cserkész táborra. Másnap reggel a start nem mindig megy fejtörés nélkül és a hányinger sem csak a turbulens légköri viszonyoknak tudható be.

A résztvevőktől néhány apróságot megkíván a rendezőség. Ilyenek az érvényes balesetbiztosítás, rendben levő adminisztráció, működő reprádió és légügyi térképek. Mindegyik csapat kap egy kényelmes méretű fém konténert, amibe csomagjait (sátor, hálósák, TV, stb...) pakolhatja, ezek a nyergesvontatón utaznak. A rendezők minden repülés előtt precízen kidolgozott „flight book”-ot adnak minden pilótának, a megrepülőndő útvonal részletes leírásával, aminek a segítségével a navigáció gyermekjáték. Indulás előtt komoly és hivatalos „briefing” (eligazítás) van.

A cél nem a teljesítményrepülés, hanem a légi lödörgés, az egyhetes útvonal így alig 1300 - 1700 km közötti hosszúságú. Nem az ország körbeprepülése, hanem az ország valamelyik tájegységének a „berrepülése” a cél. 1996 óta minden évben az ország egy másik negyedében zajlott az esemény, így 2000-re lefedtük Franciaország teljes felületét.

Azóta minden évben átruccanunk valamelyik szomszéd országba, (már amennyiben az időjárás nem köp bele a levesbe). Egy rep-nap két átlag 150 km-es szakaszból áll, csak két ellenőrző pont van, egyébként mindenki maga választhatja meg útvonalát. A gyorsabb gépek így kedvükre kerülhetnek. Az eltérő gépsebességek gondját úgy oldották meg, hogy előbb mindig a gyorsabb masinák szállnak fel, így aztán nem érik utol (Murphy törvénye szerint pont leszál-láskor) a lassabbakat. Ez nem túl kedvező



*Déli pihenő
a sárkányszárnyak árnyékában.*

a motoros sárkányosok szemszögéből, mert ők így 4-5 órával a merevszárnyúak után érkeznek célba, a jobb sátorhelyek ilyenkor már elkeltek és a latinák sem érintetlenek...

Ilyen szintű asszisztáltság mellett értelemszerűen szinte mindenki GPS-el repül. Az eltévedés esélye gyakorlatilag nulla. *Egyik évben megpróbáltam, térkép és GPS nélkül szálltam fel, még az eligazításon sem vettem részt. De 130 gép a levegőben, azt néhez észre nem venni. A rajzást követve gond nélkül célba értem. Annál nyugisabb navigációm sem volt még.* Sok olyan „vasárnapilóta” van, aki azért jön a „Tour”-ra, hogy szegényes navigációs tudását fejlessze, ezek számára a rendezők kidolgoznak érdekesebb vargabetűs

feladatokat is, az útvonal mentén levő érdekességek (pl. kastélyok) beiktatásával. Az esemény fénypontja az, amikor az utolsó napon a 130 gép egymás mellett repülve, frontvonal alakzatban repüli át a célvonalat.

A nyolcnapos túra kiinduló és végpontja ugyanaz, az utánfutós repülősök logisztikájának az egyszerűsítése végett. Jellemzően szombaton van a gyülekezés, vasárnap az indulás és rá egy hétre a búcsúceremónia. Minden nap más és más élményt biztosít, erre Franciaország változatos tájai és meteorológiája a biztosíték. Miután a részt vevők ismeretséget köthettek Pikárdia és az északi megyék lapos erdősegeivel és a sörrel locsolt hasábburgonyás kagylóval, a délnyugati régió lankáival és a vörösborba áztatott libamájjal, A középhegység vulkánikus tájaival és füstölt sonkájával, valamint Bretagne vidékével, a tengerparttal és a tengeri herkentyűkkel, 2001-ben átruccantunk a csatorna felett régi jó barátainkhoz, az anglusokhoz. Látni kellett volna, hogy feszítettünk fluo-narancssárga mentőmellényeinkben! Senki nem



Azigazgatósági kéthajtóműves, háttérben a sárkányparkoló.

pottyant a La Manche hideg és nedves vizébe. 2002-ben Német testvéreinket látogattuk meg, de a Fekete Erdő fölött olyan makacs volt az esős idő, hogy kénytelenek voltunk lemondani a dicsőségről. Utolsó pillanatban két új repteret is be kellett iktatni a tervbe, szerencsére működött a dolog, csak pár szék hiányzott a boldogsághoz. Az idén így megint Németország az úti cél.

A verseny

A sétával párhuzamosan komoly és hivatalos verseny is zajlik, a francia bajnokság hivatalos futama. A részt vevők úgy 20%-a szokott benevezni rá. A versenyszámok szokásosak, célrasszállás, navigáció, takarékosági számok, illetve ezeknek a kombinációi. Minden versenyző vak GPS-el repül, ezeknek a memória adatait minden repülés után letöltik a bírák számítógépére, így aztán nincs „óvánháború” és az ezzel járó vesződés. A verseny kiértékelése nagy közönség előtt történik, minden este, még a bál elhajlása előtt. Így aztán még a nem versenyzők is úgy érezhetik, hogy van közük

a dologhoz, még meg is értenek belőle valamit. Nem véletlen, hogy a jelenleg motoros sárkányos világbajnok Samir Elari is a „Tour”-on fedezte fel a versenyzést. Ez az esemény a motoros könnyűrepülés egyik leghatékonyabb promóciója. Világra szóló a visszhangja, a résztvevők között is egyre több a külföldi, volt már közöttük amerikai, koreai, spanyol, orosz, csak még magyar nem.

Info:
FFPIUM
96 Bis, rue Marc Sangnier
94700 Maisons-Alfort
Telefon: 01 49 81 74 43
ffplum@ffplum.com
www.ffplum.com
Pierre Jean Le Camus írása és fotói
pj.lecamus@retine.fr

Az első Olaszországkerülő UL túrára 2002 nyarán került sor. A résztvevők egy Milánó melletti UL reptéren gyülekeztek, min-

denki saját belátása szerint utazott oda. A többség utánfutón húzta oda repülő szerkezetét, de akadt olyan fanatikus aki az Alpok hegylánca fölött repült át Galliából, ami vakmerő teljesítménynek minősíthető, vagy éppenséggel zseniális meteorológiai érzékről árulkodik, mert látszólag egyetlen pillanatig sem voltak adottak a VFR feltételek az átrepüléshez. A brilliáns pilóták vagy pont akkor vágtak neki a hegyláncnak, amikor csodálatos módon pont szétnyíltak a felhők, vagy netán felülről csodálták őket, de ez már természetesen bevallhatatlan. Spessa Po UL reptere, ahol a banda gyülekezett, kitűnő adottságokkal rendelkezik. Van szálloda, étterem, műhely, benzinkút. Az olasz légügyi törvény nem engedélyezi ultrakönnyű légijárművek számára a polgári repterek használatát, talán pont ezért van rengeteg és igen jól felszerelt UL placc. A legtöbb olyan reptérrel ellátott farm, ahol a föld megmunkálása helyett vagy mellett a tulajdonosok a légi turizmus számára biztosítanak fel-



Egy autentikus kisváros
az Adria partján

tételeket.

Giovanni, a Spessa Po-i házigazda mindent megtett annak érdekében, hogy a rossz idő ellenére mosolyt csaljon arcukra. Másnapra megjavult az idő. Kezdődhetett a rally. A start előtti kiadós briefing nem volt felesleges, az olasz játékszabályok elég sajátosak: a repülőgépek és az ultrakönnyű légijárművek teljes elkülönítéssel repülnek, ez utóbbiak hétközben 150 m, hétvégén 300 m talaj fölötti magasság alatt kötelesek repülni. Biztonságosnak nem éppen mondható ez a törvény, betartása is enyhén szólva latin. A milánói fennsík és a mediterrán tengerpart között alig 250 km a távolság, de az alpok hegylábai felett 2500 m-es tengerszint feletti magasságot mutatnak a magasságmérők, talaj feletti 150 m-en. Az első szakasz ilyen körülmények között zajlott le, hál'istennek (Vagy Pierre Pouchez-nek, a Rotax mágusnak, aki az első, esős nap alatt minden motort kézzel kezelte) minden esemény nélkül. A túrák logisztikája az első leszállás után rutinosan indult. Tankolás, sátorverés, zuhanyozás, duma, kaja, némi pia, stb.... 22 légijármű. 47 résztvevő, a földi asszisztenciát is beleértve.

Ez egy családi, emberi léptékű túra. Reggel az indulás stresszmentes, időpontját inkább az azelőttvaló nap (vagy az este) fáradalmi határozzák meg, mint az időjárás. Délig le is megy a nagy szá-

kas, délután pedig fakultatív a repülés, több kulcsrakész útvonal terve áll a rendelkezésükre, de a strandolás vagy az árnyékban hűsölés alternatívája sem szégyenteljes. Firenzétől a tenger csak egy kisebb bolhaugrás, a résztvevők a második napon már lubickolhatnak benne. A tengerparti sziklák feketék, pár méteres magasságban repülni felettük, megunhatatlan élmény.

Toszkána tájai felett repkedni még inkább. A harmadik napon kötelekben repültek át egy ellenőrzött katonai légtérrel. A csizmát délebbre, Róma magasságában szelték át kelet felé. Alig 200 km választotta el a Földközi tengert az Adriától. A látvány végig képeslap-szépségű volt. A negyedik napon Rimini-ből Velence felé haladt a társaság a tengerpart kanyargós vonalát követve. Azok akik kicsit elkalandoztak a szárazföld felé, tapasztalhatták, hogy GPS-eiket a katonák hatá-



A háttérben velence, előtérben
a kisgépes repülőtér, a Lido.



Valahol Róma és Pescara között

sosan képesek zavarni. katonai légtér közeliében ezek hol teljesen elvesztették a műholdak jeleit, hol egyenesen téves információkat szolgáltattak.

A következő napon megérkeztek a lagunák városába. A híres kisképes reptér, a Lido sajnos tiltva volt előttük. Másnap gyalog vették be Velencét, este pedig Bruno Picot, a túra vezetője szervezte a búcsúbuilt. Nem is maradt utána hátra más, mint a direkt visszaút Mantova érintésével Spessa Po-ba, hogy a kör bezáruljon.

Info
Raid'Air Aventure
www.raidair.com

Útvonal: Milánó-Modena-Firenze-Elba szigete-Rimini-Velence-Milánó
átlagos rep idő gépenként: 25 óra.
Események: 1 beállt főtengely 582-es Rotax-on, egy hajtóműleállítás 503-as Rotax-al, valószínűleg üzemenyagrend-

szerhiba miatt.

Földi asszisztencia: 3 UL oktató; 1 szakács; 1 segéd; 1 orvos és 1 benzinkutas.
Szállás: sátor és kemping.
Időjárás: kitűnő, a második naptól fogva.

Szabó György fordítása
mail@vamp-air.hu



Néhány gyalogos sárkányrepülő a velencei vasútállomás előtt.



A cikkíró Stéphane Kübler DTA-jával hasítja Itália levegőjét.


www.karpofly.cz
www.karpofly.skyclub.hu; buy.karpofly@freemail.hu

Mystic
20 cm protektor
Gyorscsaták, get-up safety gyorsító
Mentőernyő-konténer+kioldó
Különböző színekben és méreteken



Cobra
20 cm protektor
Oldalprotektorok
Gyorscsaták, get-up safety gyorsító
Mentőernyő-konténer+kioldó
Különböző színekben és méreteken



Arrow
14 cm protektor + oldalprotektorok
Gyorscsaták, get-up safety gyorsító
Mentőernyő-konténer+kioldó
Csak fekete színben, különböző méreteken



Eladó!

2 személyes, HB-F21 típusú
kisrepülőgép, Rotax 582 motorral



Érdeklődni: (20) 4422-948



Hirdetési tarifáink

1/6 oldal 1500 Ft
2/6 oldal 3000 Ft
1/2 oldal 4500 Ft
1/1 oldal 6000 Ft

Kedves Hirdetők! Kérem, ha teheted, hirdetéseidet minden hónap 2-ig E-mailen keresztül juttasd el hozzám, ha ez nem megy, az esti órákban telefonon is elérhetsz. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: Cumulus Sárkányrepülő Egyesület, 1113 Budapest, Ábel Jenő u. 26. A csekk megjegyzés rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”. Új tarifáink a már lekötött hirdetéseket nem érintik!

Pinczés-Balog Attila
hirdetésszervező
E-mail: xatesz@freemail.hu.

Ugye emlékeztek még?!

Ultrakönnyű repülők találkozója

2003. július 5-6.
Rétság Repülőtér



Szeretettel várjuk a repülés szerelmeseit és minden érdeklődőt július 05.-én a 10 órától kezdődő rendezvényünkön! Részletes program a Toll áprilisi számában!

Keserü Lászlóné Ildikó



HIRTH motor fa sróffal eladó!

Kéthengeres, 650 ccm, kétütemű,
önindító

Ára: 150 ezer Ft

Tel.: 37/357-219

Mobil: 20/3-678-097

Fábián Sándor

2/1



Motoros sárkány eladó

APOLLO CX-MD szárny, 1997 Rotax
503 1V motor, 180 üzemórával
Racer GT trike rugózott.
Hangárban tárolt, sérülésmentes,
teljesen felműszerezve+intercom
Rendkívül jó és megbízható
állapotban
Smidróczki Zoltán, Debrecen
Tel.: (20) 9114-595



ETZ kéthengeres Trabant blokkra

összeépített, 500 cm³-es
duplagyújtásos
sárkánymotor, bordásszárj
áttétellel, barkácsolóknak
80 ezer Ft-ért eladó.

T: 06-20-315561

Marics István



**Két üléses
motoros sárkány**
Apollo C-4 M szárny (14.5 m²)
Rotax 503.2V motorral
Apolló Racer Gt elől rugó-
zott trike-al eladó.
Ára 800 ezer Ft
Ivány Gyula
Tel.: (20) 9929-166



**Nem nyilvános
fel- és leszállóhely,
a Balaton északi partján,
utas- és sétarepültetésre
jogosult
motoros sárkányos részére,
július-augusztus
hónapra kiadó.
LWL kft;
Tel: 06 303 983 599**



Eladó egy
APOLLÓ CX RGT
motoros sárkány
CX 19-es szárnyal,
Molson-motorral alaplászerekkel,
szép állapotban.
A trike kétszemélyes oktatásra,
utasvitelre alkalmas.
Írányár: 480 ezer Ft
Gábrriel Szabolcs
Tel.: (20) 370- 5420



**Intenzív
motorossárkány-
kiképzés,
akár
egy hét alatt!
(06-30) 9316-182
Pamacs**



Tetszik neked a Madároll?

Ha igen,
és ha bármilyen,
nyomdai előkészítést igénylő
munkára van szükséged,
bízd egy repülő tipográfusra!

Magyar Bertalan (ASE), GD 54

Telefon: (30) 9642-652; E-mail: beric@index.hu

madártoll



Trike eladó!

Két személyes, 3 kerék rugózott újszerű, szép állapotban rotaxos motortartóval műszerekkel (varió, magasságmérő, iránytű)

Irányár:
260 ezer Ft
Műszerek nélkül:
210 ezer Ft

Ugyanítt Buran 500 motor alkatrésznek eladó

Farkas Gábor
Telefon:
(30)9532-196

AirMax

„Love is in the Air”
Para&Kite Center
Tel.: (20) 9264-251
e-mail: info@airmax.hu
net: www.airmax.hu



GRADIENT BRIGHT
DHV1

Kiemelkedő biztonság!



Hamarosan megérkezik:

GRADIENT GOLDEN
DHV1-2

Egy ernyő mindenkinek!



GRADIENT ASPEN DHV2
L-es méret
Vmax: 56 km/h

A végtelen siklás!



Könnyű! Éros! Elegáns!
LAZER

WOOLY VALLEY Velvet

Az X-Press és X-Act új utóda!



10 ÉVE MAGYARORSZÁGON

Júliusban

minden ernyőt eredeti áron adok,
viszont minden új ernyő
megvásárlása esetén

egy UP Everest

beülő **az**
ajándék

Az ajándék
értéke: **450 Euro**



www.upeurope.com; www.2se.ini.hu

(30) 445-1889; (1) 325-8305; pbg@freemail.hu

Eladó! 2 személyes, Jora típusú
ultrakönnyű repülőgép
1/5 tulajdonrész
Ára: 780 ezer Ft



Rotax 503 motorral
szerelt, 220 órát repült

Eladó! Verner 1400-as
négyütemű,
2 hengeres boxermotor

Érdeklődni lehet:

06-30/354-5692

Eladó! Zociac 2 személyes
ultrakönnyű repülőgép
Ára: 7,8 millió Ft



Verner 1400-as négyütemű,
2 hengeres boxer motorral,
40 órát repült

(20) 9458-658

SIKLÓERNYŐS ISKOLA

ÚJ ÉS HASZNÁLT FELSZERELÉSEK

ERŐNYŐ									
Leírás	Ár	Leírás	Ár	Leírás	Ár	Leírás	Ár	Leírás	Ár
1. Szék	1000 Ft	2. Szék	1000 Ft	3. Szék	1000 Ft	4. Szék	1000 Ft	5. Szék	1000 Ft
6. Szék	1000 Ft	7. Szék	1000 Ft	8. Szék	1000 Ft	9. Szék	1000 Ft	10. Szék	1000 Ft
11. Szék	1000 Ft	12. Szék	1000 Ft	13. Szék	1000 Ft	14. Szék	1000 Ft	15. Szék	1000 Ft
16. Szék	1000 Ft	17. Szék	1000 Ft	18. Szék	1000 Ft	19. Szék	1000 Ft	20. Szék	1000 Ft
21. Szék	1000 Ft	22. Szék	1000 Ft	23. Szék	1000 Ft	24. Szék	1000 Ft	25. Szék	1000 Ft
26. Szék	1000 Ft	27. Szék	1000 Ft	28. Szék	1000 Ft	29. Szék	1000 Ft	30. Szék	1000 Ft
31. Szék	1000 Ft	32. Szék	1000 Ft	33. Szék	1000 Ft	34. Szék	1000 Ft	35. Szék	1000 Ft
36. Szék	1000 Ft	37. Szék	1000 Ft	38. Szék	1000 Ft	39. Szék	1000 Ft	40. Szék	1000 Ft
41. Szék	1000 Ft	42. Szék	1000 Ft	43. Szék	1000 Ft	44. Szék	1000 Ft	45. Szék	1000 Ft
46. Szék	1000 Ft	47. Szék	1000 Ft	48. Szék	1000 Ft	49. Szék	1000 Ft	50. Szék	1000 Ft
51. Szék	1000 Ft	52. Szék	1000 Ft	53. Szék	1000 Ft	54. Szék	1000 Ft	55. Szék	1000 Ft
56. Szék	1000 Ft	57. Szék	1000 Ft	58. Szék	1000 Ft	59. Szék	1000 Ft	60. Szék	1000 Ft
61. Szék	1000 Ft	62. Szék	1000 Ft	63. Szék	1000 Ft	64. Szék	1000 Ft	65. Szék	1000 Ft
66. Szék	1000 Ft	67. Szék	1000 Ft	68. Szék	1000 Ft	69. Szék	1000 Ft	70. Szék	1000 Ft
71. Szék	1000 Ft	72. Szék	1000 Ft	73. Szék	1000 Ft	74. Szék	1000 Ft	75. Szék	1000 Ft
76. Szék	1000 Ft	77. Szék	1000 Ft	78. Szék	1000 Ft	79. Szék	1000 Ft	80. Szék	1000 Ft
81. Szék	1000 Ft	82. Szék	1000 Ft	83. Szék	1000 Ft	84. Szék	1000 Ft	85. Szék	1000 Ft
86. Szék	1000 Ft	87. Szék	1000 Ft	88. Szék	1000 Ft	89. Szék	1000 Ft	90. Szék	1000 Ft
91. Szék	1000 Ft	92. Szék	1000 Ft	93. Szék	1000 Ft	94. Szék	1000 Ft	95. Szék	1000 Ft
96. Szék	1000 Ft	97. Szék	1000 Ft	98. Szék	1000 Ft	99. Szék	1000 Ft	100. Szék	1000 Ft
101. Szék	1000 Ft	102. Szék	1000 Ft	103. Szék	1000 Ft	104. Szék	1000 Ft	105. Szék	1000 Ft
106. Szék	1000 Ft	107. Szék	1000 Ft	108. Szék	1000 Ft	109. Szék	1000 Ft	110. Szék	1000 Ft
111. Szék	1000 Ft	112. Szék	1000 Ft	113. Szék	1000 Ft	114. Szék	1000 Ft	115. Szék	1000 Ft
116. Szék	1000 Ft	117. Szék	1000 Ft	118. Szék	1000 Ft	119. Szék	1000 Ft	120. Szék	1000 Ft
121. Szék	1000 Ft	122. Szék	1000 Ft	123. Szék	1000 Ft	124. Szék	1000 Ft	125. Szék	1000 Ft
126. Szék	1000 Ft	127. Szék	1000 Ft	128. Szék	1000 Ft	129. Szék	1000 Ft	130. Szék	1000 Ft
131. Szék	1000 Ft	132. Szék	1000 Ft	133. Szék	1000 Ft	134. Szék	1000 Ft	135. Szék	1000 Ft
136. Szék	1000 Ft	137. Szék	1000 Ft	138. Szék	1000 Ft	139. Szék	1000 Ft	140. Szék	1000 Ft
141. Szék	1000 Ft	142. Szék	1000 Ft	143. Szék	1000 Ft	144. Szék	1000 Ft	145. Szék	1000 Ft
146. Szék	1000 Ft	147. Szék	1000 Ft	148. Szék	1000 Ft	149. Szék	1000 Ft	150. Szék	1000 Ft
151. Szék	1000 Ft	152. Szék	1000 Ft	153. Szék	1000 Ft	154. Szék	1000 Ft	155. Szék	1000 Ft
156. Szék	1000 Ft	157. Szék	1000 Ft	158. Szék	1000 Ft	159. Szék	1000 Ft	160. Szék	1000 Ft
161. Szék	1000 Ft	162. Szék	1000 Ft	163. Szék	1000 Ft	164. Szék	1000 Ft	165. Szék	1000 Ft
166. Szék	1000 Ft	167. Szék	1000 Ft	168. Szék	1000 Ft	169. Szék	1000 Ft	170. Szék	1000 Ft
1									



Megjelent az új

DHV1 Wave

Nagyon jó teljesítmény! Csúcs biztonsági!

Akár távrepülési vágyóknak is!

Hivatalos forgalmazó:

ENAIRGY

E-mail: rbalazs@mail.datanet.hu
Telefon: (20) 9458-658

AKCIÓ!!!

Skyline Project beülő

- Ártág
- T-flock
- Gyorsasat
- Egy lendítésből dobható
- Mentőernyő-elfelvétel

AIRWAVE
www.airwavegliders.com

skyline
www.skyline-flightgear.com

**Gyere
a vamp-air dimenziójába!
Jobb ott fent**



www.vamp-air.hu, mail@vamp-air.hu, tel: +36 30 9 322 937