

Official information:

Under the sanction granted by the Commission Internationale d'Aérostation (CIA) of the FAI, the Hungarian Aeronautical Association (HAA) has the great pleasure to invite you to take part in the

19th FAI EUROPEAN HOT AIR BALLOON CHAMPIONSHIP, DEBRECEN 2015.

The HAA has delegated the organization of the event to **Debreceni Ballon Repülő Klub.**

The details of the event are as follows:

Name of event:	19th FAI EUROPEAN HOT AIR BALLOON CHAMPIONSHIP	
Location:	DEBRECEN (Hungary)	
Dates:	August 9 th -	Registration
	August 11 th :	General Briefing
	August 11 th – 17 th :	Competition flights
	August 18 th :	Closing ceremony

Further information will be available on www.deballoons.com

Entry fee: 190 euros: includes accommodation between August 11th – 18th (7 nights) in the 3* Campus Hotel, free meals for each pilot + 2 persons (270€/additional person) 2 sets of competition map, flight and meteo information, free Wifi at competition center, pilot bag. Entry fee does **not include** the cost of propane used by the competitor during the Event. Pilot has to pay only for the amount of propane they actually filled their cylinders with. The method is to pay the amount calculated, based on the number of planned flights (50 kg per flight, 2 flights per day, 1,5€/kg) in advance at the check-in, and in the end the actual amount put into the cylinders will be calculated and the difference in cost will be paid back.

NAC's invited: All eligible National Aero Clubs are invited.

All entries will be acknowledged and published on website. The total number of entrants is 101+4 pilots.

The entry forms will be sent out individually to the nominated entrants from February 1st 2015. The forms must be returned and entry fee paid before the following closing dates:

1 st round:	February 28 th 2015 (24:00 local)
2 nd round:	April 15 th 2015 (24:00 local)

EndOf Official information.

[Sergey Bazhenov](https://www.facebook.com/sergey.bazhenov)

<https://www.facebook.com/sergey.bazhenov>

Прошла половина календарного времени Чемпионата Европы 2015 года, состоялось 4 полета (2 вечерних, 2 утренних), один из которых (третий по счету или второй вечерний) с единственным заданием имел слабое отношение к спорту высоких достижений, зато порадовал всех эффектным стайерским массовым «запльвом» на малой высоте, буквально «на бреющем»! Расстановка участников на общем старте, которая предписана организаторами, имела в этот раз решающее значение для достижения лучшего результата по единственно танцующейся цели Вальса сомнений. Нашей Команде как раз не повезло, нам было определено место на правом фланге атаки. Обманувшись в прошлый вечер с поздним стартом, когда ветер повернул вправо уже после зеленого флага, часть наших пилотов в этот раз поторопилась со взлетом, т.к. наиболее реальная цель была «левой». Стартовав самым правым, я лично чуда не совершил, хотя честно маневрировал, пытаясь отыскать тонкие левые течения. Как известно с правого края общего старта направо и отбрасывает. Насколько смог подтянул результат упорным «бритьем» земли во второй половине полета, когда нижний ветер в силу местной аэрографии принял слабый левый доворот. Женя и Иван продвинулись дальше меня в ходьбе «налево», да и стартовали они левее. Лучше всех отработали Сергей и Илья, имея более выгодную стартовую позицию из всех нас, они подождали на старте и красиво прорулили весь полет. Очередной раз приколот Александр, у него в этот Чемпионат напрочь отсутствует дружба с электронными дивайсами как собственными, так и с официальными. Взлетев и тут же получив очередной отказ навигации, Саня продолжал полет по наитию, выходя лучше всех на цель, но, в желании увидеть эту самую цель на подходе к ней приподнялся и тут же сДулся вправо, потеряв лидерство, да и отсечку на логгере не понимал он когда делать!) Но зато какие фото и видео материалы получены в этом полете!

Возвращаясь к началу соревнований, хоть уже много было сказано на эту тему, все равно повторю: нас, пришедших с северо-востока, Венгрия убила страшной жарой, жесткими, колючими, очень пыльными полями, еще более пыльными полевыми дорогами (никогда я еще не ездил колонной в клубах мелкой всепроникающей пыли, держа дистанцию, ориентируясь по горелке собранной на впереди идущем аэростате). Вся аэростатная матчасть, тщательно отмытая Керхером перед отъездом из Москвы, утратила свои свежесть и блеск еще на Польском Чемпионате, здесь же покрылась слоем мерзкой серо-коричневой космической пыли. Ткань на нижних клиньях оболочки, не выдерживая столь жарких наполнений, трескается как перезрелый помидор. Мой VaSe взростлет, получая новые шрамы. Совсем не добавляет радости в этих условиях (вечерний старт при температуре более 30 градусов) объем оболочки в 1700 м3, когда летаешь перегретым и попадаешь на приличный расход газа по неприличной цене, от чего как помидор трещит уже бюджет команды. Кстати, украинско-российская смекалка начала было приносить экономию, подсказав, что на АЗС по пути заправляться газом на 10% дешевле, чем у Организаторов, и гораздо быстрее. И мы начали уже было экономить, заправив по первые 200 литров. Но Организаторы тут же отработали маневр, устами Спортивного Директора на очередном брифинге озвучив «венгерскую незаконность» заправки баллонов на АЗС. Что же, штрафов мы не хотим, будем переплачивать Организаторам.

Еще немного об организации соревнований и быта. Регистрация прошла быстро. Проживание всех участников в одной большой гостинице, состоящей из двух корпусов. Но нас - северян, а не испанцев, например, поселили почему-то в корпус, не имеющий кондиционирования. Мы естественно интеллигентно возмутились и довольно быстро были перемещены в уютную гостиницу «Спорт» неподалеку с небольшими, но уютными и, главное – прохладными, номерами. Соседи по гостинице у нас баскетболисты из одной из арабских стран, возможно из Алжира, которые проходят здесь УТС. Отказался переезжать к баскетболистам только Саша, готовый терпеть жару, но не отсутствие собственной кухни в большом блочном номере базовой гостиницы. Питание предоплачено и комплексно проходит в общей гостинице три раза в день: утренний кофе в 4 утра, обед 11-14 и ужин 20-23. В первый день все было скомкано, но потом наладилось. Почему-то на обед можно взять либо первое и второе, либо салат и второе, либо салат и первое. На третье – теплая вода из кулера, а хлеб и прочие напитки за отдельную плату. Наливают и пиво вопреки антидопинговой декларации. В нашей же команде с этим строго – никакого пива, только вода! Даже хлеб не берем, бережем фигуры! Да, о фигурах – у нас очень стройная и симпатичная метеокманда из Рязани – Саша и Женя, и задающий ритм и подающий организационный пример, тренер нашей Сборной Алексей. У пилота Андрея своя давняя метеослужба, так что зондируем атмосферу Дебрецена по полной. Команда находится на одной информационной волне, объединившись в группе "Сборная" популярного мессенджера. Все оперативно получают указания, наставления, рекомендации, прогнозы, замеры в динамике, включая их анализ. После спортивного полетного брифинга мы устраиваем свой минибрифинг, где уточняем задачи и снимаем частные вопросы и недопонимания, вырабатываем стратегию и тактику полета. Выезжаем на индивидуальные старты по 2-3 экипажа, работающих на своих частотах, и у нас также есть общая радиочастота, которая в полете несет самую важную роль: насыщение оперативно-тактической информацией, добываемой в

ходе полета (вопрос-ответ, пилот-пилот, пилот-тренер (диспетчер) и т.п., коротко и по существу). Украинский пилот Роман, которому достался крайний 102-ой номер участника, высоко оценил нашу организацию и попросил не отказывать ему в удовольствии быть с нашей Командой на одной волне, на что сразу получил категорическое «Да!» Пока Роман не подводит и более того, отрабатывает по полной, подсказав в частности, как можно сэкономить на заправке газа, о чем я писал выше. Жаль, не долго висела веревочка, и нас быстро раскусили. После полета мы проводим его разбор, набираем метеостатистику, выявляем и изучаем ошибки и недоработки. В общем быт и ритм жизни налажился быстро. Я не участвовал как пилот в составе сборной с 2002 года, но был членом команды в 2012 и 2013. Хочу заявить, что такого командного духа ранее не было. Мне приятно и комфортно быть частью этой Команды

Спортивная программа.

Генеральный брифинг. Стандартные современные правила. Основные примечания: новая версия цифровой карты и небольшая вклейка в бумажную; изменения радиусов запретных зон, новая запретка – выделенный на карте автобан штрафует, если проходишь над его осевой ниже 700 Ft MSL (высота местности в среднем 400 Ft), т.е. 100 м. над дорогой; добавлено новое место общего старта; оговорена процедура Отзыва (авиационная частота); особенности декларирования высоты – если надо, но нет, то судится по как-будто цель выбрана на уровне земли; начали активно бороться с опасным пилотированием, введены штрафы за превышение вертикальных скоростей при сближении аэростатов (не более 3 м/с при расстоянии между аэростатами 30 м, не более 5 м/с при 60 м, не более 8 м/с при 100 м), обещали специальной программой отслеживать все треки и при выявлении указанных случаев анализировать их; подвисяние в зоне креста (ММА) считается неспортивным поведением.

Спортивный брифинг почти сразу после Генерального. Два задания: HWZ, PDG. Выехали на общий старт. Ветра на цели Вальса, где ИК, нет. Валь отменили. Жара, жара, жаренное солнце... Осталось PDG, 2 цели, любые координаты не ближе 2 км в логгер до взлета. Зеленый флаг, ветер доворачивает вправо, некоторые накаляются со стратегией и у них настроение ниже плинтуса, спать... В 20 часов заход, темнеет быстро, заправляться пока не нужно, привезли с запасом с собой газа подешевле. Ужин для тех, у кого есть аппетит, командный брифинг (не для меня, мне все ясно), в 24 отбой, в 3-30 подъем (метео уже пашет), в 3-45 выход, в 4 завтрак, в 4-15 на брифинге, в 4-30 брифинг по утреннему полету (подбор цепляется, метео пашет вовсю). Восход в 05-24, старт с 5-30 до 6-30, 4 задания: PDG (декларация до взлета в логгер двух целей из указанных семи не ближе 2 км от ILP, FLY In гравитационный, HWZ (те же семь представленных целей, кроме задекларированных пилотом по PDG), LRN с вводом А, В, С в логгер в течение 30 минут. Задания в любом порядке, при условии, что LRN делается цельно. Брифинг окончен. Свой минибрифинг. Обсудили, разбежались. Мы за Иваном, он вывозит на ILP. Светает, поля, пыль жуткая, приехали, померились, переехали, нашли раскладывающийся 102 номер, решили, что здесь неплохо, погнались. С нами Чайка, чует наживу. Взлетаем – не хватает на первую, пошли наверх, добрались, упали, я в падении вижу, что мажу, шар в крест не придет, в голове мысли про вторую задекларированную цель, но решаю все же долбить эту, впереди еще куча всего, а эта вроде и не так плохо получается, маркер с высоты ...уяк в ММА, ...уяк отметку в логгере, выгреваюсь и опять наверх, уфф, вроде с первой справился, чуть реабилитирован в собственных глазах, воды и дальше: перевод навигации, внизу подтверждают хороший левый, вижу заходы на прилет первых аэростатов, идут сильно справа налево, небыстро дрейфую на средней высоте, набираю правый запас, рядом Иван и Clement, он помогает отбить первую французскую атаку снизу: я кричу вниз и выгреваюсь, а он передает по рации своей братве, смотрю внизу клапан открылся, я тоже стравил, лечу дальше, Clement выше ушел, уже не помощник, опять атака снизу, тут уже сам доорался, а вот Ивана все же боднули так тихонько, опасно, глаза в компьютере, вокруг не успеваешь, динамика кругом, подлетаем к цели, у меня самая классная позиция, прохожу низко прямо над маяком-Сувориным, передаю привет, супертонкая работа клапан-клапан, огневой-парашютный, медленно-медленно снижаюсь и влево-влево к кресту, за мной большая толпа, все французы почти, прочие авторитеты, уже слюна повышенно отделяется, вдруг чувствую неладное, литовец впереди не доходит до креста, сваливается правее, и у меня левая тенденция пропадает, ааа... несколько десятков метров, начинаю приподниматься, нууууу..., нет пошел конкретный правый ветер, и вся наша дружная толпа отвалила.... Ладно, все-равно неплохо в ММА ведь! Теперь Вальс. Заход, опять мажу, перелетаю, бью точку в логгер на 2D и пошел на вторую цель, есть еще попытка, опять очень круто приходится заходить, сверху в непонятный нижний, который то правый, то левый... Начал снижаться – рано, опять чуть вверх, упал – опять рано, тем не менее сброс свободный, снижаюсь, а там на кресте lolanta из Польши в измерителях, «Привет, Иоланта, лови!» ...уяк маркер к кресту, все теперь совсем выдохнул, воды, на Кругу уже кучу инфо передали про LRN, успокаиваюсь, нахожу на небольшой высоте нормальный правый с хорошей скоростью, делаю точку А, засекаю время, иду 12 минут, выдерживая курс и скорость, взвожу курок на точку В, еще минутку потянул низом, начинаю разгон вверх, правая динамика сохраняется, жду, грею, набираю, жду, грею, набираю пошел поворот налево – уяк...точку В в логгере, погнался активнее на 6000 Ft, там самый лучший левый, слежу за временем, надо уложиться в 30 минут от точки А, после 4000 пошел обещанный левый, на 6000 закрепился на курсе, смотрю время – вроде отсек точно, значит можно на пределе отбиваться, но 15 сек все равно запаса взял, ...уяк – и точка С в логгере! Вот теперь все, камнем вниз, там планерный аэродром и уже бьет копытом подбор, смотрю на карту – озерцо, думаю класс, прилетаю, а оно все высохло! Жара-жара....Но парни встретили холодненьким, т.е. холодненькой – у нас же антидопинг! Настроение улучшилось.