

madártoll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja • 169. szám • 2007/2.



Beléptünk

az

(EHP) Unióba!

*European Hang Gliding
and Paragliding Union*





A Szabad Repülők Szövetségének lapja

Postacím: 1550 Budapest, Pf. 171.

Főszerkesztő:

KEREKES László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: laszlo.kerekas@hmth.hu

(+Előfizetéssel kapcsolatos ügyek)

Szerkesztő, tipográfus:

MAGYAR Bertalan

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu

(+Hirdetésfelvétel)

Tördelőszerkesztő:

IFJ. MAGYAR Bertalan

Tel.: (20) 247-2504

E-mail: stellar@c2.hu

(+webszerkesztés)

Grafika:

HEMMERT László

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: TÓTH Imre

Honlap: www.madartoll.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 csékekben befizetve, vagy a Szabad Repülők Szövetségéhez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon:

Unió 1: Monaco 2007.

Unió 2: EHPU-tagok lettünk

Vez

Az Európai Siklőrepülő Unió tagja

A Szabad Repülők Szövetsége felvételt nyert az EHPU-ba (European Hanggliding and Paragliding Union)! A két éves megfigyelői státusz után most 14. tagországgént Magyarország zászlója is felkerült az EHPU honlapjára (www.ehpu.org). A felvételhez bemutattuk szervezetünket és tevékenységi területeinket. Az ülésen beszámoltunk a hazai siklórepülés helyzetéről, a légtér és a jogszabályi környezet áldatlan állapotáról. Mivel az EHPU az

Angus Pinkerton	BHPA	UK
Martin Heywood	BHPA	UK
Niels Jensen	DHPU	DK
Charlie Joest	DHV	D
Klaus Tänzler	DHV	D
Jean-Claude Benintende	FFVL	F
Marion Verner	FFVL	F
Antonio Fernandes	FFVL	P
Luis F. Emauz	FFVL	P
Győző Petrányi	HFFA	HU
László Kerekas	HFFA	HU
Zsuzsanna Toth	HFFA	HU
Chris Borra	KNVVL	NL
Chris Bouman	KNVVL	NL
Arne H. Hillestad	NLF	NO
Jurij Franko	SFFA	SLO
Daniel Riner	SHV	CH

klórepülő lettünk



Európai Airport Bizottság tagja, várható, hogy hangunk az Európai Közösség jogalkotási fórumára is eljut majd. Egyelőre azonban a tagság feltétlen előnye a közvetlen információs kapcsolat és szervezeti elismertségünk növekedése.

A küldöttségünket elnökünk, Dr. PETRÁNYI Győző vezette, főtitkárunk TÓTH Zsuzsanna, és a HFFA főpilótája KERÉKES László vett részt az ülésen, amely Annecyben zajlott, 2007. február 17-én. A konferencia résztvevőit a táblázatban olvashatjátok.

Az értekezleten elsőként elfogadtuk az előző évi ülés jegyzőkönyvét és a napirendet. Az EHPU elnöke beszámolt az Európai Légisportok szervezetének legutóbbi eredményeiről. Az EHPU ennek a szervezetnek a tagszervezete.

Az EHPU tagországai észrevétele-

ikkel hozzájárulhatnak az európai légügyi szabályozás közös, a siklórepülést is érintő kérdéseibe.

Az ülésen tagfelvételt nyert az ír Siklórepülő Szövetség (IHPA) és bemutatkozásunkat követően a magyar siklórepülő szakmai szervezet, a HFFA is. Az osztrák és a lengyel tagfelvételt (jelenlétük hiányában) az ülés elutasította és 2008-as részvételük esetén lesznek felvéve a tagok közé.

Az ülésen bemutatták a jövő légtér felosztásáról szóló Eurocontrol elképzelést. Két lépcsőben, egy egyszerűbb és átláthatóbb légtérstruktúrában gondolkodnak, amelyből jól látszik, hogy a jelenlegi struktúrát már nehéz a hagyományos módszerekkel kezelniük. A biztonság szükségessé teszi a változtatást, de sajnos, Európa légtérstruktúrája országonként még mindig különböző. Anglia elkezdte bevezetni a transzpondert, nagy értetlenséget és elégedetlenséget kiváltva a többi EHPU küldöttből, még az angolból is. Az EHPU álláspontja szerint a létező ellenőrzött légtereket újra kell gondolni abból a szempontból, hogy ahol csak lehetséges, azokat nem ellenőrzötté kell nyilvánítani.

A tagországok emlékeztettek arra, hogy a helyi hatóságokat bátorítani kell a redundáns ellenőrzött légterek G légterekké való átalakítására. Érdekes





volt látni, hogy Magyarországon kívül talán csak egy európai ország alkalmaz F légiteret, annak látható értelmetlensége miatt.

A tagok véleményt nyilvánítottak az Európai Tanács általános repülésre vonatkozó vitaanyagáról. A közreadott anyagból jól látszik, hogy az EU politikusai ugyanúgy dilettáns módon állnak hozzá a szabad repülés kérdéseihöz, mint ahogyan azt sajnos itthon is tapasztaljuk. Az anyagban szereplő megjegyzések a siklórepülés ágairól (pl. „foglalkozni kell az olyan új repülő ágakkal, mint a siklóernyőzés, vagy a bázisugrás...” holott a siklóernyőzés újnak semmiképp sem mondható, több mint 20 éves európai történelmével) bizonyítják az előkészítők tájékozatlanságát.

Hosszas beszélgetés folyt a valóban újnak tekinthető „speed flying” siklóernyőzésről. Megállapítottuk, hogy nincs elegendő információnk és tapasztalatunk, hogy ezt a lesiklás fajtát szakmailag egyértelműen meghatározhassuk. Több változata is létezik, egyes helyeken tiltott, másutt engedélyezett. Az ülés minden szövetségnek ajánlja a kapcsolatteremtést, hogy a közös fejlesztés a biztonság érdekét szolgálhassa.

Az európai baleseti statisztikához többen beszámoltak országaik előző éves helyzetéről. Itt mi szomorúan említettük meg, hogy a mi olaszországi áldozatunk talán megmenekülhetett volna, ha az olasz segélyhívó ért angolul. Az ülés eldöntötte, hogy a képzési-biztonsági albizottság kérdőívet ad ki a tagok számára az elemzés céljára.

A pénzügyi döntések, az előző évi beszámoló és a következő évi költségterv elfogadása után új környezetvédelmi képviselőt választottunk, majd Mark DALE személyében új főtitkárt, Niels JENSEN személyében új elnököt.

A következő ülés Koppenhágában, 2008. március 1-jén lesz.

Az ülést követő informális beszélgetéseken megtudhattuk, hogy máshol sem jobb a helyzet, mint nálunk. A németek a légtérre, a szlovének és a dánok kormányuk extrém sport-rendeletére panaszkodtak.

Egy biztos: szinte valamennyi tagországot hasonló felállású és tartalmú szervezet képvisel az EHPU-ban, és ez azt mutatja, hogy a Szabad Repülők Szövetségével jó úton és helyes nyomon haladunk. ■

Március 3-án a Villányi út 11-13 szám alatti Konferencia központban került sor a hagyományos repülő díjkiosztóra. A siklórepülésben is kiosztották a 2006-os év kiemelkedő eredményeit elért sportolók díjait.

A 2006-os év siklóernyős sportolója VÉRTES Balázs (ASE), ezt a kupát – mivel Balázs az ausztráliai világ bajnokságon versenyzett – klubtársa, KARDOS Pista vette át.

A 2006-os év acro-siklóernyős sportolója TAKÁTS Pál (ASE), szintén külföldön versenyez, ezért a díjat édesapja, TAKÁTS Albert vette át.

A 2006-os év női siklóernyős sportolója ismét ÁKOS Zsuzsa (Airborne) lett.

A 2006-os év sárkányrepülő sportolója: BERTÓK Attila (ASE). Az ő díjáért kedves színfoltként GRUBER Csilla ment ki.

Ezen a díjkiosztón kapták meg elismerésüket a nemzetközi Magyar Kupa helyezettjei. A Siklóernyős Nemzetközi Magyar Kupa helyezettjei: 1. VÉRTES Balázs

(ASE), 2. FORGÓ Szilárd (Fly Air), 3. BARTH Sándor (Sky Escort)

A Sárkányrepülő Nemzetközi Magyar Kupa helyezettjei: 1. Bertók Attila (ASE), 2. ÚJHELYI Balázs (PSE), 3. GRUBER Ferenc (PSE)

Hagyományosan itt osztották ki a rekordokért járó elismeréseket. 2006-ban két rekordot hitelesítettek siklórepülésben: Siklóernyős nemzeti rekord: sebesség 25 km-es háromszögben: 11,6 km/óra FORAL Tamás 2006.09.21-én. Siklóernyős női magyar és nemzeti rekord: magasságnyerés 1401 méter Ákos Zsuzsa 2006.04.25-én

A Siklóernyős Magyar Nemzeti Bajnokság összesített versenyének díjazása is ezen a díjkiosztón történt meg: 1. VARGA Dénes (ASE), 2. RÁCZ Balázs (Enairgy), 3. SZEGEDI Miklós (Fly Air)

Az elismerések átadása után Fejéregyházi László MRSZ elnök külön elismerésben részesítette KERÉKES Lászlót az első Női Siklóernyős Magyar Bajnokság megrendezéséért. ■

Előadások a szabad repülőknek

szerdánként az MRSZ oktatótermében (Budapest, XIII. kerület Dagály utca 11. II. emelet). A szervezett előadásokat 19 órától kezdjük, alkalmanként egy 2x50 perces témát tervezünk feldolgozni. **Az előadások programja:**

Április 17. Navigáció (GPS-el, vagy nélküle)

Április 24. A magyar légtér (lesz-e nagyobb Magyarország?)

Május 2. Versenytaktika (amíg nincs vége, addig nincs vége)

Reméljük, hogy a témák minden résztvevő számára hasznosak és élvezetesek lesznek. Az előadások mindenki számára nyíltak és díjmentesek. Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt!



Gergely Péter 1982-2007

Balatonfőkajáron szabadtáv-feladatot írtam ki 2001. májusában, a IV. Sirály Kupa Sárkányrepülő versenyen. A levegőben szétszéledtünk, ki délre, ki nyugatra tartott, nem bízva túlságosan nagy eredményben. A profi pilóták azonban még a 80 kilométert is túlrepülték, és azonnal visszajelentkeztek.

Csak egy versenyzőről nem halottunk semmit. GERGELY Sanyi fia, a rutintalan kezdő elfelejtett visszajelentkezni. Már a legnagyobbat repült kerettagunk is bejelentkezett, róla meg semmi hír...

Péternek se híre, se hamva...

Érthetetlen volt, hogy miért ez a késlekedés. Én félni kezdtem. Csak nem verte magát oda? A levegőben még láttam, ahogyan teljesen rossz irányba a Balatonnal párhuzamosan repült, így biztosan nem juthatott messzire... Azután végre megjött a telefon. Péter biztonságosan leszállt, csak épp vagy 105 kilo-



KEREKES László

méterrel arrébb. Megvert minket egy kopasz.

Ezután nem sokkal a hazai sárkányrepülés egyik legnagyobb tehetsége úgy hagyta abba a sárkányozást hosszú időre, mintha azt mondta volna: „Na adok nektek még egy kis időt...”

Tavaly az Emlékversenyen kérdezgettem: „Nem hiányzik a repülés?” Bekötöttünk néhány vontatókötele, útjára engedték édesapját, azután azzal a fanyar mosollyal a szája szegletén, amivel annakidején a balatonfőkajári távkupát átvette, elbúcsúzott. Akkor még nem tudtam, hogy tőlem örökre.

Balesetét el sem hittem.

Nem halhat meg egy ekkora tehetség, akinek pedig most kellett volna átvennie a stafétabotot! Hiszen nem búcsúra – gratulációra készültem, hallván, hogy újra hevederbe szállt...



Gergely Sándor búcsúbeszéde

**Rokonaink, Barátaim! Péter barátai!
Munkatársak! Pilóták, Leendő pi-
lóták! Köszönöm, hogy eljöttetek
búcsúzni!**

Sokan vagyunk, de eggyel kevesebben.
Hiányzik közülünk Péter fiam! Elveszett
egy ember! Elveszett egy lélek! Elveszett
egy tudás! Elveszett egy bizalom! El-
veszett egy mosoly!

Nem! Az nem veszett el, mosolyát
örökre megőriztük!

Ő fiatal volt, bátor és ügyes, de a
szerencséből neki kevesebb jutott, mint
nekem. A szellem nehezen ássa át magát
az érthetetlen dolgokon. De próbáljuk
megérteni!

A repülés a madarak kiváltsága... és a
miénk! A szabadrepülés kiváltságán osz-
tozunk a madarakkal.

A szabadrepülés a mi szabadságunk,
s erről nem tudunk és nem is fogunk so-
ha lemondani. Különbek vagyunk azok-
nál, akik ezt az érzést még sohasem ta-
pasztalhatták. Ő is különb volt kedves föld-
dönjáró barátaimnál. Büszke vagyok rá!

Tavaly az egész repülési idényben én
élveztem vigyázó felügyeletét. Én már
oly sokszor megbotlottam, hibáztam,
hogy erre a gondoskodásra valóban
szükségem volt. Jól esett! Azon a napon
is remegett a lába, amikor engem akasz-
tott a csörlő köteléhez. De amikor nekem
kellett volna rá vigyáznom, csak néztem,
segíteni nem tudtam.

Több nap reménykedtem a reményte-
lenben. Éjszaka azt álmodtam, hogy
megszorítja az ujjamat, mint ahogyan én
tettem a tizedik napon az innsbrucki
kórházban. Most már nem lesz, aki
vigyázzon rám! Rossz szelek fújnak
felénk! Zord szelek! Fekete szelek!

**Mit üzent nekünk, pilótáknak Péter
halála?**

*„Bízzatok! Ne féljetek! De ne is hibázzatok!
A repülés az elkövetett hibákat azonnal bün-
teti, s itt nincs eltörölve a halálbüntetés – bár
néha a 'szerencse' hoz felmentő ítéletet. Gon-
doljatok barátaitokra, azokra akik itt marad-
nak. A halálbüntetés az életben maradótak
sújtja!”*

Ti vagytok velünk a legjobban, akik
már vesztettetek el gyermeket. Nekünk
mindig a legjobbról, a legkedvesebből
kellett lemondanunk! Ti már többen
megjártatok ezt az utat, amelyet most
nekem is be kell járnom. Gondolnunk kell
azokra az eltávozott barátainkra, kik nem
a természetes sorrendet kapták sorsul.

Nyújtson némi vigaszt számunkra,
számotokra, hogy Péter halálával több
embertársunknak nyújt túlélési esélyt.
Szíve már egy szívhalálaitélt életét szol-
gálja, és két veseelégtelen is új esélyt
kapott az életre. Tudomásom szerint jól
vannak! Éljenek még sokáig, ők, akik
részesültek Péter kegyelméből.

Pilóták! Kívánok nektek jó leszállást!
S ha eljön az ideje, bátor, büszke, gyors,
fájdalommentes halált, mint amilyenben
Péternek volt része. Ez az élet legna-
gyobb adománya!

Ha repülünk, mi pilóták, mind kirá-
lyok vagyunk. Ő is király volt a levego-
ben. Adjunk hát meg neki a királyi bú-
csút. Vigyük magunkkal nemcsak az
emlékét, de fizikai jelét is. Tegyetek a
szárnyatok belsejébe egy cseppnyi jelet,
oda ahol a lélek van. Repüljön velünk
továbbra is lélekben, végtelen útjainkon
mindenkor.

Szállj tovább, repülj Péter fiam! ■

Névjegy: Zoran PETROVIĆ, azaz

GUGI a szerb távrepülőbajnok

GUGI a szerb siklóernyőzés egyik megalapítója. A kezdetektől repül, pontosan 1986 decemberétől. Korábban modellezett, ejtőernyőzött és vitorlázórepüléssel foglalkozott. 1993-ban siklóernyős pilóta lett, majd '95-től oktató. Az első balkáni verseny szervezője 1991-ben. Szerbia legsikeresebb siklóernyős klubjának alapítója és elnöke. Aktív élvonalbeli versenyző minden versenyszámban. Többszörös szerb (jugoszláv) bajnok, a nemzeti válogatott oszlopos tagja az Európa- és világbajnokságokon, számtalan kupaverseny győztese. Többszörös legjobbja a siklóernyős sportnak; a szövetség ARANYSAS díj nyertese 2003-ban.

MIKE: Mi motivált a repülésre?

GUGI: A hajdani gyermeki kíváncsiság, és a harmadik dimenzió megismerése.

MIKE: Kinél tanultál repülni és hogyan fejlesztetted a képességeidet?

GUGI: Mijat JOVANOVIĆNÁL vitorlázórepülést tanultam, ejtőernyős oktatóm Zoran RAKOVIC volt, a siklóernyőzés fortélyait pedig Sandi MARINCIC-TŐL lestem el.

MIKE: Legkellemesebb pillanataid?

GUGI: Nagyon sok szép emlékem van. Amikor együtt repültem a Francia Alpokban a világ legjobb pilótáival, az valami leírhatatlan érzés! Amikor ott repülnek melletted a VALIC fivérek, Tameger, Murer és a többiek!

A másik véglet pedig, az a különleges érzés volt, amikor néhány futamban én egyedül értem célba. A célrasszállást is nagyon szeretem! Legjobb eredményem, négy sorozat összegzett 28 cm-es eredménye, amire máig büszke vagyok! Versenyen kívüli repülésben legszebb



Írta:
FALUDI Miklós

volt Stolovi felett kitereni 3100 m-re! Szívesen gondolkodok vissza a Palicson végrehajtott ejtőernyős ugrásokra is. Az is egy fantasztikus világ! Az Európa Kupa Célrasszálló verseny egyik futamának győzteseként is szívemengető érzés fogott el. Most csak siklóernyőzőm, de remélem, hogy még nyugdíjas koromban is fogok vitorlázógépen repülni.

MIKE: Kellemetlen élmények?

GUGI: Legkellemetlenebb élményem egy siklóernyős ütközéses baleset, amikor tandemet repültem 19 év tapasztalattal a hátam mögött. Nem szeretném bővebben ecsetelni, a lényeg, hogy szerencsésen alakultak a dolgok, sérülésmentesen végződött a kaland mindhárom résztvevő számára.

MIKE: Távolati terveid?

GUGI: Szeretnék még néhány nemzetközi versenyen bizonyítani és felké-

szíteni legalább két-három komoly, nemzetközi szintű versenyzőt.

MIKE: *Megosztanál velünk néhány szakmai trükköt?*

GUGI: Azt gondolom, hogy a leglényegesebb a célraszállásban, hogy az ernyőt, amellyel versenyzünk, tökéletesen ismerni kell. Tudni kell minden tulajdonságát, a legkisebb és legnagyobb sebességét, azt a pontot amikor az ernyőt „elhúzzuk”, tudni kell hogyan viselkedik „stabil stall” állapotban és hogy mennyire energikus. Én a megközelítést mindig iskolakörben teszem, így kiprobálom a hátszelet, az oldalszelet és a szembeszelet is. A cél előtt egy feltételes vonalat keresek ahol

ötven méter magasan vagyok, jobb ernyőkkel harminc méteren. Nagyon lényeges, hogy a végső siklás már a legkisebb irányváltoztatással történjen, mert itt a legkisebb eltérés is többlet-energiát kíván és az ernyőt már nehezebb kezelni.

Szeretek távol repülni; ezért az én stílusom a nagyobb sebesség 50%-os fékezéssel. Termikben akár 90% fékerőt is használok. Ernyőválasztásnál nem kel feltétlenül alsó DHV-s ernyőt használni, én versenyeztem távrepülő ernyőkkel is (Nova X-pert, GIN Boomerang-3). Az előző célraszálló világbajnok, Simeon KLOKOCOVNIK is egy Gradient Avaxszal nyert. Természetesen nem törvényszerű ez sem. Fontos, hogy nem szabad túlzásokba esni, úgy gondolom, hogy a legújabb DHV 1-2 és 2-es ernyők az optimális választás ebben a versenysportban, mindenekelőtt a kisebb sebesség miatt, mert így több idő jut korrigálásra és ezek az ernyők a 100% fékezésre sem reagálnak annyira durván. A fékezési hossz nagyon fontos, nekem általában a D-hevedereken a trimmelést kell rövidítenem, de nem szabad túlzásba vinni, mert az ember hamar azt veheti észtre, hogy nincs ernyő a feje felett!

Amikor a beülőkről beszélünk, akkor az én szívem az „oldtimer” stílusú beülők felé húz, az egyszerűség és kis méret miatt. Szeretem, amikor az ernyőbekötés egy kicsit magasabb, a beülő a legkisebb protektorral van ellátva, és a mentőernyő a beülőbe van szerelve. Matjaz FERARICS világbajnok és Martin is így használja a beülőjét (mindketten szlovén versenyzők).

A cipő jó, ha egy kicsit keményebb talpú, de emlékszem jó eredményeket értem el tornacipőben is. A lényeg nyugodt kezelt ernyővel befordulni a végsiklásba a hirtelen felesleges iránymanőverek kerülésével. ■



Név: Zoran PETROVIC

Születési idő: 1961. december 29. (Bak)

Klub: EOL Paragliding Club

Státus: Siklóernyő pilóta, oktató, vitorlázórepülő, szerb távrepülő csúcstartó (90,8 km)

Elérhetőség: gugipg@ptt.hu

Tiszta nulla a jeges leáramlásban

Matjaž FERARIC élménybeszámolója a trakai (Litvánia) célraszálló világbajnokságról



22 óra utazás után nagy megkönnyebbülés volt megérkezni, pedig mi sokkal kevesebbet utaztunk, mint mások. Mégis, csak egy ágyat kívántam, ahol kinyújthatom egy kicsit magam és alhatok. Ámbár a liftben megismerkedtünk a török versenyzőkkel – és a későbbi világbajnok hölgygel. Mintha már ott éreztük volna mindketten, hogy világbajnokok vannak egy liftben összezárvan...

A versenyt egy befagyott tó jegén szervezték, telepített csörlővel. Már repültem ezen a terepen, de mindig újra meglep a befagyott tó leáramlása. Ezért ajánlottam, hogy csináljunk egy gyakorlórepülést a tó felett. Lehet, hogy nem is a különbséget kell megérezni, hanem szakérteni a hely specifikus adottságait, és pszichikailag is felkészülni arra, hogyan kell azokat leereagálni.

A gyakorlórepüléssel semmi gondom nem volt, a verseny első sorozatát mégis majdnem eltoltam. Tudtam, hogy a leszálláskor 5-10 m-en nagyobb lesz a süllyedés, mégis nagyon meglepett, amikor beerősödött a szél is, és az utolsó pillanatig nem tudtam hogyan fog végződni az első sorozatban a célraszállásom. Mégis tiszta nullát tudtam nyomni! Éreztem, milyen pácban voltam, és ez felébresztett; így a többi sorozatban már egyszer sem voltam rövid.

A másik legnagyobb baklövéssem a harmadik sorozatban történt. Erős szél-

ben értem a cél fölé fél méteren, és nem akart süllyedni a befúvás miatt az ernyő. Elmozdultam oldalra, és 30 centit rontottam. Csak magamnak róhatom fel ezt a hibát (mint mindig). Ez azonban szinten tartotta a koncentrációm, ami akkor sem hagyhatott alább amikor az ötödik sorozat után az élre törtem. Tudtam, hogy ez még semmit nem jelent, még minden megtörténhet; de tudtam azt is, hogy észben és a kézben minden rendezett és az ernyőm hallgat rám. Tudtam, hogy még hibázhatok, de tudtam azt is, hogy más is hibázhat ilyen körülmények között.

Kedden jól jött a pihenőnap.

Szerdán két jól sikerült sorozat után már megnövekedett önbizalommal és nyugodtabban versenyeztem. Tudtam, hogy azt várják, hibázzak, de én nem arra figyeltem, hogy a többiek mit csinálnak, hanem arra, hogy én hogyan repültem és mit tudnék még jobban és pontosabban csinálni.

Csütörtökön reggel a csapatvezetők



Végül annak tudatában, hogy ez számomra a meccslabda, olyan nyugodtan repültem, hogy bármiben fogadtam volna, hogy nem tudok hibázni. A biztonsági 7 cm, tudtam, hogy elég lesz a győzelemhez és ezzel sikerült az

tájékoztatóján meglepődtem, hogy még két forduló van mindösze, és szombaton az utolsó sorozat. Ettől nem tértek el, mindenkinek az volt a fejében, hogy a versenyt minél előbb befejezzék.

Először volt egy kis lámpalázam a verseny folyamán. Sajnáltam, hogy éppen aznap reggel azon törtem a fejem, hogy most kell minden jót megcsinálnom, ez a két repülés nagyon fontos és már itt eldőlhethet a verseny. Végül sikerült egy 4 cm-est landolnom, míg mások hibáztak. Ez visszaadta az önbizalmamat és éreztem, bírni fogom végig.

Aznap a második sorozatban már az szél alábbhagyott, és nyugodtan repültem. A 11-ik után már éreztem, hogy nem tud senki se legyőzni, de ez inkább idegesített.

amit mindenkinek mondtam, hogy befejezzük a versenyt. Ez a csütörtöki nap volt az én napom, ugyanúgy mint négy évvel ezelőtt a világbajnokságon, amikor szintén csütörtökön biztosítottam be a győzelmet és utána tartottam az eredményt.

Szombaton tehát az utolsó versenynapon volt a nagy finálé a többieknek, nekem a csapatversenyre kellett összpontosítanom, mert a csehek előtünk voltak. Az utolsó célraszállásommal biztosítottam be a szlovén csapatnak a világbajnoki aranyat. ■



A-vizsgám története



Monte-Carlo, 2007. január 28–február 4.

Életemben másodszor indultam Monte-Carlóba. Tavaly még mint tandemutas, idén már mint „A” vizsga várományos növendék.

Tóth Zsuzsi már hetek óta heccelt, hogy milyen nehéz lesz a behelyezkedés, hogy hogy fogok parázni, amikor majd még egy fordulót kell tenni a tenger felett. Nem mondom, hogy nem tartottam az úttól, hiszen pár lecsúszásnál és két tízperces lejtőzésnél több nem volt a hátam mögött mikor elindultunk.

A kialvatlan éjszaka után hajnali ötkor indultunk, és én csak annyira voltam izgatott, hogy egész úton fél óránál többet nem tudtam aludni. Aztán este nyolc körül meg is érkeztünk. A

közel tizenhat órás út után jól esett a tíztizenöt fokos hőmérséklet és a tenger morajlását hallani. Nem csoda, hogy elhelyezkedésünk után az első utam a tengerpartra vezetett.

Másnap reggel kilenckor találkoztunk a bejáratnál, teljes felszereléssel. TASI Gabi szokásához híven részletesen tájékoztatott minket a helyi repülési szabályokról, még a leszállóba is lementünk megbeszélni a behelyezkedést, majd indultunk fel a starthelyre.

A starthely felé közeledvén egyre

izgatottabb lettem. Gondolataim a start, a megoldandó feladat és a tavalyi repülési emlékek körül forogtak: magasság, sziklák, házak, utak, drótok, na és persze a tengerparti leszálló a saját behelyezkedési technikájával. Huh, már nagyon vártam, hogy fölérjünk és repülhessek, mert tudtam, ha levegőben vagyok, nem izgulok majd annyira.



BAKOS Éra
Fotó:
a szerző, TÓTH Zsuzsi

A starthelyen nagyon jó, bár kissé aktív idő fogadott minket. Zsuzsi mondta is, hogy lehet, most nem repülök, de Tasinál ez nem probléma – elsőre menjenek a lányok – mondta. Na még ez is, gondoltam, életemben nem repültem még ilyen aktív időben, bár ehhez is hozzá kell szokni.

Hát elkészültünk, rádiópróba megvolt, mehetnek a lányok. Start, és már repülök is, nem is volt olyan vészes az a start. Elém tárult a tavalyi tandemrepülésekből ismerős látvány, de most egyedül repülök itt, Monte-Carlo felett! És hogy mocorog a kupola a fejem felett, nagyon furcsa, de jó, csak meg kell szokni.

Az első repülés inkább csak az aktívabb idő és a hely kóstdolgoztatásával, meg egy kis lejtőzgetéssel telt, de így is sikerült 25 percet repülni. Eddig nem is repültem ennyit egy startból!

A behelyezkedésnél CSÜLÖK segített rádión, szépen beirányított a leszállóba, és még a lebegtetés is sikerült. Hát akkor gyors összecsomagolás, és irány vissza a starthelyre!

A starthelyen pihentünk egy kicsit, vártuk, hogy gyengüljön az idő.

Aztán elérkezett az idő, Csülök szólt, hogy mehetünk. A start előtt azt is mondta, hogy akkor most majd termelünk egy kicsit, kipróbáljuk ezeket a jó nagy lavór termikeket.

Start után Csülök rádió segítségével

belerakott a termikbe, csak a túl szűk forduló miatt többet süllyedtem, mint emelkedtem. A második próbálkozás Csülök irányításával és tanácsaival már jobban sikerült, annyira, hogy több körön is sikerült benne maradni a termikben. Csülök szólt, hogy most már csak akkor szól bele a rádióba, ha valami gond van. Hallottam, VIKI közben

leért a leszállóhoz. Teljesen meg voltam győződve arról, hogy Csülök figyel, és majd szól, ha valamit rosszul csinálók, és jól elvoltam a felhő alatt, ha elvesztettem az emelést, keresgéltem, szűkítettem, tágitottam, ahogy Csülök rádión, GURIGA meg az előadások alatt tanácsolta, de amennyire lehetett próbáltam egyhelyben maradni, nehogy szem elől téveessenek. Aztán egyszer csak hallom, a rádiót, a leszállóból kérdezik, merre vagyok. Csülök meg válaszolt: „Az előbb még ott csücsült a felhő alatt. Era, ha hallasz, adjál életjelet magadról.” Adjak életjelet, de hogyan? A láblóbálás nem ér semmit, nem látják. Vissza kellene szólni a rádión, de ahhoz el kellene engedni a féket, na jó, gondoltam, otthagytam a termiket, és összefogtam a két féket a bal kezembe, de sajnos nem sikerült jól megnyomni az adógombot a rádión, mert nem hallották amit mondtam. És akkor jött KISKOVÁCS briliáns ötlete, hallottam amint Csülök beleszól a rádióba: „Era, ha csuktál már fület, csukjál fület.” Milyen jó, hogy Zsuzsival már ezt is gyakoroltuk, gondoltam, és már nyújtózkodtam a fülcsukóhevederek irányába. Nem is kellett teljesen fület csukni, akkor már láttam. Elindultam a leszálló felé, lejtőztem kicsit a házak felett, és közben arra gondoltam, hogy el sem hiszem, egyedül termikeltem! Az hagyján, de még a fékeket is



összefogtam, hogy tudjak rádiózni. A leszállás ezek után már nem is volt olyan vészes, bár nem is volt olyan szép mint délelőtt, de nem baj, majd holnap.

Másnap reggel a szokásos időben indultunk fel a starthelyre. Már nem izgultam annyira, mint az első napon. Ahogy felértünk a starthelyre, összekapoltam, és alig vártam, hogy indulhassak. ISTVÁN startolt elsőnek, Viki utána. Tasi egyenként segített nekik termikelni, aztán egyedül hagyta őket. Én következtem. Start után mindjárt sikerült elkapni a termiket Tasi irányításával, de sodort magával, s hallottam az utasításokat a rádióban: „Era, nem hagyjuk hogy elsodorjon a termik, nem megyünk a turbulenciába, gyere inkább előre, keresgéljünk ott egy kicsit.”

Hát előrementem, de besüllyedtem

nívó alá, nem láttak a starthelyről, így Tasi visszavette Vikit és őt irányította tovább a rádión. Addig én keresgéltem. Egész jól ráfújt a hegyre a szél, így megpróbáltam lejtőzésből magasságot nyerni, s közben keresgéltem. Eszembe jutott mit mondott Tasi és Csülök, hogy a letöréseknél kell próbálkozni, na meg az is, hogy merre keresgélünk tavaly BALUVAL tandemben, mikor errefelé repülgettünk, és ahogy mondta, ahhoz, hogy magasságot nyerjünk, mindig emelésben kell fordulni. És a letörések felett, ahol tavaly is adta, most is ott volt az emelés. Először csak nyolcasoztam, nem tudtam, belefér-e egy teljes kör. Aztán, amikor már láttam, hogy igen, belefordultam, és megvolt. Sikerült visszaemelkednem nívó fölé. Hallottam a rádióban, ahogy Tasi Vikinek mondja, hogy figyeljen rám,

és próbáljon meg felém jönni. Nem sokkal később elküldött minket a leszállóba – *„mert nem úgy van az, hogy elsőre megrepüljük az öt órát, aztán meg jól elfáradunk és nem tudunk leszállni”*... Először Viki ment, én még maradtam pár percet, egészen addig, míg a starthely fölött lejtőző pilóták miatt nem kellett kiborítani és otthagyni a termiket.

Elindultam a leszálló felé. A házak felett nagyon jól tartott a lejtőszél. Nem is nagyon tudtam lekeveredni, Csülök hagyott még élvezkedni egy kicsit, aztán, mivel vártak a többiek, beszólt a rádióba: „Era, csukjál fület.” Hát fület csuktam, majd kiengedtem. Csülök megmondta: „Hé, Era, ki mondta, hogy engedd ki, csukjuk csak vissza, és lássak utána egy jobb, majd egy bal fordulót.” Mire befejeztem a fordulózgatást, már

mehettem is behelyezkedni. 45 perc, ez volt életem eddigi legnagyobb szoló repülése!

Aznap még kétszer repültem, de már nem sikerült ilyen jól, a másodiknál a variómat is elfelejtettem bekapcsolni, s bár éreztem az emelést, még Csülök irányításával sem mertem rendesen befordulni. Még így is sikerült összehozni egy 18 és egy 20 percet. Az utolsó repülésnél a leszálló felé még lejtőzgettem a házak felett, és visszarádióztam Zsuzsinak, meg is lepődött rajta, mondta is: „Hé erről nem volt szó, nem úgy van az, hogy csak úgy visszaszólunk a rádióba.”

Szerdára nagyon elfáradtam, mondtam is Zsuzsinak a délelőtti lecsúszás után, hogy pihennem kell mielőtt megint repülnék. De ahogy felértünk a start-



helyre, nem volt idő pihenni, nagyon úgy nézett ki, hogy esni fog az eső. Végül nem repültem, Tasi sem engedte, azt mondta, holnap is lesz nap. A többiek órákat repültek, minden emelt, kicsit sajnáltam is, hogy én nem mentem, de nekem sokkal többet ért Tasi szava meg az előző napi repülés.

Másnap két húsz percet sikerült összehozni, még a gyorsítóm is kipróbáltam, ha már emelkedni nem nagyon tudtam.

Pénteken Tasi megkért minket, hogy csak egyet repüljünk, még véletlenül se legyen baj. Úgy is mentünk fel, hogy megpróbálunk egy jó nagyot repülni, megpróbálunk fennmaradni. Nagyon jó időnk volt. Már délelőtt, még az igazi aktív idő előtt megjelentek a gomolyfelhők. Én is egy felhőfoszlányba

startoltam, tekertem is benne egy kicsit, amíg tartott az emelés, de aztán abbamaradt, és hiába keresgéltem, már nem találtam. A foszlány is szétesett. Csülök tanácsaira hallgatva kinéztem egy felhőt, de nem értem el, és amikor visszanéztem a leszálló felé, úgy döntöttem, inkább elmegyek a leszállóba, még kiérek. Leszállás után nem éreztem, hogy fáradt lennék, Tasi is megengedte, hogy felmenjek a starthelyre. Azt mondta, majd ott eldönti hogy repülhetek-e. Végül nem is jött ki a starthelyre, rábízott Csülökre meg Kiskovácsra. Ők meg azt mondták: „Nem vagy fáradt? Mosolyog, fáradságnak nyoma sincs, akkor mehetsz repülni, és akkor most egyedül fogsz teremkél.”

Hát jó, gondoltam start után, nézzük a többieket, merre tekernek. Először elindultam a sziklák felé, de észrevettem, hogy a Vista Palace felett tekernek a töb-



biek. Csülök is szólt rádión, hogy menjek oda, de akkor már elindultam arrafelé. Figyeltem a többiekre, merre tekernek, balra, találtam egy lyukat, ahol sikerült becsatlakozni, és tekertem velük együtt balra. Voltunk vagy nyolcan, köztük KUBICSEK Attila az ördögsisakjában, BEREZNAY Ata a tandemmel DANIVAL, BARTUCZ Árpi a fekete-sárga Frame-el. Jó nagy körön lehetett tekerni, nagyon jó volt, ilyen magasan még nem is voltam szóló repüléseim során. Kitekertük teljesen a termiket, aztán abbamaradt az emelés. Átmentem a sziklák fölé, de nem találtam semmit, gondoltam visszamegyek a Vista fölé, hátha ott lesz valami, és félúton, a katlan fölött találtam valamit, vártam pár másodpercet, ahogy Gurigától is tanultuk, és belefordultam. Sikerült, elkaptam! Bár elsőre nem volt meg egy egész körön, de tágitottam, és így már teljes körön tekertem a termiket.

Láttam, hogy a többiek, mint a hiénák jönnek alá, és tekerünk együtt tovább. Nagyon jó érzés volt elsőnek megtalálni az emelést. Ezt is kitekertem amíg adta, és még egy párat. Majd úgy éreztem, elég volt, és eszembe jutott Tasi mondata: „csak annyira szabad elfáradni, hogy mindig tudjunk koncentrálni a leszállásra is”. Hát elindultam a leszálló felé. A behelyezkedést már egyedül kellett megoldani, kicsit hosszúra sikerült, de jó lett, és a jókedvem semmivel sem lehetett elrontani. Csak 35 percet repültem, bár nekem legalább egy órának tűnt. Zsuzsi is büszke volt, mondta is, hogy „aki így teker, az megérdemli azt az A-vizsgát, de azért ahhoz még kell egy jó leszállás a patak előtt”.

Szombaton nem volt már olyan jó időnk, nagyon girhelős, szélcsendes idő volt. Vártunk pár órát. Volt, aki korán lecsúszott, és elindult haza. Mi még mindig vártunk, aztán amikor már úgy láttuk, hogy nem lesz jobb, összepakoltunk. Még lefényképeztem a két Mustang, Balu és Raymond „lóversenyét”, majd nem sokkal utánuk mi is mentünk. Én pár perccel SZŐLŐ és Zsuzsi után startoltam. Őket nem láttam, de BENCÉT, aki közvetlenül előttem startolt, igen. Követtem is őt, rámentem a sziklákra, mert Baluék is ott emelkedtek, meg

Bence is ott próbálkozott, csak addig míg ő emelkedett, én süllyedtem, nem mertem még olyan közel menni a sziklához mint ők, így inkább elindultam a leszálló felé. Az Óváros felett lejtőztek a többiek. Zsuzsi engem is kirakott a lejtőre, hogy legyen ideje leszállni, hátha mégis kell segíteni. Kb. 10 percig jól elvoltam a város felett, figyeltem mennyire erős a szembeszél, aztán mentem leszállni. Az önálló behelyezkedés egész jól sikerült annak ellenére, hogy a befordított daru nagyon zavaró volt. Sikerült a patak előtt leszállni, bár az erős szél miatt nem volt a legtökéletesebb a leszállás, de azért Zsuzsi megadta azt az A-vizsgát. Aznap már nem mentünk fel többször, nem volt értelme, így ez volt az idei monacói utam utolsó repülése. Végül is összesen 4 óra 43 percet repültem Monte-Carlóban, és rengeteget tanultam.

Vasárnap reggel indultunk haza. Szomorúan, mégis sok új élménnyel, baráttal és repüléssel kapcsolatos tervvel tértem haza, és biztos vagyok benne, hogy ha tehetem, jövőre is találkozom a Monte-Carlói hegyekkel és a tengerrel. ■





Február 5-12. között Monte-Carlóban voltam az Airborne által szervezett repülőtáborban. Az időjárás nem volt túl jó, nem lehetett repülni minden nap. Ennek nem nagyon örültünk, de azért nem keseredtünk el, más hasznos elfoglaltságot kerestünk: kedvezőtlen időjárás esetén kirándulni mentünk. Így jutottunk el Nizzába, a gyönyörű fekvésű Szent Ágnes kolostorba, valamint Mentonba, ahol megnéztük a közelgő narancsfesztivál előkészületeit.

Így jött el az utolsó előtti repülési nap, február 9. (péntek, de szerencsére nem 13.!) Ekkor elkövettem azt a hibát, hogy be akartam pótolni az elmaradt dolgozat, különösen a fényképezés terén.

Monte-Carlo szépségeit a magasból fényképezve nem vettem észre, hogy túl messze kerültem a tenger fölé. Mire, észbe kaptam, túl késő volt, a tenger vize gyorsabban közeledett mint a tengerpart, és egyszer csak a vízbe pottyantam.

Sebaj – gondoltam magamban – estem én már vízbe szándékosan Svájcban, a biztonsági gyakorlatok alkalmával, nem érhet semmilyen váratlan esemény!

A meglepetés akkor kezdődött, amikor a protektor kiemelkedett a vízből és hatalmas erővel nyomta a fejemet lefelé a vízbe! A váratlan körülményekben pillanatok alatt kellett jól dönteni és cselekedni. Legjobb megoldás a közeli szikla elérése volt, ami nagy erőfeszítés árán végre sikerült is. Görcsösen kapaszkodtam a biztonságot jelentő sziklába, dacolva a tenger kegyetlen hullámaival.

Szerencsére nem kellett sokáig várnom. Az eseményeket a partról aggódva figyelő ismerősök és ismeretlenek rohantak segíteni! Más repülőklubhoz tartozó pilóták is habozás nélkül vetették be magukat a tenger habjai közé és úsztak a sziklához, hogy önzetlenül segítsenek, míg a többiek mentőcsónakkal siettek a helyszínre. Így néhány perc múlva már a mentőcsónakban, majd rövidesen a parton voltam, ahol már száraz és meleg ruhával, nagy szeretettel és örömmel vártak, fiúk és lányok egyaránt.

Ezúton is szeretném mindenkinek megköszönni az önzetlen és áldozatkész

segítséget amivel kimentettek a tenger hullámai közül. Ameddig ilyen összefogás és segítőkészség van a pilóták között – márpedig van, ez kétségtelen – addig nem történhet semmi baj.

Viszont úgy gondolom, hogy a tanulságokat mindenképpen el kell mondanom. Íme:

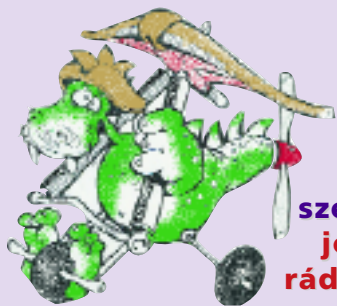
- Mindenáron el kell kerülni a vízbeszállást!
- Ha ez mégis bekövetkezik, akkor minden áron azon kell lenni, hogy az ernyő ne essen a pilótára, mert az komoly problémát okozhat.
- Vízre szállás után azonnali kioldás a beülből, így a fejünk nem kerül víz alá és szabadon mozoghatunk.
- Ha jól tudunk úszni, megpróbálhatunk kiúszni a partra.
- Ha nem, kapaszkodjunk rá a protektorra, ami a víz felszínén tart bennünket a segítség megérkezéséig.
- Minden „kütyüt” (varió, rádió, fényképezőgép, stb.) csak magunkra, vagy csak a beültre rögzítsünk, különben ez is bonyolalmat okozhat.
- Nagyon ügyeljünk arra, hogy ne gabalyodjunk bele a zsinórokba, mert mozgásképtelenné tesz.
- Ajánlott a biztonságtechnikai gya-

korlatok elvégzése szakoktatóval, ellenőrzött és biztonságos körülmények között: az itt szerzett tapasztalatot semmivel sem lehet helyettesíteni.

A „pénzmosást” – hacsak nincs belőle túl sok és nem nagyon piszkos az a pénz – ne a tengerben végezzük, ahogyan én csináltam. Ha már úgyis Monte-Carlo-ban van az ember, inkább próbálkozzon vele a Kaszinóban, biztosan több lesz a nyereség, mint az én esetemben. Addig is mindenkinek jó földet érést kívánok, sok szeretettel és köszönettel! ■



VARGA SÁNDOR (Sanyi bácsi)



Motoros sárkány eladó!
Megkímélt állapotban,
egészségi ok miatt

Rotax 503/1V
Apollo, metálkék,
széles nyomtávú, kétülékes trike,
jól felszerelt műszerezettséggel
rádió, GPS, bukósisakok, intercom
Telefon: (30) 655-6662

Zakospeed, a Dudek Speed Glide ernyője

Disznó szerencsénk volt a télen, amikor Nass-leidbe mentünk sízni, különösezt hű és hibátlan időjárás jutott nekünk. A tökéletesség érzetét csak az fokozhatta volna, ha teljes szélességben uralkodik egész idő alatt, hogy a speed gliding első fogásait könnyebb legyen elsajátítani. Lányaimat sízni tanítottam, a miniernyőket pedig arra, hogy NE repüljenek.

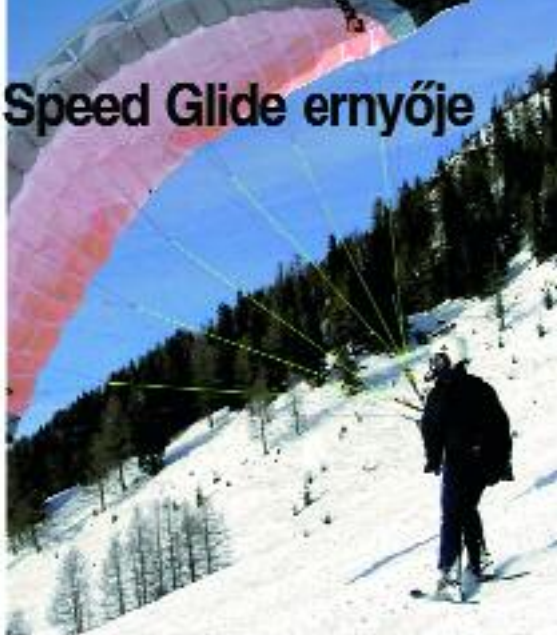
Time azért figyelem kinosan, mert már az első napon megélt mellem egy hivatalos képző sátor a pályán szélén, méregette, hogyan bifeleldök a kis ósaszaturnoidán zsinórzatot, majd elindították nem tíz hangon megfogva. Verbótn. Próbáltam több, a némettől eltérő nyelvű valamilyen magyarázatot is kérésim bőlle, majd az én szerény nemtudásom korlátait észregezve konkrétan sikeredtem, tudja-e egyáltalán, hogy mi az, amivel éppen szórakozom, de én csak rímt-csáváltam a fejét, és időnként megismételt: Verbótn. Ebben maradtunk. Téli óra múltával egy másik pálya szélén kerekedtem, pont szembe lújt az észak és déli szél. Jókora lendülettel hirtelen léd a 16 m²-es Zakospeed. Alig stabilizáltam a viszonylag nagy oldalviszonyú, elliptikus ernyőt, kaptam egy befúvást, és máris több méter magasra siklottam a pályán felett, mégpedig olyan siklósebiten, hogy máris egyre átváltoztam függőlegesen. Befeszültem felengedtem a felvonórakat, és felélesztettem magam arra, hogy csak az anyó mértékével árányos mozdulatokkal kormányozzak, a féket ahogy szükséges meghúzzam, és csatlakoztam. Úgy ötven méter kékelt a magasságom az albtam kékelt pályához képest, amikor a versenypálya és a sík felélesztésénél közelebb megértem a „Verótn” okát. A pályán, melyről felszálltam, szintén még jó 50-60 m széles volt, de a végig irányba egyre jobban becsúszott a ténylet hisz méter magas felnyitók kékelt. Mindenféle tányós, széles és kabins felnyitók drótközpályái és egyéb vezeték kékelt igazánmassa a találatok. Lehetetlen mozdulatokkal irányítva az ernyőt követtem a pályát addig a pontig, ahol meggyújtott kékelt sátorban látam magam alatt az egyetlen részt, ahol elapadott az igazánmassa. Akkor nyeltem egy nagyot, és az egyetlen észreveszték ténylet megoldást vállaltam: megfigyeltem az ernyőt. Az ilyen kicsi ernyő az áramlás sebessége hirtelen a felnyitóról, mégpedig az áramlás sebességével egyazon. Amint elkönyvott a sebesség, megjött a süllyedés, mégpedig látványosan. Nem volt rajtam varió, de megkértem így –10-et dőlték. Amikor már biztos voltam benne, hogy sikerül viszonytalan a sík felélesztés, felengedtem a féleket, hogy ismét meggyújtalhason az anyó, hadd legyen „amiből” kékeltgatem. A kicsi rongy rakétaidője nagyon rövid volt, ha történetesen nem lapos az a pályaszakasz, hanem szelídülök. Így azonban sikerült érintet hirtelen pályához. Amint kékelt, koppra elhúztam az ernyőt, és meggyújtott sebességgel elindultam, így bár hirtelen sátor, legyéllebb nem állt lent a vorty, hogy nagy állásidője segere rakt az ernyő.

A percekben is úgy mérhető reptésre viszonyodtam az „áramlás”, hogy mennyire ki tud áramlani az áll: valami egészen más mértékkel, időegységgel kellene mérni az imént a levegőben állott másodpercet...

Azán elhatároztam, hogy kelő alkattal ott fogom kezdni a együléses tanítást, ahol állik a levegőgőgőteret.

A következő napokban szembeálltam vele: az nem is olyan könnyű.

Alacsony sebéségen csak lnyog az ernyő a sík feje felett.



elég egy befúvást oldalról vagy netán hátról, és máris lent van, jellemzően a helipódon.

lymike gyalogzó pályát, a cellák beáramlásán keresztül jól megélt hóval, az a hó azán kékelt a szárnyvégbe, a „stabiliz”-ba, azonban azán igen nehéz kékelt. Ha viszont több-kékelt hó van verbótnak szárnyvégben, az felnyitóról meggyújtott magán. Akar többesre is befúvást az ernyő, párty, mint minden a muszing.

A zsinórak jól bevezetődtek, amik síkhoz a kékelt kékelt, nem egy mértékkel. A halkan csafajban, a sík felélesztésénél módon mindentalan elakadtak a zsinórak, és mintha szakszín-dékkal igyekeznék a sík alá. Ez azért jó, mert a kékelt kékelt-jé képes gátlástalan eladni őket. A kékelt kékeltben viszont combközéig való kékelt állásidője eredményez, amint megjött



hevederokat persze lehet neki adni emellett meredekebb siklószőpöt, de akkor hirtelen meggyorsul, és vagy eléd esik, vagy elmenel.

Ami már nem is becsültek, hogy a sípályákat rendezésszerűen használják jellemzően időmegjelöléseket rendeznek körülötted, amikor az emyővel bérizol, és nem tudod elképzelni, hogy csodálnak, vagy csak arra kíváncsiak, hogyan fogod összerakni a poláit.

Hát igen, a magamokban lévő csodálós képek, melyek meghozták a kedvemet a speed riding vagy speed gliding vagy speed flyingre nevezett sporthoz, kissé megévezte. Nagy, szilárd, növényzetből mentes hegyoldalt kell lennie.

hossz, ilyenek bőven léteznek mégis felett találhatók, jellemzően a francia Alpokban, és nem árt, ha kor a völgyben is van bőven akadálymentes leszállás. Ami az emyőket illeti: Duda egy siklóemlyőt kicsinyített le, míg a Jinjowig vagy az Ozore inkább ejőemlyős irányból közelíti meg a kérdést. Egy huta, téglalap alakú emyő létszékivil gyorsabb és kevésbé érzékeny az oldalra. A Zakspeed viszont bő nélkül is használható, ha nem is repülése, de erős szél esetén hirtelen, könnyen céljaira.

Szöveg: Szabó György
Képek: Wernab Laci

PARAPOWER

A motoros emyős repülés
mellékes pénzért
megszerezhető
eszközei

Redback Solo 210:	2200
Redback Snap 100:	3100
Redback Vito 100:	3100
Redback Corsair Black Magic:	3100
Redback Corsair Black Devil:	3200
Redback Slim Digital:	3400
Redback Monster Digital:	3600
aktív alsókaros pilótakötés:	+ 200
FB tandem kit:	+ 500

Referencia euró nettó árak,
specifikációk, műszaki paramé-
terek, részletek a
www.parapower.hu weboldalon

FRESH
WIND
RIDE
PARA POWER



Back Bone



A Plasma várható volt. Erre már a Revolution, az Action GT és a Reaction TST összehasonlító tesztje során merem célozni, pedig akkor még híre-néma sem volt. Dudekék nem sokat vártak magukra. Január végén került hozzám az első 26,5 m²-es példány, a véletlen úgy hozta, hogy a következő napokban nálam sokkal profibb pilótákkal is kipróbáltathattam. Az egyöntetű vélemény az volt, hogy Piotr Dudek ismét beállította a rekordot motoros csücsentyő vonatkozásában, és hogy a lécs most már valóban a Jet Streamek szintjén van...

Francis Garbát véleménye: „A precíz, finom és határozott kezelési nagyon harmonikus repülési tulajdonságokból megvalósult emíró. Ha nem volna az Orme Viper a szerelmem, kacérkodnék vele. A Viperrel persze sokkal barátságosabb, szelvi sebesítésközben pedig gyakorlatilag ugyanaz van. Minden vonatkozásban emelkedet a Reactionra, de annál mindentben csúszalább, művelhető. Nekem nem tetszik a Reaction viselkedése alacsony sebességen, a Plasma esetében ez is kiváló. Legutóbbi utazásom érdekesebb a Reactionnál, mint az a ma már közközlösnek tűnő Actionnél.”

Bruno Vezoli véleménye: „Szimpatikus startulajdonságok, homogénabb tolódás, mint a többi reflex vagy félreflex emíró-nél, persze a megkülönböztető starttechnikával. A többi reflex profilnál sokkal nem tapasztalt süllyedések. Álló motorral nem potyaszak a szélből. 2 méter alatti süllyedés 50 km/h feletti sebességgel. Ez a siklás a leszállásnál is jelentkezik, nem lehet vele egy zsebkendőnyi placem becsúszni. Spirálban, előre álltam nagyon precízre reagál, picit nagyobb íven fordul, mint a Reaction. Talajközeli-ben, körülmozdításnál milliméterre tudtam adagolni a magasságot. Később voltam ünnepelni a versenyajánlat vele.”

Blaumen Átila „Julián” véleménye: „Jó élményben lettem ez a kérésű, bűnke kiállítás, kifejezetten elütött a duplával kísérett új Dudek motoros versenyis. Még csak nemem, ahogy Szabo Gyuri kergette vele, de már pergett is le a mosás a lég nem használt versenyre sebességgel. (Legutóbb a Skywalk Posionnál isem hasonló, és lám, már be is állítottam egyet a ritpparkimba...) Mintha csak produkálni akarta volna magát, úgy simult a Plasma a kacsán alá és tiszta start után vidáman húztuk a kondíciós-kokat fönt, lent, kanyarban, aligott, tértől. Egy más mint ucsó tiszteletből csak mostánál tá moszom — első emíró nem illik —, de telefonoztam cseréltünk és tudom, hogy mindketten várjuk a folytatást. Amit viszont leszűrhetem, az az, hogy a hegyes külső egyelőre csak a teljesítményben kösönt vissza, az emíró megkezdtem kezni, könnyed jól reagál a blokkra, a mértéke

(erő-bossz) egyenletesek és finomak, szépen jó henn fordul. Az irányváltások nem okoznak gondot, nem ez az a kapocs, nyomat-sa nyilván nagy, de lassításon és pumpázással fékgyújtáson sem kevésben legeredőn, stabilan hozza az alap "Minget". Ez azért nagy dolog, mert a kérésű, nagy sebességre utazó emírók nem szeretnek lassan repülni, következőképpen startolni sem. A TST iránymúdszer jól működik, és nem órázom vakucorússágok el-erjedni a biztonságos blokkot sem. Leszállni nem nehéz vele, mert nem süllyed annyira, mint a Reaction, egy pótus siklás is jó vele, de hát ez következik a nagy oldalsószoróhól is. Zsinór-geometrija jól álltatható, hevedere egy kicsit bonyolult — sok mindent kell itt elütnie —, de nyilván nem kezdőnek kell vele bíbelődni. Anyaga rendk, és elsőosztályban van összerakva, ahogy azt Dudekkelőlményesokklatuk.

Végzetőmnyben kimondhatom, hogy az első benyomásom igen pozitív, későbbiek a második, hogy mindig...

Futás Tibi véleménye: „Az előzetes behatárolás hatására felszígova kérttem a Plasmát kipróbálni, nem is eszéltem benne azt hozta, amit vártam.

Ani meglepetésként ért, hogy a zsinórát egy récs körszós-ús utköli, nyilván ennek is köszönhető, hogy jókora az egyik leggyorsabb motoros emírók tekinthető. A vékony zsinór egyenlőn hirtetve, hogy sűrűkényebb, elemtanra rövidebb, aki sokat, sokfelé repti látványos minőségű terpekes, jól teszi, ha óvatosan terget a nem tökéletes tájgáron.

Az emíró erős és gyenge szélben is jól működik, de ugye-ni kellene, hogy hajlamos felőni, némi blokkot igényelhet. A nagy oldalvázon a kíváló alkészimű, dinamika, gyors emíró kicsik tenikus időben is kedvezően emelkedik. Kégyesvázra pítve a leszállásnál állásoság lassan a stabilitásban kis bizonytalansá-got éretem. Bár megfelelően kezelve igen jól viselkedik, de „jörgyűhöz”, kevésbé stabil, mint a Reaction. A nagy sebesség, nagy álléssimény hálalulójé, hogy nem elég tapasztalt, gyakorlat-pilóta kezében, kicsit „hátrább” időjárás esetén az emíró „durván” viselkedhet. Későbbi alkjúnak köszönhetően hajla-mosult az alkjéljárás elközlősem, lécsükim, ami alacsony





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



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



CAYENNE, DHV 2, Sportster
 Az ernyő mely megalapozta a cég hírnevét. Aki látta, megjegyezte. Vérbeli sport ernyő, 8,5-ös átlagolt siklószám, 22-38-53, szinte érthetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akrohajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonyssággal.



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



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



Poison, 2-3

Az új kihívásokhoz

SKYWALK
PARAGLIFEK

Már kapható, 2000 eu. !

www.solarispp.hu



GRADIENT

Golden 2

Három nagyon sikeres
"Golden" év után a Gradient elkészítette
az új közepkategóriás távrepülő ernyőjét,
a Golden 2-t (DHV 1-2 kategória).

A célcsoport ugyanaz
mint az eredeti Goldennél.
Teljesen átterveztük az új ernyőt:

50 cella,
új módosított szárnyprofil,
új anyagok, új színek és színekombinációk.
5 különböző méret.

További info: www.gradient.co.uk,
www.airmax.hu,
06 209 264 251.

Ne higgy senkinek, csak magadnak.
Jelentkezz tesztrepülésre !



Buzz Z

Classic Buzz Z, DHV 1/2
kiszállás és kényelem termékek között

airmax
aerobics

0820 8264 251
www.airmax.hu

OZONE
aerobics

Létezők, info: azank a www.ozoneaero.com on facebook



Továbbfejlesztett szárnyprofil a jobb sülédőrt
- Az ideális anyag termék az távrepülésre
6 méter, hogy a súlyhatárába pontosan passzolj (55-130kg)

* szimulátoron
is állítható