

madártoll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 152. szám ■ 2005. augusztus



www.HOR-PROP.com

Falégcsavarok gyártása

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

mobil: 00-421-905-134305

00-421-908-530603

E-mail: hor-prop@hor-prop.com



GPSMAP 96C

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

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



GARMIN®



Tudjuk az utat

földön, vízen, levegőben

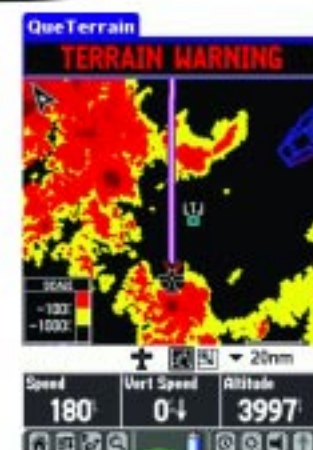
iQue 3600a

Aviation GPS + Palm PDA

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

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

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



Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 06 1 222 3333 gps@aircraft.hu

www.garmingps.hu



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

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

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

Grafika: HEMMERT LÁSZLÓ

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

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

Előfizetéssel kapcsolatos ügyek:
KERÉKES LÁSZLÓ. Tel.: (20) 364-6921

Új! honlap: <http://bercik.uw.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 cséken befizetve, vagy a Szabad Repülők Szövetségéhez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon: PIEDRAHITA
Fotó: WINKLER TAMÁS

Szabad Repülők közgyűlése 2005. augusztus 1-én:

Bocs, de mi megyünk

Az ülés helyszíne: Az MRSZ oktatóterme.
Jelen vannak:

- az Amatőr Siklórepülő Egyesület képviselőjében: KERÉKES LÁSZLÓ
- az Airborne Siklóernyős Egyesület képviselőjében: TÓTH ZSUZSANNA
- a Tokaj Fly Siklóernyős Egyesület képviselőjében: ÁDÁM ELEK
- a Kettő SE képviselőjében: SZÁNTÓ ENDRE
- DR. HEGEDŰS ANIKÓ elnökségi tag,
- MÉHÉSZ SÁNDOR, MRSZ főtitkára
- SIKLÓSI ZOLTÁN az MRSZ REBISZ vezetője
- KISZELY GYÖRGY a tagfelvételre jelentkezett BSE képviselője

A Pilisi SE és az UFO SE nem képviseltette magát. 6 mandátumból jelen 4, a közgyűlés határozatképes. A megjelentek levezető elnöknek megválasztották Kerekes Lászlót, jegyzőkönyvvezetőnek Tóth Zsuzsannát.

Tagfelvétel

A Közgyűlés jelentkezésük és a jogszabályok által előírt benyújtott dokumentumok alapján tagjai sorába felvette a Gödöllői SE-t, a Sky Club Győr SE-t,

valamint a Budai SE-t. A szavazás nyílt szavazással történt, miután senki sem igényelt titkos szavazást.

A szövetség elnöke, PETRÓ ZOLTÁN jelezte az elnökség felé lemondási szándékát az elnöki funkcióról. Az elnökség javasolta a közgyűlésnek a lemondás

elfogadását, és javasolja az elnöki funkcióra DR. PETRÁNYI GYŐZŐT, aki a jelölést elfogadja. A Közgyűlés az elnökség javaslatát egyhangúlag elfogadta. A szavazás nyílt szavazással történt, rákérdezés után senki sem igényelt titkos szavazást.

Kapcsolat az MRSZ-szel

Erre a napirendi pontra meghívott Méhész Sándor az MRSZ főtitkára beszámolt az MRSZ legutóbbi tevékenységéről és eredményeiről. Bemutatta a Nemzeti Sportszövetségnek az ejtőernyős világbajnoki szereplés hatására íródott levelét, amely a repülősportok számára jobb állami megítélést ígér. 2005-ben az MRSZ az NSSz-től 8 millió Ft támogatást kap sportolói létszáma miatt. Ezt a támogatást a tagságnak vissza akarják adni, de csak a megalakult



sportági szervezetek számára tudják átadni. Ez a szervezet a Szabad Repülők Szövetsége addig nem lehet – állította a főtktár –, amíg a szakág közgyűlése ilyen irányban határozatképes döntést nem hoz.

Az MRSZ vállalja az érdekvédelmet, valós érdekképviseletet akar elérni – jelentette ki. A 2005-ös év azonban MRSZ-vonatkozásban veszteséges, a teljes üzemeltetés nem rentábilis. Azt, hogy a siklórepülők üzemeltetése pozitív, vagy negatív szaldós, még nem tudja megmondani, ezért nem javasol egyelőre változtatást a jelen üzemeltetési sémában. A szövetség többi szakágával jelentős problémákkal küszködik a biztosítás, a légtér, a jól működő honlap hiánya, csak a problémahegyek csúcsai.

De a rosszul működő BiSZ helyett új vezetővel, az információk begyűjtése után adatelemzéssel dolgozni kívánó új szemléletű biztonsági szolgálat alakult – tette hozzá a főtktár.

Javasolja, hogy várjuk meg a szakág szekcioulásának a döntését, amelyről nem tudja ugyanakkor, hogy az MRSZ közgyűlése után miért nem lett haladéktalanul összehívva.

A Szabad Repülők Szövetségének álláspontja

Méhész Sándor ismertetésére Kerekes László mint ügyvezető annyiban reflektált, hogy a Szabad Repülők Szövetségének tagja a hazai siklórepülők több, mint a fele. Az a szervezet, amely az elmúlt másfél év során akart, beléphetett. Nem kívánunk év végéig várni, mert a rendszer kidolgozása, a biztosítás, az üzemeltetési engedély és a baleseti szolgálat felállítása nem két hónap alatt elvégezhető feladat, és erre az októberi döntés már késő. Előre vetítette, hogy amennyiben záros határidőn belül nem

születik döntés, a szövetségünk elindul az önálló üzemeltetés irányába, tagjaival elhagyva az MRSZ szervezetét, mert a jelenleg nyilvántartott több, mint 1200 siklórepülőből kevesebb, mint 300 érdekelt a versenyzésben (ez a jelen adatok alapján a Szabad Repülők Szövetségének 650 pilótájából kevesebb, mint 50).

Guriga megítélése szerint a jelen üzemeltetési díj megemlése nélkül képesek vagyunk az MRSZ-től függetlenül, de azzal együttműködve (kedvezményes teremhasználat, önálló szakmai bázis, de az érdekek folyamatos egyeztetése stb.) a legális repüléshez szükséges szolgáltatást a siklórepülők számára elvégezni.

Tehát a kiválsunkat ne vegyék ellenséges lépésnek. Az üzemeltetés ugyanis nem demokrácia kérdése, hanem jogi felelősséggel és hatáskörrel bíró szakmai tevékenység. Sajnos, az MRSZ ebben a kérdésben rossz példa, látva például az MRSZ UL szakágának működését. Ezt a mintát mi nem kívánjuk követni.

Beszámoló a szövetség eddigi tevékenységéről

A szövetség a jogszerű működés valamennyi kellékével rendelkezik (bíróági bejelentés, bankszámla, adószám, postafiók bérlet, számlázó program és bizonylatok).

A Madártoll teljes mértékben a szövetség kiadványává vált.

Az átmeneti időszakban a szövetségnek bevétele nincs (a tagszervezetek tagdíja 4000 Ft 2005-re, amiért a kapcsolattartójuk kapja a *Madártoll*), a költségekhez az ASE biztosította a támogatást.

A Madártoll *cash flow*-jából adódóan a bankszámlán jelenleg mintegy 680 ezer Ft van. Ebből az összegből a 2006-os évre az üzemeltetési feladatokra való áttérés költségei biztosítottak. ■

6. APOLLO TALÁLKOZÓ

2005. szeptember 10-én Egerben

Egésznapos repülős programok, repülős felvonulás a város fölött, sétarepülési lehetőség, látványos bemutatók, színpadi kvízműsorok, zenés hangárparti hajnalig, hideg-meleg konyhás büfé.

Ha eddig még nem próbáltad, az idén ne hagyd ki!

A levegőben érkezőket a hagyományokhoz híven vendégül látjuk egy étellel és itallal.

Nagy szeretettel várunk mindenkit!

A rendezőség

Infó: MOLNÁR ZOLTÁN, (30) 9552-042; VEREB GYÖRGY, (30) 9636-979

BAZUL KUPA

A BORSOD MEGYEI REPÜLŐ KLUB
A MAGYAR NEMZETI BAJNOKSÁG RÉSZÉKÉNT ISMÉT MEGRENDEZI
A MOTOTOROS SÁRKÁNYREPÜLŐ ÉVADZÁRÓ VERSENYT

A verseny helyszíne: Miskolc repülőtér; BAZ és Heves megye

A verseny időpontja: 2004 szeptember 9-e és 10-e péntek-szombat.

Versenyigazgató: KISS LÁSZLÓ

A versenyzőket és kísérőiket 8-án várjuk a repülőtérre; azonban aki szárnyon, 9-én reggel 8 órára megérkezik, még indulhat a versenyen. A 9-én történő nevezés azonban csak akkor kerül elfogadásra, ha legalább 8-án déli 12 óráig telefonon jelzi a versenyző a nevezési szándékát.

Nevezési díj a 2004 évben meghatározott versenyszabályzatban elfogadottak szerint, amit, ha van lehetőség, a szokásos mértékre csökkentünk.

Startnyitás: 9-én 10 órakor. A start előre meghatározott sorrendben fog történni. Motoros sárkányoknál egy- és kétszemélyes, merevszárnyú gépeknél kétszemélyes kategóriában lehet indulni.

A verseny az APOLLÓ találkozó része, tehát szombaton a meghatározott versenyútvonalon Egerbe repül át a társaság. Az eredményhirdetés szintén Egerben lesz.

A szállás a repülőtérre faházban vagy hozott sátorban történik. A faház költsége 1400 Ft/fő. A nevezési díj tartalmazza a térképeket, fotókat és a pénteki vacsorát. A verseny díjazása Kupa vagy érem.

A versenyen szokás szerint szeretettel várjuk azokat is, akik géppel érkeznek és nem akarnak versenyezni csak szombaton együtt átrepülni Egerbe a csodálatos Bükki útvonalon. Arra is van lehetőség hogy valaki próbaképpen repüljön végig egy versenyszámot, belekóstolva a versenyzésbe. Ilyenkor minimalizált nevezési díjat kell fizetni. Feltétlenül várjuk azokat is, akik barátaikat kísérik el.

További információt ad Kiss László; (30) 512-7632, vagy (46) 380-655

NÉVJEGY: LÁZÁR OLGA

A levegőben csend és nyugalom van

Ülünk Olgával egy beton virágtartón, a dunaújívárosi reptér szélén. Régi versenyek, nagy repülések hangulata érződik a levegőben. Olga haját borzolja a szél. Tekintete végigfut a reptéren, a hangár elé kitolt sárkányokon, és mesélni kezd.

OLGA: A vitorlázórepüléssel ismerkedtem meg először, de már nem emlékszem rá hogy mikor és hogyan, mert nagyon kicsi voltam. Édesapám több mint ötven éven keresztül tanította a repülést, ő vitt ki mindig a repülőterre. Amikor nagyobb lettem, megszereztem a szakszolgálati engedélyt, és évekig vitorláztam. Utána következett a motoros sárkányos képzés, majd a gyalogsárkány.

MIKE: Biztosan ott ismerted meg a párodat, PATRONT, hiszen köztudott, hogy motorossal repül, és sokszor vontat téged. Jó kis csapat!

OLGA: Őt már korábban ismertem. Mindketten vitorláztunk, a szakszót is együtt szereztük meg, sőt még a koszorús távunkat is együtt repültük. Azután ő hamarosan átváltott sárkányra. Nem sokkal később elkísértem egy versenyre – talán a Nyikom Kupára? –, és ott láttam először, hogy mi is az a sárkányrepülés. Amint hazajöttünk, elkezdtem a motorossárkány-tanfolyamot, és a következő évben már indultam a gyalogversenyen.

MIKE: Hogy is van ez? Motoros- és gyalogsárkánnyal is megtanultál? Speciális...



FALUDI MIKLÓS

OLGA: Nálunk az Alföldön nincs túl sok lehetőség gyakorolni a nekifutást, ezért kezdtem motoros sárkánnyal a repülést. Megvoltak az alap-kormánymozdulatok, az időjárás meg egyebek, és utána, amikor hegyen voltunk, már nem kellett annyi időt fordítani egyes dolgokra. Nagyon hamar megszerettem a sárkányozást; teljesen más sportnak tartom, mint a vitorlázórepülést. Az kényelmes: hanyatt fekve, egy kis „joystickkal” repül az ember; míg a sárkánynál végig dolgozni kell, egy siklásban is.

MIKE: Legszebb emlékek?

OLGA: A legelső a '98-as női világ bajnokság. A lányom éppen tíz hónapos volt. Igaz nehezebb volt egy kicsit így részt venni, de nagyon szép emlékek maradtak meg. Nagyon nagy élményt jelentett az is, amikor 2001-ben megrepültem a 94 km-es céltávrekordomat. Ugyanabban az évben Gabival, motoros sárkánnyal repültünk egy 6000 méteres emelkedési rekordot. A '96-os Európa Bajnokságon pedig – amit nálunk rendeztek – nem pilótaként, hanem csapatkapitányként vettem részt. Ez a másik oldala a repülésnek, amikor a földről



LÁZÁR OLGA

Születési idő:

1971. január 3. (Bak)

Státusz:

Gyalog sárkányrepülő pilóta,
vitorla szakász,
motoros sárkányrepülő pilóta.

Szárny: Laminar R-13

Klub: Kvasz András Repülő és
Ejtőernyős Egyesület

segíted a többieket. Nem olyan látványos, de nagyon fontos része a versenyzésnek.

MIKE: Keriültél rázós helyzetbe?

OLGA: Különösebb rázós szituáció nem volt, nem törtem össze magam, le is kopogom. Volt már rossz leszállásom, szedtem össze lila foltokat, de ezekről csak óvatosabbá váltam. Nem kockáztatok sokat. Ha mással történik baleset, az mindig negatívan hat rám, ezekből okulni próbálok. Nem érzem, hogy vakmerő lennék, de van aki szerint az vagyok, már csak azért is mert repülök. Mindig törekszem a biztonságra. Például leszállásnál nem egy zsebkendőnyi területet nézek ki, hanem a legnagyobb pusztá közepére szállok le. Az a biztos, én úgy vagyok vele.

MIKE: Távolati terveid?

OLGA: Idén sajnos kimaradt a versenyzés. MKK-feladatokat tűzök ki folyamatosan, és repülök, amennyit lehet. Sokat dolgozom, edző vagyok, és kötelezettségeim vannak a gyerekekkel szemben.

MIKE: Milyen sportágban vagy edző?

OLGA: Úszásban. Azt úztem jó pár éven keresztül, azután jött a repülés. Az úszás-oktatásban eléggé kötött a munkaidő, elég sok a versenyünk és a tenivaló.

MIKE: Sárkányrepülést nem oktatsz?

OLGA: Úszásban vagyok szakedző, az teljesen más jellegű sport. A repülés pedig az, ami kikapcsol. A sok munka után, a levegőben végre örülök, hogy csend és nyugalom van. Órákon keresztül maximum a rádión szólnak hozzám. Az oktatás nagyon sok időt elvenne a repülésből, és én magamnak akarom ezt az egészet. A repülés nekem a kikapcsolódás, a nyugalom szigete.

MIKE: Azért lesz női utánpótlás? Lesz még női sárkányrepülő válogatott?

OLGA: Ez már sok embernek megfordult a fejében, főleg az oktatóknak. Többen is járnak képzésre, és már versenyeken is próbálkoznak. Talán több biztatást, több lehetőséget, több támogatást kéne nekik adni. A versenyek is úgy lennének igazán érdekesek, ha több női résztvevő indulna.

MIKE: Egy utolsó gondolat?

OLGA: A családomnak köszönhetem, hogy egyáltalán tudok repülni. Patron, a férjem vontat, a lányom pedig jön velünk, és nagyon sokszor vissza is szállítanak. Ha nem lenne ilyen hátterem, nem tudnék repülni. Sajnos a legtöbb családban ez nem így működik. azt az egészet elsősorban nekik köszönhetem, illetve az édesapámnak, hogy a repülés felé megmutatta az utat és a lehetőséget. ■

Homonnai Dani ezüstkoszorúja

Ide, ebbe a kis karikába szúrva fogja Dani meglepetésként megtalálni az FAI, siklóernyősök számára alapított Ezüst Sas koszorújelvényét, amihez legalább 50 kilométer távot, 5 óra egyben repült időt és 1000 méteres magasságnyerést kell produkálni.

A történet számomra két évvel ezelőtt kezdődött Annecyben, amiről ebben a kis lapban olyan lelkesen számol be KISTAPPANCS néhány oldallal odébb. Akkor a számomra legmegbízhatóbb iskolával az Airborne-nal, vezető oktatójuk, TASI GÁBOR meghívására mentem ki, és jelentős kedvezménytel NAGY ISTVÁN, egy remek Airborne-os pilóta kocsijában utazva a több, mint 14 órát. Mint a mesében: ez a hely az Óperencián, és az Üveghegyen is túl van; itt jöttem rá, hogy az Óperencia nem más, mint a gőgös Svájc, az üveghegy pedig a

majd' ötezer méteres, Mont Blanc nevű hölgy.

No de nem is Annecyról akarok írni, hiszen azt megtettem már két ízben is, és most Tappancs képeinél és beszámolójánál én sem tudnék jobbat mutatni róla. A két évvel ezelőtti túra egy napján Tasi rezignáltan megjegyezte, hogy a két HOMONNAI (DANI és ZSUZSI) milyen feltűnően tehetséges és ügyes. Sosem hallottam azelőtt róluk és nem tudtam, hogy a következő évben sem fogok találkozni velük. Csak azt láttam, hogy a magyarországi siklórepülő-utalat miatt kiül-

dözött néhány pilótalány és pilóta, pusztán külföldi repülésekkel mennyire ügyes és jókezü. Ej, ha ezt mindenki megengedhetné magának, mennyivel egyszerűbb lenne a hazai állami és üzleti repülés dolga! Végre sehol sem találkozna ezzel az átkozott szabad repüléssel! Ostoba és konzultációra képtelen minisztereknek nem kellene panaszos leveleinkkel törődni, hogy kinek passzolják le visszautasításra. Jó, ezeket a fiúkat nem látom otthon, mert nyugodt, zaklatásmentes repülésre vágnak hülye megkötések nélkül. De hol repül Dani, ha itt sem találkoztam vele?

Egy évre rá végre találkoztunk. Nem találjátok ki hol! Hát persze, hogy Annecyban, tavaly, amikor lányomat is elcsábítottam ide, mert ezt nem lehet kihagyni (irodalom: Tappancs beszámolója odébb).

A tó és a hegy váltása ugyanúgy durva termikekkel dobálta tele a hegyoldalt, késő délutánra az erős völgyszél, estére kupolájukat bámuló, széttárt lábbal repülő franciák tettek próbára minket, de levezetéként a vacsoránál jóízű hangulat közepette ismerkedtünk egymással. Jókat röhögünk, amikor megtudtuk, hogy PIROST a sátrában alulról túrogtatja egy vakond; és reggelente megbeszéltük, hogy ki kitől mit hallott álmában kikiabálni.

Itt ismertem meg Danit. Igazából azonban nem figyeltem rá, magammal, ernyős balesetem után az ernyőzésben rekedt félelmeimmel voltam elfoglalva, no meg hoztam egy sárkányt is mutatni a magyar siklóernyősöknek. De Castelluccióba már Dani kisbuszával utaztam ősszel, és idén már szinte családtagként utaztunk ki megint az ő buszával.

Az első durvább napon ő volt a refe-



GURIGA

Fotó: ÁDÁM JUDIT

nem is ügyes? ugyanolyan gyakorlatlan, mint én, és fél?

Azután az egyik repülhető napon Dani eltűnt...

A levegőben folyamatos rádiókapcsolatban voltunk, TARI TÓNI, SÜMI, SZŐKE LACI, DANI, NÓRA lányom meg én. Jó érzés úgy repülni, hogy ha nem is látod a hatalmas légtérben, hol repül a másik, tudsz róla; és magadról is van kinek információt adni.

Pár óra repülés után azonban Dani eltűnt. Még hallottuk, hogy a menőkkel a tó teljes kerületébe kezdtek, és mintha ez Daninak sikerült volna. De a rádión szólítgatva csak Sümi válaszolt. A szél beerősödött, furfangos dobálások tették próbára az aktív időben a pilótákat, a gyakorlatlanabbak néhány csukás után a leszállót választották. Daniról pedig semmi hír...

Valaki, akinek nem ismerem fel a hangját azt mondta, látta még, mintha a nagy gerinc felé indult volna. Nagy gerinc. De hiszen itt minden irány tele van szórva nagy gerincekkel. És ebben az időben ki merné bevállalni a beerősödő völgyszélben a tolatva leszállást az ismeretlen, villanydrótokkal szegélyezett mezők valamelyikén? Én a kistó-kerülettel magasan értem a leszállóba, még ez is elég izgalmas volt ahhoz, hogy ennél többet vállaljak. Mínusz 7 méteres merülés tapasztalataim szerint elég durva rotor ahhoz, hogy kísértsem az isteneket.



13

Egy Tappancs
Annecy-ben

Egy Tappancs Annecy-ben



ÁDÁM JUDIT
Fotó: A SZERZŐ

A következő nap viszont sokkal jobb lett. A felhőalap alacsonyan volt, de ezen a napon lehetett menni. Nekem a kis tókerülő túra volt kijelölve, amit a követ-

madartoll



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

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

*Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklószám,
trényszeresség. Távrepülőkhöz...*











ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól.

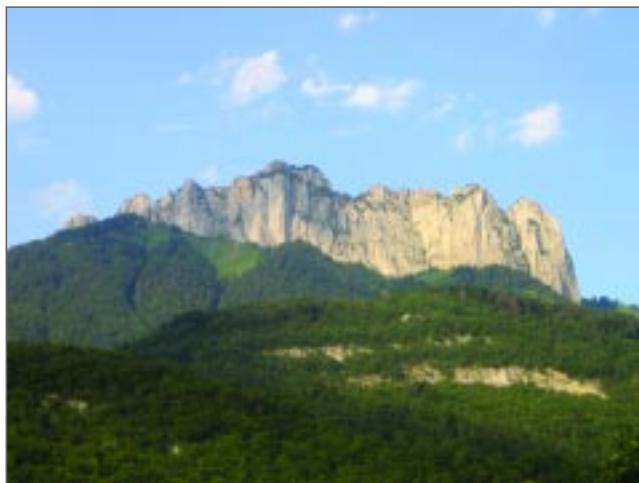
BUZZ & RUSH



kezőképp kellett repülni: a startnál kitekerni, majd tovább a „fogak” felé - van két szikla, amit fogaknak hívnak, ezek tényleg úgy néznek ki mintha azok lennének. Nagyon látványosak. Na, ezek után a távolabbi fognál kell magasra tekerni és át a tó legkeskenyebb részén, majd a Rock de Beuf (a helyesírása akár lehet másképp is, sajnos nem emlékszem) nevű hegyet kell célozni, azon ismét feltekerni és a leszállóban leszállni.

Innen a starthelyre visszakerülni nehezebb, de vagány gyerek lévén menni fog, gondoltam. Kis vacakolás a start után aztán tekerés. Nagyon magasra nem lehetett, de a többiek is mennek, menni fog nekem is, nemrég nyomtam az első távomat, rengeteg a tapasztalat. Start fel, utána vonulat vége fel, egyik fog, másik fog, turbulens már megint, front, de nem baj, át a tavon... hmm alacsonynak tűnt, de még pont jó, magasan értem a hegyvonulat fölé, a lejtőszél nem ér ide, de nem baj, jön mindjárt termik. Mindjárt jön...

Süllyedek. Semmi emelés, pedig ígérték... Itt kellene egy magasfeszültségnek lenni, az sincs meg. Viszont van egy



sokkal magasabb hegy tőlem jobbra... Lehet, hogy azon van a magasfeszültség, meg a termik is? És akkor én a rotorban nyomom? Sima a levegő, eggyel süllyedek, de hol a termik? Már igencsak a start alatt vagyok... hmm, a leszállóba még odaérek, lesz rotor meg süllyedés de van nekem gyorsítóm...

Nem, asszem nem érek be mégsem. Szerencsére szép alternatívák vannak itt alattam is. Le is szálltam az egyikbe. Nincs messze a leszálló, rádión szólok a többieknek hogy majdnem megcsináltam, de nagyon nehéz a túloldal, nem értem be, de nincs messze a leszálló, 1-2 kilométert tippelve; simán elsétálok, nem kell értem aggódni. Útközben halom hogy lassan indulnak megint fel, el kell érnem a többieket, úgyhogy az áhított fagy ki marad.

A második alkalommal kb. 40 perc jutott, aztán a felhők túl nagyok lettek és a többség – köztük én is – úgy döntött, leszáll. Este kielemeztük, mit is csináltam rosszul, és innentől kezdve mindenki rajtam röhögött, hogy nem találtam meg a hegyet. El is nevezték a kicsit *Rock de Judit*nak... Így utólag persze tényleg butaság, de a másik messzebb is volt, meg magasabb is. Azt mondták a hozzáértők, hogy simán megcsinálhattam volna, ha nem bököm el... Naja.

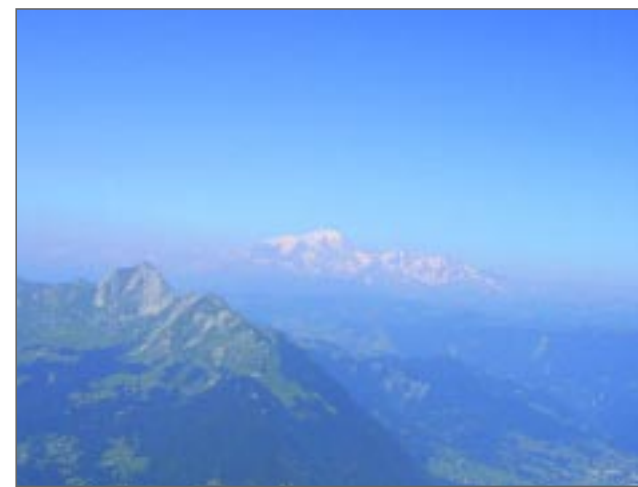
Másnap esett, aztán délután jutott 2 óra. Azán úgy nézett ki, javul az idő (ez volt ott a rossz idő...) és rögvést lettek kismillióan a startnál. Kezdők is persze. Nem akarok belevuffogni, de úgy néz ki hogy a franciáknál nincs

olyan, hogy kisdomb. Feljön a kezdő a startra, megáll, az oktató a kezébe adja az A-sort, kibogozza a többi, majd a kezdő elindul belefutóval (tökmindegy milyen a szél) és az oktató rángatja a zsinórokat... Na, az ilyenek okoztak szívbajt a következő napokon, és nem voltam boldog, amikor azt láttam hogy turbulens időben, akváriumban, fogja a hevederjeit, és merev tekintettel néz

lefele... AAAu, 40 percig birtam. Ezekután magam megerősítve szívbenlélekben, még egyszer nekidurálom magam, 3 órát küzdök, de nem jutok keresztül az inverzió, van mit tanulni még... A nap végén mégis elégedetten iszogatom a sörömet, a srácok meg magyarázzák hogy mit tettem rosszul.

Másnap a leszálló felől fúj... A másik helyen repülnek, itt nem néz ki jól, menjünk oda... Indulunk, ordas mázli, bele a termikbe és tekerés ezerrel. Inverzióhatár, rángat-csuk... Egy gines úgy gondolja hogy pont itt pont velem szeretne párban tekerni, hát legyen, majd megbánja. Teljes a kontroll... egy idő után átjutunk mindketten... hátra megyek a Tournett-hez (ez a start mögötti magas hegy) majd ott fel. WOW mi-csoda látvány!!

Mögöttünk a messzeségben látszik a Mont Blanc hófedte csúcsa. 2500 m + áfa, ilyen magasan még sosem voltam. Na megyek tovább, egyik fog, másik fog, aztán már nem emlékszem miért, de leszálltam a másik leszállóban, mert nem voltam biztos abban hogy visszaérek ebben a szélben... Másnap ugyanígy



nyomtam, megpróbáltam a tókerület ismét, de akkora szembeszél volt, hogy esélyem nem volt. Mások meg sem próbálták. Lerohadás volt a jutalmam.

Nemsokára megérkezett a TASI-csapat, mostantól voltak magyarok is a starthelyen lehetett jókat beszélgetni. Tiszta luxus körülmények voltak nekik, igaz, messze laktak de szupi buszokkal jöttek, és nekik volt oktatás meg felszállítás is. Kicsit, bevallom, irigykedtem. Csak este nem, mikor mi a közeli kempingbe mentünk.

Másnap eljött a nagy nap. Nagyon rosszul indult, megint zavartak a világtalanok, nagyon alacsonyan voltam kb. másfél órán át, amikor valami csoda folytán támadt egy rés, és pont volt termik is, ki tudtam tekerni közülük. Mondták hogy nem kell annyira félni, de én féltam a tyúkszarost, na... Utána is sokan voltak, meg pipilni is kell lassan, meg lassan haladok meg minden, majdnem indultam a leszálló felé, amikor TONE, a másik lány a csapatban megkérdezte hogy nem megyünk-e körbe a tavon. Rég próbáltam már, mondtam, hogy egyefene. Sajnos ő nem tudott

kitekerni az első fognál, úgyhogy egyedül folytattam. Sokat kinlódtam minden állomásnál. A túloldalon pedig már annyira ki kellett mennem hogy fájt... Persze a pasik ezt a tó felett simán el tudták volna intézni. Holnap, ígérem, nem fogok ennyit vedelni... Persze itt is kínlódás volt, mire ki tudtam tekerni, de aztán gyorsító ki, és irány a leszálló. Jó magasan értem fölé,

meg kellett húzni a merülőt mielőtt baj lesz. Sebaj, 3 óra alatt végre sikerült megcsinálni a kis tókerülést. Utána még jelentkeztem egy majd' 2 órás gyógyira, levezetésekkppen. Este ismét elégedetten iszogattam a sörömet.

A következő nap lett a túra legjobb napja, annyit repültem, amennyi csak belém fért. Hamar körbeértem a kistavon, aztán sikerült a starthoz vissza-



menni, majd kis kínlódás (hol az elejét csukta, hol az oldalát, hát igen, van még mit gyakorolni...) után megint átmentem a túloldalra, itt továbbmentem, megkerültem a másik vezetékét, izgi volt, néha alacsonyan voltam de mindig sikerült kitekerni. Kivéve az utolsó alkalommal amikor nem voltam elég magasan ahhoz hogy visszaérjek a starthoz. Pedig még igazából nem is akartam leszállni...

4 és fél óra múlva szálltam le, nem kis vigyorral az arcomon. Megállapítottam hogy a beülöm is elég kényelmes, semmi beülő okozta fáradtságot nem éreztem. Az ernyő meg, hát a legjobb a világon. (Ahogy emlegetni szoktam.) Egyedül a GPS adta meg magát félidőben, de már tegnap sem volt sok feszültség az elemeiben, tulajdonképpen én böktem el ezt is...



Másnap híre-hamva nem maradt a nagy motivációnak, megkerültem a kistavat (lassan szokássá válik, meg már ki is merítettem a lehetőségeit) de nem értem vissza a starthoz, a leszállóban kötöttem ki. Nem voltak nagy távterveim, se térképem, nem ismerem a környéket és kezdő is vagyok távilag, egyedül nem akartam menni. Sebaj... Jó volt csak ülni és nézni a semmibe. Visszamentem a starthe-lyre, ott meg jó volt csak beszélgetni. Aztán gyógyiztam még két órát, zenével. Jól megszívтам a startnál, elég erős volt a szél és odaugrott egy francia, megkérdezte segítsen-e. Mondtam, hogy még sosem próbáltam segítséggel startolni, de egye-fene. Gondoltam majd jól megfogja a beülőmet, nehogy elvigyen az ernyő, mint Floki a lábtörölőt. Volt már rá példa.

Direkt megvárom a termiket, hehe vagányul, felhúrom és egyből lábtörölőnek éreztem magam, felemelt kifordí-

tott, teljes volt a kontroll, és persze a hát-sómon kötöttem ki. Semmi gond, az ernyő a fejem felett, volt már erre is példa, szépen lassan felállok és elstartolok. Erre odaugrik a francia, aki marhán fogott eddig, és nekiáll rángatni a fékjeimet... Nagy segítség volt, azt sem tudtam hol vagyok, majd jól kilökött. Na ez az egy móka volt az egészben. Soha többé francia segítség... Jó volt csak keveset harcolni a levegőben, nézni a turistákat meg a többi ernyőst. Aztán a felhő felettem jól megerősödött és nekiállt szívni és leszálltam. Nehogy én szívjak.

Szóval Annecy nagyon jó volt, két hétig voltunk, 26 és fél repült órával lettem gazdagabb, egy nap szörföztünk, egy nap a városban lófráltunk és az első nap csak egy lecsúzás jutott. A többi nap repültünk. Rengeteget tanultam, és nagyon sok szépet láttam. Jövőre TUTI megint jövünk. ■

Eladó: **Straton** kétszemélyes motoros UL vitorlázó



Teljes műszereltséggel
 Gyártási év: 2000
 Repült óra: 480
 Fesztáv: 13 m
 Hossz: 7,1 m
 Üres súly: 220 kg
 V_{max}: 55 km/h
 V_{max}: 132 km/h
 Fogyasztás: 5,5 l/h (90 km/h sebességnél)

Ár: 1.300.000 Ft

Érdeklődési lehetőségek:
har-gy@ker-pomp.com
 Tel.: 00-421-474-381-136; 00-421-905-134-305



Monológ

Az egész úgy kezdődött, hogy új gazdám lett: FERENCZY MIKI. Tavaly Laragne-ban találkoztunk először, és rögtön megszerettük egymást. Aztán jött egy hideg tél és egy nedves tavasz, majd egy munkával telített nyárelő, amikor alig volt alkalom repülni, így aztán mindketten izgatottan utaztunk Annecy-be, hogy együtt új kalandokat keressünk a levegőben. Útközben többször eláztunk. Én a tetőn utaztam GURIGA repülőjével és a gazdám régi gépével. Őt nem tudom, miért kellett magunkkal vinni, a gazda velem fog repülni és ő féltékenykedni fog, ha nem repülhet.

Jött az első nap, és ott álltunk a rajthelyen. Sajnos, gyenge idő volt, sokat vártunk. Azonnal beégtünk, még a leszállót sem értük el. Hátszélben hasra szálltunk

egy kedves kis domboldalon. Nem volt nagy repülés, de bíztam benne, hogy másnap jobb lesz. Nem lett jobb, el se rajtoltunk. A következő napon se volt jobb, még jég is esett. Aztán végre eljött a mi időnk. Nagyot repültünk, két és fél óra alatt bejártuk a környéket. Nagyon jó volt, szép liftek voltak, mentünk hegyről hegyre. Csak az este volt egy kicsit kellemetlen: a régi sárkány duzzogott, de nem is figyeltem rá.

Másnap újra rajthoz készültünk. A délelőtti gyenge volt; de kora délután elindult, és 3 óra körül megvadult az idő. A gazdám nagyon izgatott lett. Gyorsan, szinte kapkodva beöltözött, és keresni kezdte Gurigát. Ő nagyon magasam a fejünk felett tekert egy ernyővel. Na jó, hol van a TASI vagy a BEA? Már ők is repülnek. Ki fog segíteni nekünk a rajtnál?

A gazdám felkapott, és anélkül, hogy beakasztott volna, szinte futott a rajthely felé.

Utóbb azt mondta, azért nem akasztott be, hogy ha az erős szélben felborulunk, ne vigyem őt magammal és legyen esélye megfogni engem, de szerintem ez marhaság. Még sose borultunk fel rajt előtt. Repülés közben már igen, de az más.

Kiértünk a rámpára; a gazdám könnyedén vezetett a levegőben. A légerők miatt nem volt semmi súlyom, és éppen éreztem: le akar tenni, amikor a rajtmarsall megkérdezte: *ar jú redi?* én kiabáltam, hogy NEM, de a gazdám nem figyelt rám azt mondta: *áj em redi* és jaj! megtolt előre, a levegőbe.

Akár szép rajt is lehetett volna, én szeretek repülni, de egyedül nem megy. A gazdámnak se. Még hátranéztem, mi van vele: hömbölgött le azon a meredek lejtőn, de valahogy megúsza (eddig minden ostobaságát túlélte valahogy), de én orral beleálltam a lejtőbe. Nagyon fájt. Eltörött a kormányom, megsérült az egyik oldalköröm és a vitorlám. Nem hagyott cserben, egy-két percen belül mellettem volt. Nagyon szégyellte magát,

és vigasztalni próbált. Megígérte: fogunk még együtt repülni. Majd NÓRA, ADRIENN és IMRE segítségével (köszönet nekik) felvitt egy laposabb helyre, szétszedett és közben láthatóan emésztette magát, hogyan lehetett ilyen balfék. Hazavitt a táborba, és én már kezdtem megnyugodni, amikor előszedte a régi sárkányát. Eszetlen tempóban ment vissza a rajthoz, rakta össze a gépet; és belevetette magát a levegőbe. Most persze gondosan beakasztott indulás előtt. Tíz percen belül felhőalapon voltak. Láttam őket a táborból. Ez jobban fájt, mint az összes sérülésem együttvéve; és este még a régi sárkány póffeszkedését is el kellett viselnem. Ezután minden nap vele repült, és én mindem este kénytelen voltam meghallgatni a történeteiket, hogy mekkora lift, meg milyen szép felhő.

Aztán egyszer csak hazaértünk. Még ki se pihentem az utazás fáradalmait, máris NAGY LACINÁL találtam magamat, az ő híres sárkánykórházában. Másnap a gazdám még fúrt, faragott és varrt, majd hármashatárhegyi kis siklások után elindult velem a Podbrezova Kupára. A régi repülőt nem hoztuk, így aztán esténként nincs veszekedés, hogy másnap ki repül.

Ma már repültünk egyet a Pleséről. Nem volt nagy repülés, de nagyon jól esett újra a gazdámval együtt a levegőben lenni. Rajt előtt kétszer is megnézte, hogy be van-e akasztva, pedig egyszer elég ellenőrizni, de azt minden rajt előtt meg kéne kell tenni. Biztos most pótolta az Annecyben elmulasztottat, hogy legalább a rajtok és az ellenőrzések száma megegyezzen. Na mindegy, most befejezem, mert holnap valami új helyre megyünk, ahol még nem voltunk és a gazdám már rég alszik. Remélem, nem veszi észre, hogy kölcsönvettem a laptopját és leírtam nektek ezt a történetet, amit ő nem mer elmesélni senkinek.

Airborne Blitz 146 2-025



Dutch Open 2005

avagy Piedrahita a siklóernyőzés Mekkája?

Barátaimmal, klubtársaimmal már tavaly is szemeztünk Piedrahitával. Sokan az európai siklóernyőzés Mekkájának tartják. 4000 méter feletti felhőalapok, 6 m/s feletti hatalmas „gyógytermikek”, 100 km feletti távlehetőségek. Ki tudna ennek ellenállni? Az MSE klub kis csoportja megszervezte hát a nagy kirándulást, és ha már megyünk,



WINKLER TAMÁS
Fotók: A SZERZŐ,
TÁBOR TAMÁS,
TURI GÁBOR

menjünk versenyre. Így az éppen ott rendezett Holland Nemzeti Bajnokság (Dutch Open) nevezettjei lettünk (szerencsénkre magyar rangsoroló versennyé rangsorolták) De nem egyedül voltunk magyarok, a 120 indulóból kb. 35 holland, 24 magyar, 23 angolon kívül sok cseh, lengyel és egyéb



náció is képviseltette magát. Az MSE klubból BENEDEK BENCE, SZABÓ JÓZSEF, SIMON GYULA, TÁBOR TAMÁS, TURI GÁBOR és jómagam vettünk részt. Szabó Joe a „nagy” versenypályán mozgott a top pilóták közt, az írás a maradék hobby versenyzők szemszögéből mutatja be Piedrahitát.

Július 1., péntek

Az utazás már a reptéren bonyodal-makkal indult. A fapados EasyJet járatát találtuk a legkedvezőbbnek, ám mint kiderült, ott felettebb szigorúan veszik a csomag 20 kg-os súlyhatárát és a kézipoggyász maximális mértét. Gyula kézitáskáját nem akarták felengedni, mondván, hogy a kerekek, és a fogantyú túllóg a méreten, így hát Gyula a pult előtt sorakozó rettenet tömeg előtt brutálisan leszakította a táska kerekeit és fogóját,

nem kímélve a táska egyéb elemeit sem, így mindenki szemügy vehette Gyuszi alsónadrágjait, zoknijait. Jómagam a látottaktól megrettenve teljesen megfedkeztem a csomagmérés BERTA IMI által megsúgott trükkjeiről, és a 25 kg-os csomagomra rendesen ráfizettem.

Július 2., szombat

A repülőutat London „töréssel” terveztük, a londoni repülőtéren eltöltött elcsigázó éjszaka után hajnalban indultunk tovább Madrid felé, ahol már verőfényes kánikula várt ránk. A metrózás és a szerencsésen megúszott tolvajcsapás után megérkeztünk a buszpályaudvarra, ahol idővel felbukkantak ismerős arcok is (PEREC, KOZÁK, PARTIZER és a többiek). A busz-utunkon már rendesen elfáradva pillegtünk mindaddig, amíg Avila környékén meg nem pillantottuk az első



siklóernyőket. (Avila kb. 50 km-re van Piedrahitától.) Mindenki az ablakokon át leste az eget és egyre-másra láttuk meg az ernyőket, némelyek orbitális magasan, mások leszállófélben.

Piedrahitán SZITTO fogadott bennünket, ugyanis ő intézte a szállásunkat (köszönet érte még egyszer), az aznapi repülés rövid élménybeszámolója mindenkit felderített: 4000 méter felett volt, egy közel 100 km-es hurkot repült, 9 m/s-es termikkel „birkózva”. Kell ennél több? A szállásunk (felső kép) remek volt, a helyi hentes felett, a főtértől kb. 150 méterre. (Később kiderült, hogy kicsit hangos, mert a HMCS-k (Helyi Menő Csávók) az éjszakai dorbézolást követően

itt hányták ki az éjjeli koktélokat.)

Július 3., vasárnap

Az első versenynap. A felszállítás légkondicionált modern buszokkal, eszünkbe is jutott az Eged Kupa felszállító járművével való párhuzam...

Mikor felértünk, rendszeren hátszél fogadott, de a nagy öregek megnyugtattak minket, hogy

az a jó, mert ha szembeszél van, akkor az annyira megerősödik, hogy nem lehet elstartolni, a hátszél pedig 13 órára pont be fog fordulni. A starthely 1920 méteren van; egy nagyon nagy, lankás területen. Sajnos nem füves, hanem inkább poros, kis sziklatörmelékekkel spékelt – az ernyők hamar veszítettek szép színükből. A leszálló Piedrahita mellett egy mezőn, 1200 méteren, kb. 4,5 km-re van a starthelytől. Szóval az itteni 4000 méteres felhőalap egy itthoni 2800-3000 méternek felel meg, de az se rossz. Kitűzték az első feladatot: 153 km(!) céltáv. Mikor megláttuk, majdnem beledőlünk a kardunkba, még jó, hogy nem volt nálunk. Adrenalin ezerrel, csak fordulna már a szél... hát

nem fordult. Néhány óra múlva újabb Briefing. A feladat már „csak” 101 km, aztán még egy Briefingen 75 km. Az utolsó Briefingen pedig lefűjták a napot. A nagyok se láttak még olyat, hogy a piedrahitai starthelyről gyalog jöjjenek le.

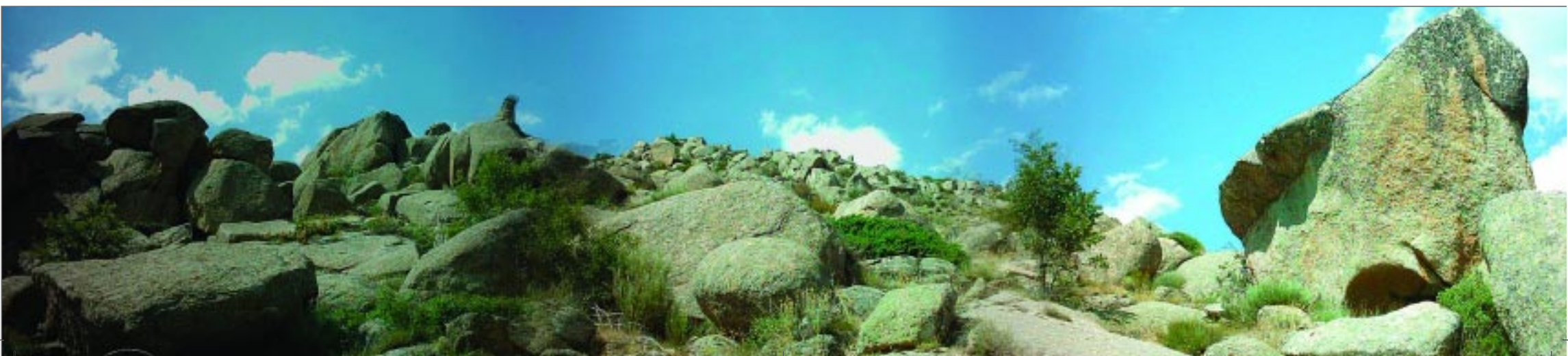
No persze, hiszen eddig mi sem voltunk még ott... Magunkkal hoztuk otthonról a „parawaiting” nemes hagyományát...

Július 4., hétfő

Task 2. Kék égre ébredtünk. Briefing a városka főterén, felszállítás. Már nincs hátszél, szembeszél van. Na most meg be fog erősödni, így a pesszimisták. A starthelyi Briefingen kiírták a feladatot: 73 km macskabölcső*. Lázás pakolás, GPS-nyomkodás. Kis csapatunk nem az élen startol, megvárjuk, míg „festenek”. Az első startolókat tartja a levegő, optimistán utánuk vetjük magunkat. A feladat valóban nem egyszerű. Én folyamatosan úgy éreztem, szembeszelem van, ez mással is így volt. És más napokon is szinte lehetetlen volt megmondani, hogy pontosan milyen irányú szél van. Sok helyen bekavartak a nagy

hegyeket szabdaló völgyek, amelyek igen erősen szívtak. A feladatok során gyakran át kellett kelni a Piedra és Avila közti hágón, melyen szinte mindig igen erős szél volt, hol innen, hol onnan. A szél a magassággal is változott. Általános szabályként elmondható volt, hogy felfelé jobbra fordult a szél. TTom megrepülte a feladatot és célbaért (sajnos a második fordulópontot 50 méternyire elvétette és így alig ért néhány pontot a napja), Bence eddigi legnagyobb távját repülte, 54 km. A célban szállt le, de az utolsó 2 pontot kihagyta, Gábor és én a harmadik pont környékén szálltunk le. Én kb. 20 méterre(!) a ponttól, de kicsit csalva betoltam magam a cylinderbe, ez legyen a legnagyobb vétkem. Gyula, mint este kiderült, a nem sokkal a start után egy brutálisan nagy csukás után lepörgött, de valahogy mégis kievickélt a leszállóig. Ez eléggé elvette ernyőjétől a bizalmát, az elkövetkező napok repüléseit megpecsételve, folyamatosan félt, hozzáteszem joggal. Igazából csak akkor repült jól, mikor kölcsönadtam neki az ernyőmet (az ernyőmárkákat szándékosan kihagyom, nehogy reklámszagú

*A macskabölcső olyan feladat, mikor nem céltáv, hurok, háromszög, hanem egy ide-oda, fel-le cikcakk vonalban össze vissza, sok pontot kell megrepülni. Egyike a legnehezebbeknek, mert sok szembeszeles szakasza van.



legyen). Végül is jó nap volt. Ízelítőt kaptunk a piedrahitai levegőből. Közülünk nem volt senki 4000 méteren, aznap olyan 3000 méter körül kolbászoltunk. Voltak igen erős termikek, de voltak igen nagy merülések is. Én pl. 3000 méterről egy sokperces -6 m/s-et követően álltam bele a fordulópontba, holott alig 5 km-nyire voltam tőle. Na igen, a nagy emeléseknek ára van.

Július 5., kedd

Task 3. Szokásos kék ég, a starthelyen gyenge szembeszél. A feladat egy 70,1 km-es hurok, El Barco felé. Senki nem ért célba. A legjobb a fordulópont után néhány km-re jutott, olyan erős volt a szembeszél. TTom és Gyula 27 km-t, TG 20-at, Bence és én kb. 10 km-t repültünk. Bezsenyi mester viszont „szétstrandolta” az arcát El Barcóban, kicsit meg is nehezteltek rá a rendezők, mert a strandolás után kért egy viszaszállítást, na igen, van aki tud élni. Ő volt egyébként aki mindig akkor kelt ki az ágyból, mikor mi már zsákostul indultunk ki a szállásról, de soha nem késett le semmiről.

Július 6., szerda

Task 4. Kék ég, szembeszél a starton... Ma a másik irányba írnak ki egy hurkot. A fordulópont Avila előtt egy kis vár. 97,5 km. Ma Turi Gábor napja van. Neki jutott bőven a kalandból. A hágó előtt, előttem leszópdott, majd leszállt egy domb tetejére. Elkeseredésében újra elstartolt, majd bosszúból

kitekert 3700 méterre (1300-ról, az 2400 m nyert magas-ság...nem rossz). De mert nem volt elég neki az izgalom, besodortatta magát a hegyek közé, hogy még egyszer játszva védőangyalai türelmével, egy hegy tetejére leszálljon. A 400 méteres szint-különbséget kb. 2,5 órai Camel Trophy-val legyőzte, majd félholtan beszédült a faluba. Műveltsége nem segített rajta, mert csak nehezen értették meg, hogy az „akva” szóval vizet kért. Ja bocsi, az nem „akva”, hanem „agua”. De most már ezt is tudjuk. Jómagam Gábor hágóstartja után közvetlenül mellőle még jobban elmerültem, de kitekertem és végül a fordulópont után kb. 5 km-re szálltam le. A vár remek látvány, sajnos elég közről láttam. TTom, Bence és Gyula a vár előttig jutottak. Sokan célba értek. Erős termikekkel megáldott nap volt. SZEGEDI MIKI büszkén mutogatta mindenkinek a



8,1m/s-es emelését (nekem is annyi volt!). Este hallottuk, hogy Gyula megint lepörgött, és úgy repült el a fordulópontig, hogy igazából inkább leszállni akart volna a völgyben, de az meg végig tartotta, hát igen. Ilyen is volt. FORGÓ KATA aznap kb. 7 órát repült, rádióon biztattuk, hogy tartson ki, majdnem célbaért, sajnos megtelt a tracklogja, de így is szép teljesítmény volt.

Július 7., csütörtök

Task 5. Egy remek háromszöget tűztek ki. Bár már reggel vizes kumók gyűltek a hegy felett, a start előtti Briefingen meg kifejezetten „sok”-nak tűnt a hegy mögötti felhőtömeg, mégis beküldtek minket a hegyek közé. A meteorológiát a helyi STEVE HAM („Sonka Pista”) szolgáltatta. Kifinomult, szinte művészi kiejtésű angol nyelvezetét csak a vájt fülűek értették, például az angoltanár szintű nyelvtudású Kata. Más nem nagyon. Amit viszont értettünk a szavaiból, az kb. annyi volt – merthogy mindig azzal kezdte - hogy „A tegnapinál még jobb idő lesz...”, ja és, hogy ma a konvergencia* tutira megdobja a napot. Nos erre a konvergenciára még azért várnunk kellett, bár nyomaira az előző napon én magam is rábukkantam a hágó és Avila között. Egyébként szerintünk nagyon gyenge volt a meteorológiai előrejelzés és szinte soha nem sikerült eltalálni a szélirányt sem, főleg nem a felhőalpokokat, egyéb tényezőkről pedig ne is beszéljünk, ők se tették. Nos, rövidre zárva, ablaknyitás után (startpilon nyitás előtt) kb. 1,5 órával lefűjták a napot, mert az első fordulópont környékén már esett az eső. Szittókék szerint nem kellett volna

*Konvergencia Piedrahitán. Nehéz pontosan leírni, főleg megmagyarázni. Arról van szó, hogy bizonyos időjárási körülmények esetén a völgy felett egy összefüggő feláramlási vonal keletkezik. Ez valahogy úgy jön létre, hogy a hegyen felszáll a levegő, majd a völgy felé fordul, ahol találkozik egy másik irányból jövő légtömeggel, és ezek ketten egymást feltolják az égből.

lefújni, mert nem volt vészes az összeállítás, de gondolom, a verseny szervezői biztosra mentek. A magyar csapat persze aznap remek pozíciót kellett feladjon, a legfájdalmasabban talán Tasi Pepót, Képes Petit és Szabó Joe-t érintette. Bencét kivéve mindannyian Piedra mellé szálltunk le. Bence a hegygerinc mögötti fennsíkon szállt le, majd órákig bókáltsva egy startolásra alkalmas helyről lesiklott Piedrahita mellé, nem kicsit fáradt el.

Július 8., péntek

Task 6. Már nem is írom: kék ég, gyenge szembeszél a starton... A hátsó hegygerinc felett ismét meredek toronyfelhők. Ma nem kockáztattak meg egy „hátra-küldést”. A mezőnyt egy törésponttal messze a síkságra küldték ki. 50,5 km. A töréspont még sokunknak megvolt, de a messzi síkságon lévő fordulópont az ismét igen erős szembeszélben szinte lehetetlen volt teljesíteni, talán ha egy embernek sikerült a fordulópontig eljutni, de ott le is szállt. Nekem sikerült egy béna kis helyet kinézni és leszálláskor jól meg is emelt, így a mezőt övező kőkerítés tetejére szálltam, azon egyensúlyozva, az ernyő egyik vége meg egy kis fácskán fennakadt. Szerencsére a közelben volt SIMONICS PÉTER, aki segített lefűzni a zsinórokat az amúgy igen keménykötésű ágakról (Köszönet érte még egyszer). A magyar csapat többi tagja is mind a közelben volt. Pereg, Szabó Joe, LOSI Misi. Szitto kicsit tovább jutott, Pepo meg még küzdött a szembeszéllel. Aznap 17 órára mindenkinek földön kellett lenni, így hát Peti leparancsolt minden magyart az égből.

Este a falu strandján versenyzáró



információ. A terület nagyon száraz, esőt egyszer láttunk, távolról a hegyek közt. Már említettem, hogy maga a falu is 1200 méteren van, a starthely 1920, vagyis a napnak van ereje rendszeren. Nagy faktorú naptej, sapka, póló szerintem elengedhetetlen, no meg a rengeteg ivóvíz, én napi 3-4 litert simán megittam. A hegygerinc nem a legideálisabb, mert a völgy felé elég lankás és nyergekkel szabdalt, kicsit olyan „nyikomosan”. Sokszor éreztem úgy, hogy a hegy mellett elmerülve nem érek ki. Sokan meg is mutatták, hogy valóban nem érnek ki és olyan helyekre szálltak le, ahova én még gyalog se szívesen mennék. Nagy leszállók igazából csak a völgyben vannak. A dombos részekben csak kis mezőcskék találhatók, melyeket szinte mindig szögessdróttal koronázott sziklákból kirakott kőkerítés övez, ezeken nem egyszerű átmászni és ráadásul ezeket a kis réteket általában még fák övezik.

party. A magyarok egyik ötfős csapata csapatelső lett, és egyéniben is majdnem sikerült még egy dobogót elcsípni. (a pontos végeredmény a táblázatban).

Mindent összevetve elégedettek voltunk. Közülünk nem repült ugyan senki 100-at, meg a 4000 m sem volt meg, de remek termikek, csodás táj, jó társaság akadt bőven. A piedrahitai álom ugyan egy kicsit megfakult, de még így is úgy gondolom, hogy az egyik legjobb siklóernyős terület Európában.

Még néhány általános piedrahitai

Valóban sok bika, meg tehén van, a bikát onnan lehet megismerni, hogy egyujjas kesztyűt hord a lába közt, a tehén meg ötujjast. De ha már ezt kell nézni, akkor nagyon rossz helyen vagy. Ha a legelőn, ahova leszálltál nagy, friss lepényeket látsz érdemes körülnézni, hogy a közeli árnyékos helyen nem emelkedik-e ki a fűből két szarv. Nagyon sok villanyvezeték van, és rettenetesen kiszámíthatatlan helyeken, nem a magyar szokás szerinti, út melletti nyomvonalat követik, hanem árkon-bokron mennek ke-

resztül és igen nehezen láthatók, mert általában kis póznákról van szó.

Stoppolni érdemes ugyan, de nem egyszerű, legtöbbször csak a nagyon szakadt autók állnak meg. Az emberek kedvesek, de idegen nyelvet nem nagyon beszélnek. Még a madridi nemzetközi repülőtér csomagmegőrzőjében is hiába vártuk el, hogy az öt emberből legalább egy tudjon a spanyoltól különböző nyelvet.

A környéken még van néhány starthely, ahova a hátszeles napokon el lehetett volna menni, de azok kicsik és nem bírták volna el a mezőnyt. Ha valaki kis csoportban megy, bizonyára kipróbálhatóak azok is. Rettenetesen sok golya és ragadozó madár van, Piedrahitán szinte minden erre alkalmas tetőn, fán ott a golyafészek, reggelente hangos kepelészenebonára ébredtünk. Egész Spanyolország, a mi Magyarországon megszokott időzónánkat használja, attól függetlenül, hogy Piedrahita még Londontól jóval nyugatabbra van, ezért volt lehetséges, hogy este 9-kor még simán termeltek 3000-en.

Szállás kb. 12-15 euro, a boltok és éttermek egy kicsit drágábbak az ittho-ninál, de alig észrevehetően. A csapvíz iható, Gyula a megmondhatója. Két nagyobb supermarket van, az egyik a Spar, a másik a Maxcoop, ez utóbbi olcsóbb kicsivel és nagyobb a választéka. Kb. 1 órától minden üzlet bezár, majd délután ismét kinyitnak. Posta nincs. Rossz idő esetén (ez itt ugye csak annyit jelentett, hogy hátszél, vagy erős szél van) kiváló szórakozás a helyi strand. A medence nem nagy, ennek ellenére frissítően hűs. A 2000

főt számláló falu apraja mind itt lebzsel és még melegkonyha is van. Egyébként a környéken érdemes kirándulgatni, középkori várak, szép városkák, vannak bőven errefelé, de El Barco folyója is nagy élményt nyújt.

A helyi ember Steve Ham, itt él Piedrahitán, ő az akit egyszerűen nem tudtunk megérteni, és aki az időjárásjelentéssel próbálkozott, szerény sikerrel. A weboldalán van némi információ a hellyel kapcsolatban, természetesen ő is intéz szállást, meg mindent. Felszállítás is létezik, a „sárkányos” bárban kell érdeklődni (felismerhető onnan, hogy egy nagy sárkányrepülőgépet szárny az utcai kiülő árnyékvetője), azt hiszem 7 euro/fő. ■

Place	Name		Glider		Total
1	TOBISZEWSKI	Marcin	Gradient Avax RSF	POL	3152
2	THOMAS	Adrian	Airw ave Magic FR	GBR	3124
3	FARINA	Mickele	Airw ave Magic FR	AUT	3103
4	VERTES	Balazs	Apco Lambada	HUN	3001
5	FORGO	Szilard	Gradient Avax XC	HUN	2963
15	SIMONICS	Peter	Gin Zoom race	HUN	2636
20	TASI	Peter	UP Trang o 2	HUN	2519
36	LOSANIA	Mihaly	Gin Boomerang 3	HUN	2243
37	PARTIZER	Csaba	Icaro Cidan	HUN	2203
48	FORDOS	Zoltan	Gradient Aspen	HUN	2035
52	MISI	Laszlo	Nova Aeron	HUN	2007
54	KEPES	Peter	Gradient Aspen	HUN	1988
58	SZABO	Jozsef	Nove Aeron	HUN	1916
63	SZEGEDI	Mikos	Gradient Avax XC	HUN	1795
67	KOZAK	Peter	Gradient Aspen	HUN	1615
78	PERECZES	Zsolt	Sky Brontes	HUN	1307
83	KOVÁCS	Béla	Mac Para Intox	HUN	1124
84	FORGO	Katalin	Nova Aeron	HUN	1071
85	WINKLER	Tamas	Pro-Design Titan II	HUN	1053
87	SUSAN	Peter	Aerodyne Jumbie	HUN	1047
89	BÖRÖCZ	Gergely	Gradient Aspen	HUN	1018
94	TURI	Gabor	Pro-Design Titan II	HUN	889
101	TÁBOR	Tamás	Nova Aeron	HUN	841
104	BENEDEK	Bence	Sky Flirt	HUN	766
105	SIMON	Gyula	Apco Kears	HUN	756
107	BEZSENYI	Zsolt	Gradient Golden	HUN	717



<http://www.pro-design.at>

A Pro-design 1986 óta gyárt siklóernyőket, ezzel ők a piac rangidősei. A cég ausztriai székhelyű.

A legtöbb fejlesztésüket, találmányukat mára már szinte minden gyártó átvette, használja:

- a különböző anyagból készült felső és alsó vitoria (COMBI-CUT 11, 1986-tól)
- a belső cellákon található terheléelosztó pánt (COMBI-CUT 11, 1986-tól)
- A cellákban használt diagonál, (V-borda). Ezzel lehetett teljes zsinórsorokat megtakarítani. (THERMIK 268-os, 1987-től).
- A terhelésfüggő zsinórvastagság, vagyis a kupola környékén vékony a heveder felé egyre vastagabb zsinórok (Corrado CHALLENGER, 1989-től).
- Részleges diagonálok - már csak a zsinórok bekötésénél használnak V bordákat, ezzel jelentősen csökkentették a kupola súlyát (HIGH 68-as világbajnok ernyőben).

De más „kis” találmányukat is szinte mindenki átvette:

- A kupola hosszában egy speciális bevarrt heveder csökkenti a kupola hullámszását
- A gyorsító speciális, mostanra mindenki által használt kampója

Mai filozófiájuk egyértelműen a biztonságos, jó minőségű ernyők gyártása felé fordult, természetesen a lehetséges legnagyobb elérhető teljesítménnyel.

	THESES	EFFECT II	JAZZ	THEMA	TITAN II	RED JOE	JAZZ-BI
DHV	DHV 1	DHV 1*	DHV 1-2	DHV 1-2**	DHV 2	-	DHV 1-2
Siklószám	7.5-7.8	7.6-7.9	7.8-8.0	8.1-8.4	7.9-8.2	9-9.3	7.5-7.8
Sebesség	48 km/h	49 km/h	50 km/h	52 km/h	52 km/h	55 km/h +	44 km/h
Ár	1 179 €	1 139 €	1 179 €	1 379 €	1 629 €	2 069 €	1 609 €
Megjegyzés		* leggyorsabb DHV 1-2		** leggyorsabb DHV 2			



Bővebb információ az info@pro-design.hu E-mail címen, vagy a telefonszámok egyikén:

+36 30-9219282; +36 20-9521942; +36 20-9455824

Jó leszállást mindenkinek!

British Open

29

avagy Wind-dummy-k vagyunk Piedrahitán

TOM, GYULA és én már előre megfontolt, gonosz szándékkal két hétre tervezük a piedrahitai utat. Ha már egyszer ilyen messzire megyünk, maradjunk két hetet.

07.09. szombat

reggel érzékeny búcsút vettünk TGÁBORTÓL és BENCÉTŐL, majd helyükön üdvözlöttük az izraeli csapat itt maradt tagját HAGAYT és a dél-afrikai team két tagját, PASCALT és VERUSCHKHÁT. Kis izgalmat keltett, hogy BÖZSE és SUSÁN PETI, még vasárnapig maradtak, de végül 8-an is elértünk a szálláson.

Az idő a szokásos (ld. Dutch Open cikk), csak hogy ma nincs felszállításunk, marad az autóstopp. Nem volt egyszerű, mert ötten indultunk neki, de végül egyesével feljutottunk a starthelyre. Nagy napnak néztünk elébe. Feladatot magunknak tűztünk ki. Repüljünk, ki merre lát! De azért fő irány Avila, meg talán vissza.

A start után, szokásosan a jobb oldali völgy kiemelt és előttünk a tágas tér. (nekem az volt az érzésem, hogy a starthelytől jobbra lévő rész mindig jobban „adta”, volt aki még azokon a napokon is jobbra indult, amikor a versenyszám első pontja balra volt, ez is alátámasztja az „érzésemet”.) Nincs tömeg, alig néhány ernyő a légtérben. A



WINKLER TAMÁS
Fotó: TURI GÁBOR

hágó előtt, tőlem már szintén szokásos módon szopódtam lefelé, de végül Susán Petivel kikapartunk egy húzós 8 métert, amivel meg sem álltam 3831 méterig (így utólag, ez volt a piedrai csúcson, de legalább megvolt a tiszta 2000-em). A hágó már csak térképszerűen valahol alattam, előttem az óriások terepasztala, egészen Aviláig

ellátok. Földközben erősen északias, feljebb nyugatias a szél, alacsonyan rendesen tol a hegyek felé, a gyenge emelésekben már nem állok meg. TTommal rádióztunk, ő is a környéken volt már, leszálláshoz készült, jól megbeszéltük, hogy közel szállunk le egymáshoz, és együtt hazastoppolunk. Mire leszálltam ő megint 3000 méteren volt, de végül majdnem mellém szállt le. Igen erős lett az északi szél, szinte egyhelyben lebegve értünk földet. Nem jutottunk el Aviláig, de majdnem, 52 km lett a vége, de fülig érő mosollyal néztem a leszálló TTomot. Ezalatt Gyula a startja után elvesztette a GPS-ét, amit visszaszállás után ugyan megtalált, de a beerősödő szélben már nem tudott újra elstartolni.

Este a British Open regisztrációja volt, de mivel erre a versenyre nem neveztünk, gondoltuk bepróbálkozunk valahogy, hogy megoldjuk a felszállítást a

*Wind-dummy: előrepülő, festék

maradék egy hétre. A megoldás végül az lett, hogy a British Open hivatalos Wind-dummyjai lettünk.*

07.10. vasárnap.

A British Open első napja. Egy 90 km körüli macskabölcső feladat. A mezőny előtt startoltunk kb. 10 perccel, és én rögtön ki is emelkedtem 3000 méterre. Jó volt nézni, amint az ablaknyitáskor nagy színes kígyóként elindult utánam a mezőny. A második fordulópont előtt ért utol az élboly. Ez is nagyon jó nap volt, erős emelésekkel. Az utolsó előtti fordulópontban szálltam le a temetőnél. 66 km és majdnem 5 óra repült idő. Fülíg erő mosoly ismét. TTom nem a feladatot követte, de szintén majdnem 5 órát repült.

07.11. hétfő

Az állandó parák miatt, Gyula az ernyőjével alig repült, ezért úgy döntöttem, hogy két ilyen remek nap után egy napról lemondva kölcsönadom neki az ernyőmet.

07.12. kedd

A Wind-dummykat szopató, konvergenciás nap. Egy 74 km körüli kettős hurok volt a feladat. Gyenge szembeszél volt a starton, felhő egy szál se. Az ablak előtt egy emberként elstartolt vagy 10 festék, köztük mi is, de szinte éreztem, hogy nem sül ki belőle semmi jó, hisz az előttünk startolók is mind a leszállóban végezték. Balra próbálkoztam, mert arra volt az első fordulópont, de a nyeletlen balta ívében merültem. Egy-két próbálkozással többet „reszkíroztam” a kelténél és egy kis béna rétre kellett leszállnom, elég magasan elhúztam átejtés határáig az ernyőt, ami csak nagy nehezen, de végül átesett én meg elég rendesen bevartam a sarkam. Ezek után több mint egy órás gyaloglás után értem

ki az útra, majd további egy óra múlva fel is kerültem a startra, de minek? TTom és Gyula is visszajöttek, de annyira megerősödött a szél, hogy nem vállaltunk be még egy startot (én a bicebóca lábammal főleg nem). Meredten néztük a felettünk, jóval 4000 méter felett elhúzó siklóernyőket. Utóbb kiderült, hogy a 74 km-es zárt feladatot 1,5 óra (!) alatt tették meg! Ez hihetetlen. A dél-afrikai lakótársunk elmondása szerint az első fordulópontig 2 termiket tekert, utána csak fél gyorsítóval utazott és 2500 méter felett ért a célba! A két termik közül az egyik egy 10 m/s feletti. Az egész piedrahitai utazásból ezt a napot sajnáltam a leginkább. Nem csak azért, mert bevartam a sarkam, nem csak azért, mert ez volt az első nap, hogy lerohadtam, hanem egyszerűen a kimaradt „űrutazás” élmény miatt. Ez volt az első és egyetlen igazi, brutál konvergenciás nap. Többet nem is láttuk. Én többet nem is repültem, de erről majd később.

07.13. szerda

A béna sarkam miatt bedagadt bokámra

való tekintettel ma is odaadtam ernyőmet Gyulának. A starthelyen hát-szél volt, és ismét alig akart megfordulni. TTom azért elstarolt, de le is rohadt. Gyula egész nap a starthelyen ült és várta a jó időt. TTom közben visszament és most már együtt várták. TTom nem volt elég türelemmel és ismét elstartolt, de néhány próbálkozás után ismét leszállt. Gyula még várt egy kicsit, majd este hét után egy gigászi élményrepülés, 3400 méter, 7-es, 8-as termikek közepette, megrepülte a piedrai álmok egyikét. Este 9 után szállt le, fülíg erő mosollyal.

07.14-16.

Röviden összefoglalva, ez erős hátszél miatt a napok lefűjva. Szerdán Gyula unszolására El Barcoba mentünk fürödni, pénteken strand és pakolás, mert hisz szombat reggel 8:15-kor indult a buszunk Madridba, onnan ismét repülő Londonba, majd vasárnap Budapestre.

Mind a Dutch Open, mind a British Open bővelkedett eseményekben. A két versenyen több mintegy 10 alkalommal dobtak mentőernyőt, legalább három-

szor mentőhelikopter jött a balsorsú pilótákért, de mindezek ellenére komoly sérülés nem történt. Dél-afrikai lakótársunk szerdán dobott mentőernyőt (3000 méteren), mert a Bumeráng 4-e annyira befűződött és betekeredett, hogy nem volt más választása. A hegyekben sziklák közé esett, de egy kis gerinc kompresszióval megúsza. A trackjét elemezve látták, hogy kb. 13m/s-al zuhant nyitott mentőernyővel (!), de így is 10. lett az összesítésben. Egy UP annyira szerencsétlenül csukott le, hogy a pilóta jobb kezét a zsinórok a háta mögé kötözték (!), és a mentőernyőt balkézzel kellett kidobni, ami persze a kupolában elakadt, majd késsel le kellett vágnia az egész kupolát, hogy kiszabadítsa a mentőernyőjét. Az utolsó napokban egyre több sántikáló, merev nyakkal forduló, mankós embert lehetett látni. Ütközés is volt természetesen, még a Dutch Open első napjaiban a start után két ernyő összeütközött és lepörgött. Mindezen események ellenére, mint említettem, nem volt különösebb sérülés.

Így telt az MSE csapat első piedrahitai repülése. Jövőre újra megpróbáljuk. ■



Podbrezova 2005-2.

Az idei, tizenkilencedik Podbrezova Kupa egybe esett az olaszországi Monte Cuccon megrendezett, szintén FAI 2 kategóriás Italian Opennel, így a magyar sárkányrepülés élmezőnyből kevesen jöttek el, de azért voltunk egypáran. A verseny mellett két nemzetit, a szlovák és lengyel bajnokságot szintén ezen a héten rendezték meg.

Mi a verseny második edzőnapján, vasárnap délután érkezünk meg Lopejbe. Gyorsan elfoglaltuk a szállásunkat, majd irány Baranovo. Sok-sok nyitott gép, és viszonylag gyenge, oldalas szél fogadott minket. Közülünk nem is nyitott mindenki, vártak, hátha javulnak a kondíciók, de sajnos nem így történt. A szlovákok közül páran elstartoltak – nekik ez versenynap volt – de nem volt meggyőző a repülésük. Később az esti gyógyiban néhányan még megpróbáltak lecsúszni, mi inkább pakoltunk és visszamentünk a szállásra.

A verseny harmadik edzőnapján a Certasra mentünk. Kisebb nehézségek után mindenki épségben feljutott a starthelyre, ahol pofaszél és felhős, de viszonylag jó idő fogadott minket. A szlovákok kiírtak maguknak egy négy fordulópontos feladatot, amit a mieink közül csak Endre követett, de ő is csak a második fordulópontig jutott. A többiek örömprekdedek, volt aki másfél órát is repülgetett, helyizett, volt aki hazarepült a koleszig. Azok voltak szerencsések, akik három óra előtt startoltak, utána folyamatosan fordult a szélirány, s úgy fél 4 körül befordult teljesen hátszélbe. Többen ekkor csuktak össze. Akik megvárták az esti gyógyit, még lecsúsz-

tak, de több nem volt az időjárásban. Volt egy rontott start is, az egyik magyar pilóta túlhúzta a repülőt és a rámpa alatt kötött ki, de se neki, se a repülőjének nem lett baja.

Az első versenynapon már nem volt ilyen szerencsénk. Az északkeleti szélben a Kralova Holára mentünk.

Amikor odaértünk a hegy teljesen felhőben volt, így a start is késett. Ekkor még nem tudtuk, melyik oldalon kell majd nyitni. Végül az északi oldal mellett döntött a rendezőség a változó erősségű szél miatt. Így is a szélesebbesben voltak olyan különbségek, hogy az egyik pilótát simán elemelte, míg a másik pilóta jóformán az életéért futott. A másik probléma a szinte állandóan jobbos szélirány volt, csak néha fordult be igazán jó szembeszélbe.

A feladat egy fordulópont nélküli 64 km-es céltáv volt, Slovenska Lupca váráig. Kilencen tudták teljesíteni a feladatot, közülük ketten magyarok, ENDRE a 3-ik és BORBÉLY TIBI az 5-ik helyen érték célba. A többiek szóródva a leszálló és Brezno között.

Ezen a napon sajnos voltak rossz startok. Összesen ötten pördültek le, vagy estek a start közben, ebből négy magyar,



BAKOS ERIKA
FOTÓ: A SZERZŐ



PAMÍR
FOTÓ: A SZERZŐ

Ez a verseny 18. volt a sorozatban és többen reméljük, hogy folytatódik. Sajnos NAGY LÁCI nem volt velünk, így fogadjátok el tőlem a beszámolót.

Ez biztos szárazabb lesz, de szükségesnek tartom a leírást, mivel ezt a versenyt a Szakbizottság rangsoroló versenyként kezeli. Az eredményeket BUZÁDI GYURI bátyámnak leadtam, és igazoltam mint a verseny zsűri elnöke.

Augusztus 1-6 a verseny időtartama. Ezalatt szinte egész Európában tombolt a rossz idő. Szerencsénk volt mivel három eredményes napunk volt. Kétszer a Králováról, majd a Baranovóról startolt a mezőny. A versenyzők színvonalá nagyon különböző volt. Kérésünk ellenére startolni se kellően tudó pilótáink rontották az FAI2 kategóriájú verseny színvonalát. A magukra is veszélyes versenyzőinknek ezek a hegyek még magasak. Sajnos az esti beszélgetésnél úgy éreztem, hogy óriási úr van a

fejekben. Hajrá oktatók, ezen van mit javítani.

A záró esten megint kitett magáért a Vasgyár vezetősége, köszönjük Nekik mindnyájan.

Nem csak a versenyt, hanem a Szlovákiában 30. éve meghonosodott sárkányrepülést is ünnepeltük. Sok öslényt hívtak meg, így barátságosan öleltük egymást mint régi ismerősöket.

Sok barátunkat névről emlegettük, akik szintén sokat tettek e sportágért, egy percre némán emlékeztünk meg róluk.

Igazán megtisztelő volt, hogy a harminc éves emlékplakett egyik példányát vehettem át, mivel én Kassán kezdtem az ősidőkben a sárkányrepülést. Sosem éreztem, hogy a Kárpát medencében külföldinek számítottam.

Szeretettel várnak minket jövőre is szlovák barátaink. ■

Podbrezova 2005-1.



de mindenki egyben maradt. Ezek után nem is csoda, hogy többen is a starthelyen csuktak.

A verseny második napján a rendezőség ki akarta használni az érkező hidegfront előtti, még repülhető időjárást mert a következő napok meteorológiai szempontból nem sok jóval kecsegtettek. Korán indultunk, a délkeletiről délnyugatra forduló szélben irány a Kralova Hola déli starthelye. Mindenki korán nyitott, a briefing 11.45-kor volt. Egy két fordulóponthoz 63,5 km-es feladatot írtak ki Bacuch céllal. Nem akarták nyugatabbra küldeni a mezőnyt, a front ugyanis onnan közelített.

Az első boly viszonylag korán startolt, és a többiek is gyorsan követték őket. Egy órára majdnem a teljes mezőny elment, csak két sárkány marad fent a hegyen. Szegény Endre túl későn startolt, így már nem tudott célba érni, s ezzel lecsúszott a harmadik helyről.

Ezen a napon a gyorsaság döntő tényezőnek bizonyult, már 20 perc késedelem a startnál is sokat jelentett. 11-en értek a célba, köztük egy magyar, Borbély Tibi a 7-ik helyen. A többiek a két fordulóponthoz – Polomka és Kralova leszállója – között szóródtak, a második fordulóponthoz már csak öten értek el.

A hazafelé úton utolért minket a front, és kisebb szünetekkel szinte két teljes napig esett az eső. Bár pénteken vacillált a rendezőség hogy tartson-e versenynapot a várhatóan délutánra javuló időben, de a végén mégis törölték a napot.

A rossz idő ellenére azért mi jól éreztük magunkat. Az idén nem tartottunk a többiekkel a közösen megszervezett kirándulásra, inkább felfedeztük a vidék egyetlen gyógyfürdőjét, amit ha úgy adódik máskor is szívesen meglátogatunk, és másnak is ajánlunk.

Az utolsó napon az alacsony fel-

hőalap és a bizonytalan szélirány miatt nem tudták elsőre eldönteni hova menjünk, várnunk kellett. Felvetődött a Kralova Hola is, de végül Baranovo mellett döntött a rendezőség. Gyorsan felértünk a starthelyre, ahol kicsit jobbos volt a szél. A szokásos rövidebb napon egy egy fordulóponthoz 68 km-es feladatot írtak ki, és fél egykor nyitották az ablakot.

Ekkor jött a taktikázás. A csehek láthatóan nem nagyon szerettek volna repülni, a szlovákok sem nagyon készülődtek. A magyar pilóták is kívártak, figyelték a pengéket. Aztán MÁRK úgy döntött nem vár tovább, elment, de a repülése nem volt igazán meggyőző, nem ugrott rá senki.

A várakozás közben még egy kis zápor is elért minket. A kényszerpihenő után kisütött a nap, s újra próbálkozott valaki, egy szlovák, de őrá sem mozdult senki. Látható volt, hogy nem nagyon

akarnak repülni a többiek. A mieink mindenképpen menni akartak, ez még kellett ahhoz, hogy harmadik helyen végezzen a csapat. A közös döntés eredményeképpen háromkor a magyarok színe java beöltözve állt a starthelyen, indulásra várva. Persze így már a többieknek sem kellett több, a legtöbben elkezdtek készülődni. Fél négyre már a mezőny fele elstartolt, aki addig nem ment el, fent maradt a hegyen, mert az egyre oldalasabb, majd oldalhátszélbe forduló szelet a befújások már nem semlegesítették, s így ablakot kellett csukni, amit pár percre még megnyitottak ugyan, de aztán végleg be kellett zárni. Jobb is volt ez így, az utolsó startoló pilóta sajnos a fák közé landolt, de szerencsén megúsza a dolgot, neki nem lett semmi baja.

Igaz, hogy az idő nem volt jó, csak heten tudtak kitekerni, köztük egyedüli magyarként Endre, és senki sem ért



célba, mégis a magyar pilótáknak köszönhetően az idei Podbrezova Kupa három érvényes nappal zárult, s a magyar csapat is befutott a harmadik helyre.

A záróünnepség a szokásos jó hangulatban telt. Jó volt ismét dobogón látni az egyik magyar csapatot és NOÉMIT, aki a női kategória első helyezését hozta el. Véleményem szerint többen is hiányoztak közülünk, s talán legtöbben NAGY LACIT hiányolták, aki hosszú idő után idén először nem jött el.

Összességében elmondható, hogy ismét egy jól szervezett versenyen vehettünk részt, és remélem, hogy jövőre is sokan látogatunk majd a Garam völgyébe erre színvonalas versenyre. ■

Hely	Név	Pont
1	VYHNALIK, Dan, 84	1636
2	BARES, Radek, 39	1583
3	KROFTA, Jan, 48	1527
6	BORBELY, Tibor, 60	1331
8	KOVACS, Endre, 70	1131
22	ILLES, Zoltan, 65	700
23	FENYVESI, Ferenc, 63	698
25	BIRO, Zoltan, 59	653
31	KISS, Attila, 69	540
43	KRAL, Noemi, 71	361
47	JUSZKU, Tamas, 66	236
48	DOBROCSI, Kalman, 61	228
50	FERENCZI, Miklos, 64	184
53	PALFI, Mark, 73	111
53	LORENTEY, Kalman, 72	111
56	SZEPESVARI, Sandor, 75	107
57	SIPOS, Andras, 74	58
58	TAKACS, Ferenc, 76	0



Hirdetési tarifáink

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

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

Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseiteket a megjelenés hónapjának 2-áig, e-mailen, vagy telefonon juttasd el hozzám. SMS-ben nem fogadom hirdetéseiteket. Fizetni a feladással párhuzamosan, normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: **Madártoll, 1550 Budapest, Pf. 171.** A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérek, írd be: „hirdetés”. **Átutalással is fizethetsz, a 65100149-11301903 szám-laszámra!**

MAGYAR BERTALAN (beric)

E-mail: beric@index.hu

Telefon: (30) 9642-652



Eladó: APOLLÓ C-17TN carbon szárny

3 hónapos, 70 perctet repült; 2006-ig biztosítással; színe: UV narancs és fehér. Kipróbálható!

ára: 600 ezer Ft
Tel.: 30/981-1313

e-mail:
 jaroschimre@axelero.hu

3/1



Rakétás mentőernyő rendszerek,

motoros sárkányra, UL-re, VLA-ra, motoros-és vitorlázógépre.
Magyar típusalkalmassággal!

www.utrebo.vnet.hu
utrebo@vnet.hu
 20/542-61-98

3/1



Sárkány- repülő eladó!

Motor: **582 vizes.**

Szárny: **C15TN.**

Trike: **Apollo Jet Star.**

Műszerezettség: **teljes.**

Érdeklődni lehet:

(06-30) 9343-010

4/1



Eladó! APOLLO CX-M RACER GT/R

motoros sárkány,
 nagyon megkímélt
 állapotban.

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

3/2



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



Eladó:

Vadiúj, csak berepült

AIRCREATION XP 12 szárny

- ára: 800 ezer Ft -

Vadiúj, csak berepült

AIRCREATION XP 15 szárny

- ára: 800 ezer Ft -

Tel.: 00 421 47 4381136

E-mail: hor-prop@hor-prop.com

2/2



siklóernyők

Jó lóra kell tenni

Air Max siklóernyős iskola
www.airmax.hu
Mobil: (20) 9264-251

2005. szeptember 9-15.
6 nap Biztonságtechnikai Tréning
és termikrepülés a Bohinj-i tónál,
Szlovénia legszebb részén.



A terület alig 500 km-re van Budapesttől.
A Triglav Nemzeti Parkkal határos Bohinji-tó,
kiváló terep a biztonságtechnikára és a termikelés gyakorlására is.

Szállás apartmanházban. Felszállítás. Oktatás. Motorcsónak biztosítás.
Részvételi díj 55 ezer Ft

Jelentkezz augusztus 20-ig és nyerj egy saját tűzijátékot!
(részletek a weboldalon)

További információ: (06-20) 9264-251
www.airmax.hu



Fresh Breeze Simonini 26 lóerős motorral a tandem repülés végre nem csak könnyű, de gondtalan is!
Végre megtaláljuk a kompromízumot a Hirth F33 Monster alacsony fordulatszámon precessziómentesen rendelkezésre álló óriási nyomaték /"panzerdivízió"/ jellegű tömeg és robusztusság/ leuton megbízhatóság, illetve a magas fordulatszámon jelentkező, a precesszió miatt alig kordában tartható teljesítmény /péhesváltótípusú működés/ között. A megoldás a Simonini mini 2x, a Fresh Breeze által "avionizálva".
2900 eurótól!



ÚJ SNAP 100

Motor: Kétlós, egyhengeres
Hűtés: Levegős
Henger: Alumínium-nikkel
Furat és löket: 51 x 47 mm
Hengerűrtartalom: 96 cc
Sűrítési arány: 11:1
Porlasztó: 20mm átmérő
Max. teljesítmény:
12 kW @ 9000 1/min
Max. nyomaték:
14 Nm @ 8500 1/min
Gyújtás: Elektronikus CDI
Ropályos kuplung
Áttétel: helikoidális fogaskerék
Tank: 8 liter
Ára: 2900 Euro

FRESH BREEZE®

POWERED PARAGLIDER

Oktatás Gyúron

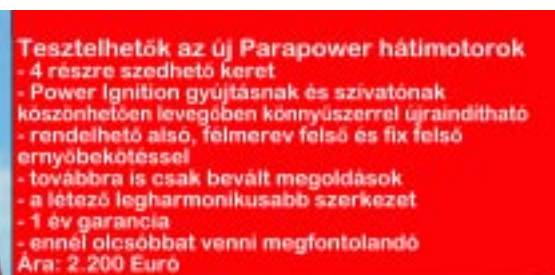


- 1.: Olyan érdeklődőket reptetünk tandemben, akik egyelőre csak arra szánták el magukat, hogy kipróbálják, milyen is az, amikor minimális mechanizáció mellett talpuk alatt elfúj a szél.
- 2.: A komolyabban érdeklődők hátára Parapower hátmotort, fejük felé Dudek Vox emyőt adunk, hogy megérezhessék: mi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



www.fresh-breeze.hu





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





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



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



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



JOIN'T, DHV 1-2, Tandem
Full Service, reális kompromisszumok közé illesztett, harmónikus egyensúlyú, munka és élményorientált ékszer. Hihetetlen simán emel és erőlködés nélkül repülhető. Munkabírása taxizáshoz mért, erősebb belépőanyaggal, zsinórokkal. Mindkét méret esőrüthető, motorozható, akár trájkkal 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
PARAGLIDERS

Már kapható, 2000 eu. !
www.solarispp.hu



FLY-TRADE

Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.

Új hátimotorok már 2000 eurótól!

- használt motorok forgalmazása
- szervizelés
- alkatrész-utánpótlás

Flash line – új Snap 100 cm³-es motor

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



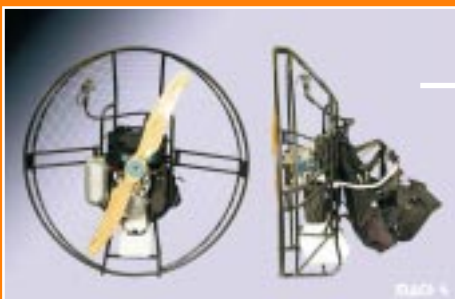
SMN 130 tandem, 206 cm³-es Simonini motor

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



Mach 4 árengedménnyel Solo 210 motor

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



FLY CASTELLUCCIO
PARAMOTOR & PARAGLIDING

Végh Ernő

Telefon: 06 20 932 9004

E-mail: vegherno@mailbox.hu



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

Biztonságtechnika Szlovénia, Bohinji-tó

2005. augusztus 24-28.
„B” vizsga!
Részvételi díj: 29.900 Ft

3 nap Bohinj, 2nap Tolmin (időjárástól függően)
Felszállítás 8-9 fős mikrobuszokkal történik
mely akár napi 3 felszállítást is jelenthet.

Profi mentőmellény
URH a „C” elemek gyakorlásához
Oktatás
Mentőernyő-nyitás
mentőernyő és főernyő bérelhető
Csónak biztosítás
Video operatőr
Felvezető úti díj



További útjaink:
Szeptember 12-18 Feltre-Marmolada
Termikrepülő Tábor
Október 10-16 Bulgária Sopot
Termikrepülő Tábor
November 14-20 Görögország Kalavrita
December 3-18 Dél Afrika

www.enairgy.hu; enairgyclub@freemail.hu; (20) 9458-658

Akciós Airwave ernyők!




Flite
DHV1
M
1400
Euro



Mustang
DHV2
S, M, L
1600
Euro



Bi-Boo
Tandem
DHV1-2
1950
Euro



Wave
DHV1
S, M, L
1400
Euro

Bomba árak!
Nem Teszkó, de gazdaságos.
A legjobb minőség
a legjobb áron.
Most akár 20-30%-kal
olcsóbban vehetsz ernyőt
akár részletre is, a készlet erejéig!
Ragadd meg a lehetőséget
és repülj a világ legjobb ernyőjével.

www.enairgy.hu
enairgyclub@freemail.hu
(20) 9458-658



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