

madártoll

156. szám • 2005. december

A Szabad Repülő Szövetségének lapja

Boldog
ünnepeket!



APOLLO

UL AIRCRAFT „HALLEY”

E-mail: apollo@mail.datanet.hu Internet: www.halley.hu

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®



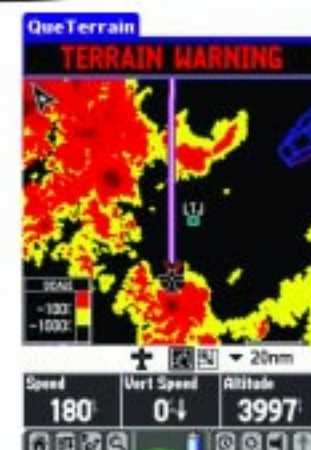
**Tudjuk az utat
földön, vízen, levegőben**

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:

KEREKES LÁSZLÓ

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: laszlo.kerekas@hmt.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.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: 8 óra 31 perc, 342 km

Cikkünk a 8. oldalon

NAGYON szubjektív, nem hivatalos jegyzőkönyv

avagy röviden az MRSz-közgyűlésen érintett témákról

Az elnök elmondta, hogy elkezdődött a szakági szövetségek létrehozása, de van ahol nagyon lassan halad. A végső határidő január 31., mert tudni kell a többieknek is, hogy áll fel az évben az MRSz szervezete.

A Pannon GSM-mel kötöttek egy szerződést, ami azt jelenti, hogy az MRSZ kap egy csomó előfizetést/telefont (nem tudom melyiket), amin elég kedvezményesen lehet kifelé telefonálni (18 Ft) és egymás között ingyenes.

A budaörsi repteret az MRSZ megigényli ingyen az államtól 35 évi használatra. Odaköltöznek a légi mentősök.

Az MRSz-nek van egy fél ingatlana a Múzeum u. 7-ben, ami a Kossuth Klub épülete. Az ügy 50 éve kezdődött, a lényeg az, hogy most megállapodtak a Kossuth Klubbal, és úgy tűnik, még az idén pénz lesz az ingatlanból. (VÁRI érdeme.) Ha minden OK, akkor 250 MFt-ot kap az MRSz, amiből 70 MFt-ot még az idén elutalnak neki (nem a Várinak!). A többi januárban. Ez alapján reális, hogy azt az ígéretét be tudja tartani Vári Gyula elnökünk, hogy minden szakág 10 MFt-ot kap az önállósodáshoz (negyed éves bontásban 2,5 MFt-ot).

(Szóval szerintem érdemes volt MSSz-t létrehozni az SZRSz helyett, hogy jogutódok legyünk.)

Többi pénzből az MRSz úgy akar gazdálkodni, hogy nem osztja szét, hanem különböző alapokat hoz létre, és megpróbálja nem felélni, hanem valahogy működtetni ezt a tőkét.

Ezután volt pár kérdés:

- Az év közben belépő tagszervezetek kapnak-e szavazati jogot az adott évben?

Az a terv, hogy igen, ha befizeti 15 napon belül a tagdíjat. (Később ezt leszavazták/tuk)

- hogyan lesz felhasználva a 250 MFt többi része?

nem lesz szétosztva semmiképp. Alapokat csinálnak belőle, pályázni lehet majd rá...

- létrehoz-e az MRSz biztosítási alapot, kiváltani a drága biztosítókat?

Az a terv, hogy igen, de nem egyszerű. Drága szakemberek kellene hozzá, de szervezik.

- adhatnak-e az új mobilokból a PLH-nak és a Repmeteornak pl.?

Valószínűleg nem, mert más szervezetért nem tudunk kezességet vállalni, hogy kifizeti a számlát...

- van-e folyamatban inkasszó és mekkora? Inkasszó nincs, halasztott fizetés van, de az APEH-hel kötött egyezség alapján.

- az FAI-tagsági el lett-e utalva végre? Igen, késve ugyan, de már rendezve van.

Gulyás Géza, az első magyar hőlégbal-lon pilóta idén 71 éves korában elhunyt. Néma felállással emlékeztünk rá.

Ügyrendi javaslat jött az ejtőernyő-söktől: az újonnan évközben belépő tagszervezet kapjon az adott évre mandátu-



TÁBOR TAMÁS

mot (szavazati jogot), ha a felvétel után 15 napon belül befizeti az éves tagdíjat. A felvetés alapja az volt, hogy az elnökség és a jogász másképp értelmezte ezen témában az alapszabályt. Egységes értelmezést akartak. Az egységes értelmezés megszületett: a tagság nem fogadta el ezt a javaslatot, tehát amely szervezet év közben lép be, annak csak következő évben lesz szavazati joga. Volt még javaslat arra is, hogy még egy plusz évig ne legyen szavazati joga, de aztán ez sem ment át. Sajnos, ezzel a témával sok idő elment, pedig alapján véve szerintem nem lényeges.

Tagdíj emelési javaslat az elnök részéről: 2000 Ft helyett 2500 Ft

2000 maradna az MRSZ-nél, 500 Ft menne NSSz felé. Ezen felül azt kéri, hogy az eddig a szakágak részére visszajuttatott 300 Ft is maradjon az MRSZ központonál, a működés biztosítására.

A hirtelen szavaztatás előtt erőszakosan felszólaltunk páran :) :

BERECZKY FERENC (MSE vitrep): Ne emelkedjen a tagdíj, mert csak kevesebben leszünk.

TÁBOR TOM (MSE Sikle): Az önálló szakági szövetséggé válással egyre kevesebb szolgáltatást kapunk az MRSZ-től mint szakág, ráadásul a létszám növelése érdekében az új szakági szövetségünk nem szed tagdíjat sem, és mindenkit

megpróbálunk az MRSz-be betérni, hogy nagyobb létszám után összességében többet kapjunk meg az NSH támogatásból. Ha emeljük a tagdíjat, akkor a létszám csökkenése miatt többet veszünk az NSH támogatásból, mint amennyi a növelt tagdíjból pluszban befolyyna. Ez alapján ellenezzük az emelést!

ZSEMBERY ANDRÁS (ASE Sikle.): Maradjon 2000 Ft a személyenként fizetendő tagdíj, és a +500 Ft-ot a szakágként megkapott NSH-pénzből vonja le magának az MRSz, így nem a pilótáktól kell beszélni, viszont a működési költségeket fedezni tudja, ami az emelés indoka volt! Az NSH-tól személyenként 2200 Ft-ot várnak, ebből csak 1700-at kapna meg a szakág, és meg van oldva. Inkább a közösből fizetünk, hogy ne érezzék az emelést a pilóták, és sok tagunk legyen.

GURIGA: Megerősítette az előbb elhangzottakat, és hangsúlyozta, hogy az új szakági szövetség azért nem szed tagdíjat (nálunk), mert arra számít, hogy mindenki MRSz-tag (is) lesz, és ezért kapunk annyi pénzt az NSH-tól, ami elég az éves működésünkre. Ráadásul sérelmezte, hogy előzetesen neki azt mondták, hogy nem lesz a közgyűlésen tagdíj emelési javaslat, és ezért ezt nem is beszélték át a küldöttek a képviselt tagsággal.

Volt egy felszólalás az emelés mellett is (nem tudom a nevét), de nem volt egészen érthető az érvelése (számomra).

Az elnök erősen érvelt az emelés mellett, de azt is mondta, hogy végülis az MRSz-nek mindegy, hogy honnan kap pénzt...

Nos ezek után nagy többséggel Zsembi „kecske is, káposzta is” javaslatát szavazta meg a tagság, még az elnök azon javaslatát is elvetve, ami kiegészítette volna egy éves infláció követéssel (ugyanezt a javaslatot).

Ezután egy gazdasági tájékoztató jött, ami előre nem volt kinyomtatva és kiadva a küldöttek kezébe, nem volt a meghívó mellett sem, csak kis méretben a falra volt vetítve XLS-ként :(

Ez nem egy hivatalos beszámoló volt, ezért nem kellett megszavazva elfogadni, de ez a szerencsénk. Így nem különösebben érdekelt senkit, de ilyen előkészítéssel egyre kevesebben szavaznák meg! Nem látható át egy ekkora szervezet éves pénzügyi gazdálkodása az amatőr küldöttek által egy „falra hányt” excel alapján...

A végén a kiharcolt egyebek pontban:

Tábor T. (MSE sikle): a gazdasági dolgokon kívül szeretnénk hallani pár szót a légtér mizériáról, és a katonák gyorsítási kísérletéről a légtérünkben.

Elnök: Az MRSz álláspontja az a 250 csomós max sebesség katonák általi átlépéséről, hogy „NEM”. Túlzottan nem akarjuk ragozni, de több volt katona is van az MRSz-ben és tudjuk, hogy ez így nem elfogadható.

A Hungarocontrollos légtér egyeztetéseken az MRSz részt vesz, és próbál egységes MRSz álláspontot képviselni.

Más, de rokon témában a jó hír, hogy sikerült elérni, hogy a Légügyi Kollégiumban, ami a jogszabály előkészítésekkel foglalkozik, legyen az MRSz-nek két embere, amiből a létszámarányok miatt is az egyik „könnyűrepülő” lenne. A két ember, aki most le van adva PERECZES ZSOLT, a siklórepülőket jelenlegi szakbizottság-vezetője, és SIKLÓSI ZOLTÁN az MRSz BISZ részéről.

No, erre kissé éles vita alakult ki, amikor Guriga és ZSUZSI bekiabálva számonkérte, hogy ezt miért csak itt és véletlenül kell megtudnunk, és kivel volt egyeztetve a leadott személy neve, mert hogy a Perc pl. inkább a sport dolgokat

intézi a mi munkamegosztásunkban, nem igazán a légtérrel és a jogszabályokban van képből. Sajnos, ez a vita kívülről nem nézett ki jól, nem nélkülözte a személyeskedést sem. Sőt... Az elnök meg Siklósi Zoli is elég agresszív volt, no meg Gurigák is.

En még megkérdeztem, hogy ki fogja az MRSz-t képviselni a Hungarocontrollos tárgyaláson, mire kiderült, hogy többek között KARDOS PISTI (Kacska). „Megemlítettem”, hogy ő még nem tud róla, pedig két nap múlva lesz ez a

megbeszélés. A szünetben beszéltem vele telefonon ugyanis.

Itt lezárult az MRSz közgyűlés. Kifelé menet még próbáltam szakmai dolgokat érdeklődni Siklósi Zolittól, illetve a főtitkártól, de az újra fellángoló Elnök–Guriga–Siklósi vita miatt lehetetlen volt :(Pedig érdekelt volna, hogy mi is pontosan ez az újonnan betervezett, nem kis méretű katonai TRA. Ezt majd Kardos Pistitől fogjuk megtudni talán...

Ezúton is köszönet Párducnak a szavazatképesség beállításáért! :) ■

Kiegészítő infó

Kaptam még egy kis kiegészítő infót MÉHÉSZ SÁNDORTÓL, az MRSz főtitkárától:

„A budaörsi repteret az MRSz megigényli ingyen az államtól 35 évi használatra.” Igen a hír igaz, csak ha elmondhattam volna a beszámolóim akkor sokkal több és pontosabb részlettel tudtam volna szolgálni! Nem az államtól, hanem a Fővárosi Önkormányzattól igényeltem meg a „Budaörs közép és hosszútávú koncepciója” című anyaggal, és nem használatra, hanem ingyenes kezelői joggal

ruházzák fel a szövetséget. Az elvi ígéret a pályázat kapcsán már megvan. A Dagály utca 11/a II. em teljes szintjére is pályáztunk és úgy néz ki, hogy megkapjuk.

„Az NSH-tól személyenként 2200 Ft-ot várnak, ebből csak 1700-at kapna meg a szakág....” Na, igazából ez sem így van. A NSSZ támogatási pontérték-számítását elég kevesen értik és olvasták. Nem a taglétszám nagysága a domináns! Remélem, a tavaszi közgyűlésen bemutathatom, mivel itt „valamiért” nem sikerült... ■

8 óra 31 perc – 342 km

Címlap- sztori

Úgy alakult, hogy egyedül mentem Brazíliába az X-Ceara 10 éves jubileumi versenyre. 60 pilóta érkezett, 50 Európából. Két nap pihenés után kezdődött a verseny. Öt napból három leghosszabb táv számít. A nulladik nap a szokásos 34 km-es céltáv, kajával, megnyitó ceremóniával. Itt CHICO, a verseny rendezője minden évben elmondja a veszélyeket, meg hogy mek-

kora rekordok születtek ezidáig: (FRANK BROWN 338, sárkány 432 km).

Már az első napon összetörte magát két brazil pilóta. A szél szokás szerint brutál volt, a startokat sokan elrontották. Aki nem lép rá 1-2 mp-en belül a gyorsítóra az esélyesen hátrasodródhatott. Balesetek voltak még a gyorsítás, turbulens leszállásoknál is. A helyi primitív kórházról jobb nem beszélni.



Első versenynap: reggel 9.15 kor startoltam, gyenge termikekben sodródva az erős szélben, 1300 m-es felhőalap mellett 78 km-nél 11.15-kor beégtem. Gondoltam, ezzel vége is a versenyemnek, mivel többen 200 km felett repültek (a portugál pilóta 278km-t).

Második nap: Fordult a kocka! Brutál szélben 10.15-kor elstartolva, 240 km-nél landoltam 15.50 perckor. Még 2 órát repülhettem volna! Így is nyertem a napot, mert a második 51 km-t nyomott. Legjobb sárkányos 217 km. Így első lettem a második nap után.

Harmadik nap: Elrontottam mindent! Délelőtt erős volt a szél, és a kék ég miatt nem startolt senki. Én sem erőltettem, hisz első vagyok.

Délben lementem a szállásra néhány pilótával; gondoltam, itt már nem lesz semmi! A medencéből láttam 12.30-kor eltekerni az embereket az addigra már felhőssé vált égbolton! TOMAS BRAUNER (Czech Rep.): 265 km. Elmondása szerint sötétben szállt le. Többen repültek 200 km felett.

Negyedik nap: Egy helyi pilóta 8.30-kor elstartolt! Senki se hitte volna, de eltekert, és aznap 150 km-t repült. A starthelyen erős volt a szél, senki nem tudott startolni. Nekem nagyon hiányzott ez a nap, gondoltam: mindent vagy semmit! – holnap én is elnyomom korábban.

26 12:16

Minden este az olasz pilótákkal koccintottunk Piripirire a 316 km-re levő városra, hogy másnap este ott fogunk ünnepelni. Az utolsó versenynap előtt az egyik olasz azt mondta: most koccintsunk Madalenára (60 km), hátha így bejön Piripiri. Igaza lett, ő szállt le Piripiri repterére!

Utolsó nap: Reggel 9.20-kor startoltam. Gyenge termikkel emelkedtem 1200 m magasra. Most vagy soha! – elindultam még két pilótával. Az első 2 óra iszonyú nehéz volt. Erős szél, alacsony alap, gyenge buboréktermikek! Hamar a talajon találta magát az ember. Aki leszállt 20 km-en belül, startolhatott újra. Egy franciát láttam start után egy domb mögé sodródva leszállni, később tudtam meg: összetörte magát. 11 óra körül bejavult az idő. A felhőalap 1700 m



TASI PÉTER

körül, a termikek is erősebbek lettek. Ennek ellenére sokszor voltam talajközben, egészen a táv végéig. 100 km-t elérve át kell repülni egy hegységet, ami nekem keservesen sikerült. Alacsonyan értem a felfutó gerincekre, nem tudtam kitekerni. Egy sárkányossal szinte átbukdácsoltunk a

turbulens csúcsokon; mígnem a hátára borult, és mentőernyőt dobott mellőlem. Rádión megbeszéltük: nincs komolyabb baja, mehetek tovább. Szerencsésen átérve újra sikerült kitekerni, immár 2000 m fölé. Később találkoztam PETRÁVAL (Czech rep.) meg egy tiroli sráccal, együtt repültünk kb. 120 km-t. Jó érzés volt elhagyni a 240 km-t, az eddigi csúcson, itt már az alap 2800 m körül volt.



16.40-kor értem el Pedro II. (286km), FORGÓ SZILÁRD és SIMONICS PÉTER céltáv-világcsúcsának helyét csodálhattam meg itt. Tovább repülve 16.57-kor lépett át a JPS-em 300 km-re! Csodálatos érzés volt, mindenkinek kívánom, élje át egyszer!

A következő termik segítségével 3011 m magasra emelkedtem. 8 óra repülés után nagy fejszámolásokba kezdtem, ugyanis a rádióriportokat hallgatva tudtam, hogy mindenki leszállt mögöttem (Petra 302 km világcsúcs, tiroli srác 316 km, brazil pilóta 284 km) Hm! Meg kelene nyerni a versenyt! 16.45-kor, 338 km-nél 700m magasra lett volna lehetőségem, egy nagy tűz füstjét kitekerni („felhő” is volt a tetején; lásd a címlapot), de fáradtan, serial ernyővel a versenyt megnyerve, dél-amerikai csúccsal a zsebemben, kikerülve a füstöt egy biztonságos fazenda udvarára leszálltam, 8

óra 31 perc repülés után. Ameddig a szem ellátott, erdő volt mindenütt, ez is befolyásolt a döntésben. A visszaszállító autóban tudtam meg, hogy a portugál srácnak nem működött a rádiója, és aznap 380 km-t repült. :-)

Végeredmény:

- | | |
|----------------------------|----------|
| 1. DIEGO PIRES | Portugal |
| 2. Tasi Péter (Serial 1.) | Hungary |
| 3. JAN HABERMANN | Czech |
| 4. TOMAS BRAUNER | Czech |
| ...13. Petra Krausova (wr) | Czech |

A záróünnepségen koncert is volt a főtéren, de a helyi fiatalok némi italozás után verekedni kezdtek.

Úgy kellett a pilótáknak bemenekülni a bérelt buszokba. Azért a kupákat még éppen át tudták adni! Pénzdíj idén sem volt.

Grafikus és ezermester

Mindig szerettem volna tudni, hogy ki rajzolja azokat a vicces figurákat a Madártollba. Ki az a grafikus, aki oly gyakran csal mosolyt az arcunkra a mentőernyő helyett esernyőt használó sárkányrepülővel, az igazi, zöld sárkánnyal vagy akár a csóró templom egerével?

MIKE: Mesélj magadról és a repülésről!

HEMI: Édesapám a háborúban repült. Mint tiszt és pilóta, tagja volt a híres Puma századnak. A háború után ők alapították meg Szekszárd mellett az Ócsényi Repülőklubot. Gyermekkoromban gyakran láttam édesapám repülő fényképeit, és igencsak izgatták a fantáziámat. Sokszor álmodtam, hogy téli éjszakákon kitárt karokkal repülök a város fölött, amikor fényudvar övez minden ostorlámpát, és senki nem tudja, hogy ott vagyok. Később az iskola után Pestre mentem dolgozni, ahol megismerkedtem egy lánnyal. Az ő édesapja tagja volt az első sárkányos generációnak. A garázsa falán tartott sárkányrepülő láttán, repülési vágyam újabb szikrát kapott. A kapcsolat ugyan véget ért, de egyúttal megadta a kezdő lendületet is. Egy kollégám mondta a filmstúdióban, hogy van Dömösön egy eladó gép. Csak annyit tudtunk róla, hogy Főnix a neve és tízezer forintért odaadják. Nem sokat gondolkodtunk, megvettük és már mentünk is a tinnyi dombokra. Vagy két óra alatt összeraktuk a sárkányt, és ahány csipkebokor volt, mindegyikbe belerohantam vele; de úgy,

hogy alig tudtak kiszedni. Két-három nap után kezdtem rájönni, hogy nem jó ez így, és elmentem a határhegyi sárkányrepülő hangárhoz. Három szakállas emberrel is beszéltem, akik elmondták, hogy a sárkányom 78-ban 1400 dollárt ért, de azóta huszonvalahányan zuhantak le vele, és a gyártó nem is tudott többet eladni belőle. Egyébként maga a sárkány egy korszakalkotó ötletekkel teli, kedves kis gép volt. Oktatókkal, a klub gépein kezdem gyakorolni, amíg túl sokan nem lettünk. Akkor megint elővettem a Főnixmadaram. Később OLTAY MIKI, aki akkor repülte az első magyarországi 100 km-t, azt mondta, hogy ha ő nincs kint, repülhetek a gépével, ami egy vadonatúj Mágus volt. Ez borzasztó sokat jelentett! Persze csak szerénykedtem, de ahogy eltűnt az első ház mögött, már rohantam fel a sárkánnyal a hegyre. Végtelenül rendes volt ez tőle! Attól kezdve folyamatosan repültem 16 éven keresztül. Leghosszabb lejtőzésem, amit helyben repültem hét és fél órára sikeredett. Kipróbáltam a motoros sárkányt is. MARTINECZ ENDRE tanított az orralökött fűnyíró kezelésére. Az ernyőzésbe bele-



Név: HEMERT LÁSZLÓ (Hemi)
Szül.: 1953. március 18. (Halak)
Státus: Sárkányrepülő oktató, siklóernyős pilóta
Klub: MMRK-MSE
Ernyő: Swing Minoa
Szárnyak: Mágus-3, Zafir, Solar Wings, Rumour-II.
Elérhetőség: 06-20-9452-004

kóstoltam, az első törökországi világbajnokságra pedig a hőlégballoonos team tagjaként utazhattam. KARDOS MIKLÓS megtisztelt azzal, hogy bevett a csapatba. Sajnos odafelé, Isztambultól 120 km-re balesetet szenvedtünk az autópályán. A szalagkorlát kettévágta az autót és szétroncsolta Miki lábát. Az anyósülésen ülő srác kirepült a szélvédőn. Én a hátsó ülésen aludtam, mert előtte vezettem. Előre repültem, összetörtem mindent magam előtt és nyolc nap múlva itthon, a katonai kórházban ébredtem fel. Az állkapcsom öt darabra tört, négy bordám, lapockám és a két vállam sérült. Halványan emlékeztem a kedves török ápolónőkre,



FALUDI MIKLÓS

meg, hogy valami repülőn vagyunk és kacsingatok Mikire. Utólag ő azt mondta, hogy egy aszalt majom nem vág olyan pófákat mint én akkor. A harmadik srác csak enyhe agyrázkódást kapott, ő vigyázott a személyes dolgainkra és a fotó-felszerelésre. Azon kívül minden mást elloptak. A lábadozás időszakában, kedvesemmel sms-eztünk a Gólya-műveknek, és egy szőke, kékszemű kishaver összejött. Akkor természetesen nem repülgettem, de gyakran gondoltam az évadnyitó versenyekre BUZÁDY GYURI bácsiékkal a Szársomlyón, vagy az Eged kupára, amit egyszer operált kézzel sikerült megnyernem. A találkozókra, versenyekre mindig szívesen emlékszem vissza. Sok a szép emlék. KÖHALMI PÉTER barátom, aki most Miskolcon újságíró, akkoriban a Swing ernyőket forgalmazta itthon, egyszer hozott nekem egy Swing Minoát. Nagyon jó, gyors ernyő volt. Azzal is repültem, összesen olyan hatvan órát. Nagyon sok jó oldala van, a siklóernyőnek. Összecsukva egy kövér hátizsák, a sárkány viszont hat méter. Fáról leszedni azonban a sárkányt könnyebb, mert ha

ő ág van, arra harmincféleképpen tekerednek fel a zsinórok. A siklóernyőn nincs főtartó, keresztartó, vonaglik a fejed fölött, mint egy epilepsziás amőba. Észnél kell lenni állandóan. Mindkettőnél van egy minimális sebesség, amit érdemes betartani. Ha túlfékezem az ernyőt, összeomtam, de ha elég magasságom van, újranyitható. A sárkány 25 méteres zuhanás után kijön a függőlegesből. Egyszerűen mind a kettő gyönyörű. Ugyanaz és teljesen más. Talán nem is az a fontos, hogy mivel repülünk, hanem maga a repülés. ■

HEMI Művek

Az Úr hangja

Az egyik régebbi Eger Kupa versenyen történt, hogy amikor a mezőny már sokadik napja taposta a Sombokor-starthely fűvét a Kékes-hegy oldalán, KOVÁCS JENŐ barátomnak elfogyott a dugi söre. Ezt a repüléséhez mindenkor fontos kelléket a starthely közelében csörgedező hűs kis pataokban őrizgette. Start előtt magához vette, a pondrójába bétette, a le-szállóban elővette, és fenemód nagy-nagy élvezettel, lassú kortyokkal magába öntötte a szó szerint madárlátta, felhőhűtötte serbetet. E kis előjáték után jön a történet...

KISS FERI klubtársunk, akkori vezérünk nagyon jól állt már az eredményli-tán. Nagyon jó pilóta volt, ésszel repült, egyesek szerint néha kicsit önző is: „Lohász! Hagyd el a termikemet!” – kiál-totta át állítólag LOHÁSZ ZOLINAK amikor egyszer egy termiket tekertek...

A starthelyet mint rajzásban lévő szí-nes pillangók, borították el a sárkányok. Némelyiknek csak a leszállóig tar-tott kérészetű röpte, míg mások – az ügyesebbek, szerencsésebbek –, nyalva a hegyoldalt, „tekerve” a láthatatlan ottse-le-vőt, átemelkedtek a Kékesen. Elsőként így „esett fel” Feri is, acélszürke sze-meivel sasként szárnyalva, akarva a győzelmet. Ha ez a nap bejön, megnyeri

a ver-senyt! Az Alföld mint eleven térkép, lassan kúszott át alatta. Ám valami történhetett, mert ahogy a föld körbe-körbe forgott, közben állandóan közeledett! mi ez? Csak nem *retermik*?! De bizony az! Egy szép nagy, folyamatos, lassú merülés...! A mi Ferink gyorsan körbetekintett, hogy hol is van, és mit tehet...? Két falut látott, egyiket jobbra nem túl messze, a másikat balra nem túl messze. Kanyar-gós út kötötte őket össze. A rohamosan csökkenő magasság miatt már minde-gyik falu túl messze lett volna, ezért Feri jó mérnökemberként felmérte a hely-zetét, és eképp okoskodott: – *Végül is, bárhol leszállhatok az út mentén, mert ha jön*



*valaki
innen vagy
onnan, bevittem ma-
gam ebbe vagy abba a faluba!
Telefonálok a hegyre, értem jön a klubautó, és
visszaszavisz! Ha újra startolhatok, még
megnyerhetem a napot, s akkor a versenyt is!
– így okoskodott...*

Feri alig futtatta végig biokinetikus fedélzeti számítógépén a programot, ott lenn máris felbukkant egy lehetséges megoldás! A kanyargó aszfaltúton egy árva kerékpáros közeledett. Innen fent-ről idős parasztbácsinak látszott. Kalap-ban, állig begombolt ingben-felöltőben taposta a pedált az öreg; ahogy illik, még ilyenkor, meleg nyáridőben is. Hogy nem főtt meg! A nyereg mögött zöld-farkú fonottkosár riszálta magát ütemre,

sárgarépák, gyökerek súlyától meg-meg-reccsenve. Még a ritmust erőlködve dik-táló pedálok nyikorgása is felhallatszott az égig! – Ez az! Elkérem a biciklit, bebringázok a faluba telefonálni, és... – okézta Feri a dolgok alakulását; és ahogy kezdett az öreg fölé érni, kicsit meg-köszörülte rég nem használt torkát, és lassan, tagoltan lekiáltott:

– Hééé! Emmbeee! Hallll engeem? – Az öregember valószínűleg meghallot-ta, mert körbenézett. Szép meleg nyári nap volt, napsütéssel, tücsök-ciripeléssel, de bármerre is nézett, mindenfelé csak a népte-len síkságot látta... A mi Ferinknek igazi vastag, ún. „szentori” hangja tudott lenni, mint egy falusi kán-tornak; megeresztette hát újra:

– Embeee! Ottt aa földdőön! Hallll engeem? – A bácsi újra körbenézett, de kék égen és a fel-le liftező pacsirtákon kívül megint csak nem látott semmit és senkit! De azért biztos ami biztos, sza-porázni kezdte a pedálozást...

Feri nem akart kifutni az időből; gon-dolta, megpróbálja újra:

– Jóóóemmmbeeeerr! Nééézzzen az ééég-reee! Innenn szóóólook magáááho-z! – töltötte be ismét az eget Feri kántori-erős hangja. Az öreg erre már beszart! Mélyen ráhajolt a kormányra, és még a nadrág-csíptetői is messze pattogtak, úgy beleta-posott! Vagy ezerrel száguldott be a falu-ba; tán egyenesen a templomba, hogy gyertyát gyújtson az oltáron, mert csoda történt!

Feri barátunk addigra már rég földet ért. Sisakját a földhöz vágta, s nem tudta hogy sírjon-e, vagy nevéssen?!

A jó öreg pedig azóta is szentül meg van győződve arról, hogy azon a szép nyári napon maga az Úr szólt hozzá... ■



Még egyszer Piedrahitáról

Siklóernyővel Kasztília León felett

17

Piedrahita városka neve úgy cseng a repülősök számára, mint New York a maratoni futóknak, vagy La Grave a freeride sielőknek. Ideális terep- és légköri viszonyaival már két évtizede csalogatja ide a világ minden részéről a sárkányosokat és siklóernyősöket. A számos világversenynek is otthont adó közép spanyol városkába, a hollandok nemzeti bajnokságára szervezett, 3. magyar rangsoroló futamra érkezünk július elején.

Az Ibériai-félsziget belsejének egyik legszárazabb síksága fölé magasodó középhegység (Gredos-hegység) tökéletes repülési körülményeket teremt azoknak, akik madarak módjára csupán a „szelek szárnyára” hagyatkozva repülnek. Az egykor szinte csak bikatenyészetből élő település így lett több mint 20 éve a sárkányosok, s már bő tíz éve a siklóernyősök kedvelt úti célja. Nagy létszámú csapatunkból jó néhányan már többször is jártak itt, hisz Piedrahita világkupa-futamok és az Európa-bajnokság helyszíne.

A környék mindezek ellenére nem csak a versenypilótáknak, hanem a haladó, termikekkel most ismerkedő pilótáknak is ideális terep. Nekik csupán azt kell figyelembe venniük, hogy a legtermikesebb órákban lehetőleg ne próbálkozzanak a startolással, mert ilyenkor könnyen belekeveredhetnek egy számukra még veszélyessé váló, nagyon gyorsan emelkedő (akár 10 m/s feletti), és nem mindig barátságos emelésbe. A



**SZABÓ JÓZSEF
(JOE)**

FOTÓK: SUSÁN PÉTER,
KÉPES PÉTER, TÁBOR TAMÁS

délutáni-esti órákban a már gyengülő termikaktivitásban viszont nagyon jól, gyorsan sajátítható el, vagy javítható a termikelő technika, mivel sok jóindulatú termikkel találkozhatunk.

Az ideális viszonyok további alkotóeleme, hogy nagyon magasan, 3000-4000 méter felett keletkeznek a felhők, vagy ahogy ezt siklóernyős nyelven mondjuk, 3000-4000+ felhőalapok vannak. És ha még ez sem elég, a naplemente nyáron este tíz óra után van, vagyis 9-kor még 3000 méteren lehet repülgetni.

Az 1920 méter magasságban lévő starthelyről, a Pena Negra-ról aztán megpillanthatjuk a hely további előnyeit. Körbetekintve láthatjuk, hogy a leszállás szinte mindenhol nagyon könnyű, mert számos nagy kiterjedésű sík terület van a hegy előtt, a völgyben és a fennsíkon is. A landolásnál csak két dolgot figyeljünk meg időben: a villanyvezetékeket és a pamplonai bikafuttatáshoz itt te-

nyésztett bikák területeit! A spanyolok hagyománytisztelők – és biztonságra törekvők is – mert a felfutott repülősturizmus ellenére nem hagytak fel ősi szakmájukkal. Innen kerülnek ki a híres bikafuttatásra szánt állatok, amelyekből meglepően sok van, mintha legalábbis folyamatos utánpótlásra lenne szükség. Szóval ezek a vérmes természetű, és meglehetősen gyors marhák több hektárnyi területen legelészgetnek, és biztos vagyok benne, hogy unalmukban, na meg egy kis edzés kedvéért szívesen megkergetik a területükre hulló ernyőket. Én legalábbis mérget vettem volna erre, amikor egy kényszerű leszopódás után, amerre léptem, marhalepény vett körül, majd kiszúrtam, hogy nem túl távol tőlem egy csorda kérődzet. Soha nem pakoltam még össze ilyen gyorsan az ernyőt, pontosabban nem is hajtogattam, csak összecsavarva a hónom alá gyűrtem és iszkoltam a kerítés irányába.

A landolás amúgy a siklóernyős le-

gendák nagy tárházát adja: hová, mik közé érkezünk, és hogyan jutunk el a civilizáció első nyomaihoz legelképesztőbb történeteit. Nekem a bikákon kívül még traktoron utazáshoz volt szerencsém, amikor egy szántóföld közepén értem földet. Sofőrömmön látszott, hogy számos hasonló szívességet véghezvitt már, mert szinte kérés nélkül megjelent, amint meglátta a színes ernyőt földje közepén, majd a nagy ernyős zsákot szakszerűen behelyezte a munkagép markolókanalába. A visszastoppolásra azonban – siklóernyős paradicsom ide vagy oda – többet kell várni, mint például az alpesi országokban, ahol szinte az első autós megáll az embernek, ha zsák van a hátán. Itt nagyobb türelemre van szükség, és kizárólag az útszéli, szaggatott vonalaknál állnak meg nekünk.

Landolás előtt persze még nagyon klassz dolgok várnak ránk odafönn. Felszállításhoz fuvart a helyi bárnál kérhe-



tünk; ott, ahol a napernyő egy sárkány szárnya. A starthelyhez a faluból betonút vezet egészen a platzig, ami kissé köves, poros, de nagy és jól startolható. Az emelő áramlatok pedig egyenesen csodások, reggeltől estig, nagyon sokat találunk belőlük. A nagy, száraz, meleg levegőjű belső síkság és a hegység találkozása sokszor hoz létre konvergenciát, ami azt jelenti, hogy két irányból egymást erősítő szélből feláramlási vonal alakul ki. Ha sikerül egy ilyen megtalálunk magasan, nagy távot tudunk megtenni anélkül, hogy merülnénk, tehát nem kell megállni termiket keresni, tekerni, tehát gyorsabban, kevesebb energiával haladunk célunk felé. Ennek különösen versenyen van jelentősége, amikor az idő is számít. Piedrahita tehát valóban az egyik legtökéletesebb rephely a világon, ahol mindenki könnyen megdöntheti saját (vagy akár nemzet-

közi) rekordjait idő- és távolság-repülésben. Erre idő is van bőven, mert a szezon kora tavasztól késő őszig tart.

Piedrahitán rengeteg gólyával ill. ragadozó madárral repülhet együtt a szerencsés pilóta. Itt szinte minden alkalmas helyen gólyafészket láthatunk. A hegy mellett pedig jó emelést találhatunk a hatalmas ragadozó madarakkal repülve... A közelben sok látnivalót is találunk, hangulatos faluk, várak, folyócskák... Bármilyen segítséget, tanácsot STEVE HAMTÓL lehet kérni a helyi kapcsolatban (világranglista 20. helyezett) itt élő angol pilóta. Webcíme : <http://www.flypiedrahita.com>

A verseny

A Dutch open 2005. keretében ez volt a 3. magyar rangsoroló futam. 127 indulóból 35 holland, 23 magyar, 23 angol, és jó néhány cseh, lengyel, osztrák, izraeli,

belga és dél-afrikai pilóta. A verseny rendezője egy angol gárda volt, élén CALVO, Steve Ham, és persze holland segítők serege.

Edzésnap:

Felérve a starthelyre, egy spanyol verseny fináléjába futottunk. Hiába, itt egymást érik a versenyek hétről hétre. Edzőként becsatlakoztunk a nekik kiírt 85 km-es céltávra. Végül a fele csapat megpróbált félútról visszarepülni a starthelyre, a másik fele pedig, leszállt és megszemlélte a spanyol falusi kocsmák hangulatát. Gondoltuk, ha ilyen jó repülhető napok lesznek, tartalékolni kell az energiát a versenyre. Aznap volt egy Belga, aki a 85km-re levő célban kitekert és vissza is repült, vagyis tolt 170km-es hurkot. A felhőalap 4000 m felett volt. A legerősebb lift 9.9 m/s, egész körön 9.2 m/s és nem volt turbulens.

Task 1

Hátszél tombolt a starthelyen, s bár reggel ez normális, sajnos ez most nem fordult át. Kiírtak egy 150 km egyenes vonalú céltávot, arra az esetre, ha el lehetne startolni. Ahogy fogyott az idő egyre csökkentették a távot, de a végén lefűjták az egészet és szégyenszemre busszal indultunk vissza a faluba. Végül a strandon étellel és itallal békülgettünk ezzel az itt ritka helyzettel. Egész nap étlen szomjan ültünk a starthelyen, mert a fenti épület sajnos nem funkcionált, pedig pár évvel ezelőtt büféként működött.

Task 2

Nem volt túl jó idő az ottani viszonyokhoz képest. (Persze még így is olyan franyesz volt, amilyen itthon sajnos csak ritkán adatik.) Kiírtak egy 75 km-es 6 fordulópontos feladatot, ami a gerinc mellett illetve a síkságon át is haladt. A start

után a széthúzódtott mezőnyből több boly alakul ki, de egy hosszú feladat közben sok minden előfordulhat. A magyar mezőny szétszóródott, az elejében elég jól mentünk, egészen a 65. km-ig, itt aztán volt, aki szinte a földről tekert vissza és beért a célba, volt, aki pár km-re a céltól szállt le az élénk szembeszél miatt. Én is így jártam majdnem 5 órai repülés után. Ezen a napon LOSI MISI második helyen ért célba.

Task 3

Elég erős oldalszél volt. 2 fordulópontos feladatot kaptunk a völgyben oda-vissza. A terv az volt, hogy amíg gyenge az idő, addig hátszélben repülünk majd a jó időben leküzdv a szembeszél, vissza Piedrahítába. Az ötlet nem volt rossz, de a szembeszél nem lehetett leküzdeni, ezért gyakorlatilag mindenki leszállt a hágóban egy torony közelében, ami a fordulópont volt 35 km megtétele után. Elképesztően rossz feladat az ilyen, hiszen teljesen lenullázza a pilóták közötti különbségeket. Két óra alatt ráversz valakire 30 percet, de aztán az erős szembeszél miatt ugyanott szálltak le, és ugyanannyi pontot kaptok. Sőt, amikor az utánad érkező odaér és látja, hogy mindenki leszáll, siklik egyet aztán 'rádver' 1-2 km-t. Ezen a napon is magyar végzett a második helyen: SIMONICS PETI.

Task 4

Ma végre tényleg jó idő lett. 98 km feladat, 2 fordulóponttal gyakorlatilag egy hurok. Fordulópont Avila előtt egy kis vár. Vagy 40 pilóta egy termikben körözött a startnyitásra várva és mikor eljön a perc mindenki megindult az első pont felé. Szerintem ez az egyik leggyönyörűbb látvány. Szép lassan

morzsolódott le a mezőny. Voltak turbulensebb, dobálósabb szakaszok nagy emelésekkel és nagy süllyedésekkel. A mezőny egyharmada ért célba ezen a napon, a mieink közül VÉRTES BALÁZS elsőként, a most már trendnek számító második helyen. Sajnos a technika is bele tud szólni az eredménybe, erre is figyelni kell. A legjobb helyen álló pilótánk a levegőben, a cél előtt nem sokkal állítani akart a GPS-ének beállításán, szerencsétlenségére teljesen kiiktatta a készüléket, így hiába ért célba minimális pontszámot kapott. Ilyenkor megálapíthatjuk azt az arany igazságot, hogy nem mindig az nyer, aki a legjobban repül, hanem az, akinek a legtöbb pontja van. Az időre jellemző: ezen a napon volt, aki több mint hat órát repült.

Task 5

Jó kis háromszög feladatot írtak ki, közel 100 km. 11 órakor már épültek a cumu-



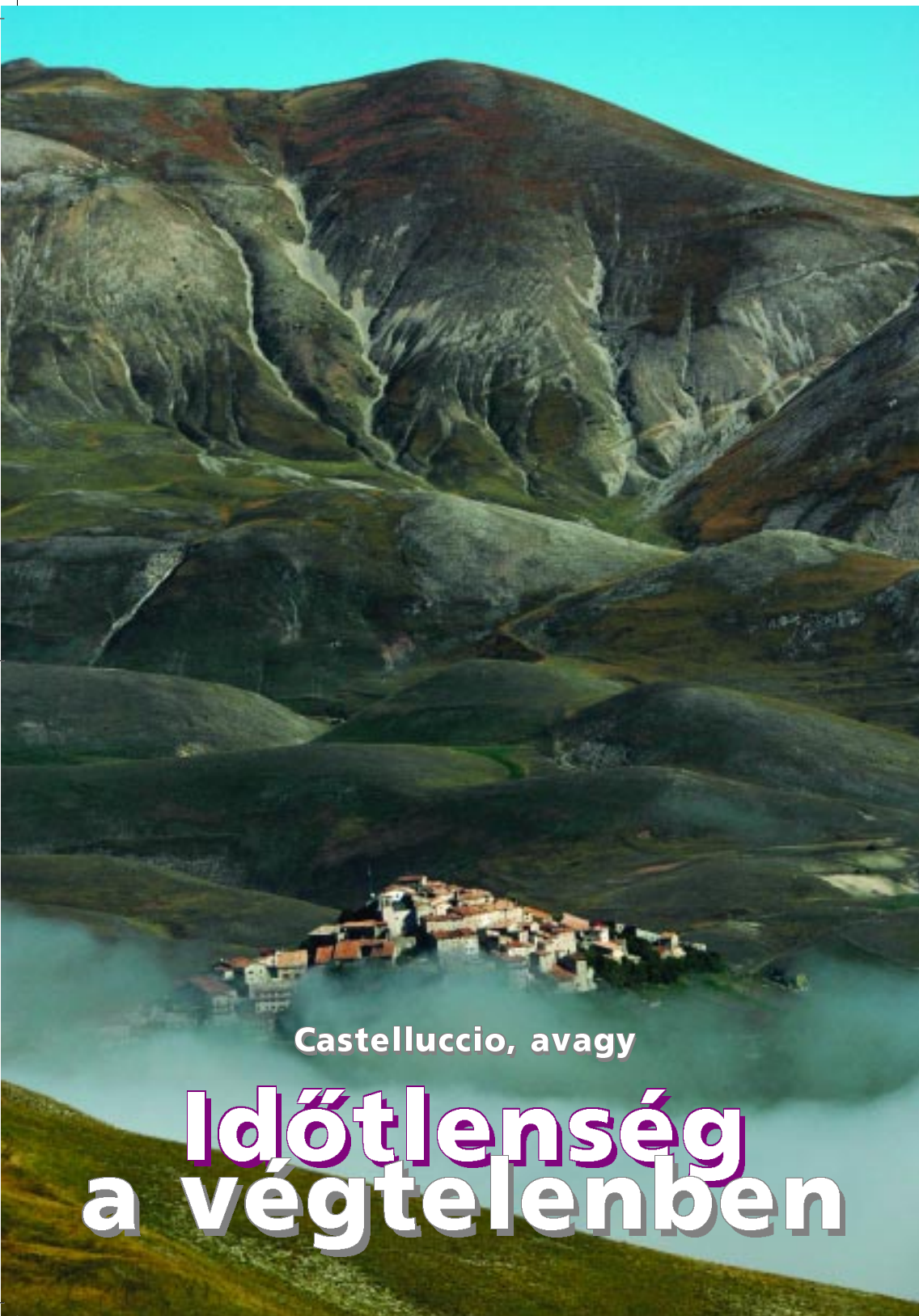
lusok a starthely felett. Ütős napra számítottunk. Konvergenciát is ígért a helyi mindent tudó meteo-felelősnk (sajnos kiderült, mindennap hibás volt az előrejelzése, bár tudjuk ez egy nehéz szakma). Nagyon nehezen lehetett kitekerni, nagyon sokan 'beégtek' vagyis leszálltak a hegy előtt, mert nem találtak használható emeléseket. Néhányunknak sikerült és a konvergenciát is megtaláltuk, 3500 méteren utaztunk több mint 10 km-t a startcilinder felé gyönyörű felhőúton, tökéletesnek mondható pozícióban.

Sajnos, túlfejlődtek a felhők mire odaértünk, és a fordulópont közelében már esett is az eső. Rádiókon hallottuk, hogy lefűjták a napot. Ilyenkor minél hamarabb földet kell érni. Így felhő alól mindenféle gyors merülő manőverek gyakorlására volt – kötelezően – lehetőség. Ez egy balszerencsés nap volt.

Task 6

Utolsó napra rövid 50 km-es feladatot kaptunk, félve az előző nap megismétlődésétől most a síkság felé kellett indulnunk. A meteót megint nem találták el, és a második fordulópont felé olyan erős szembeszél kaptunk, hogy a fordulópontig senki nem tudott elérni. Mindenfelé leszálltak a pilóták, megint csak az járt jól, aki csak siklott ameddig tudott. Volt olyan kitartó pilóta, aki taktikázni próbált és többször nekiindult a szembeszélnek, de többórás repülés után kénytelen volt leszállni anélkül, hogy pár órával azelőtti pozícióját túlszárnyalta volna. Ezen a napon FORGÓ SZILÁRD volt a legeredményesebb magyar, a 11. helyre siklott.

Az egyéni eredményeken kívül 5 fős csapatok is versengtek egymással. A magyar A csapat első helyen végzett. A magyar B csapat ötödik lett. ■



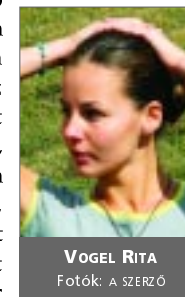
Castelluccio, avagy

Időtlenség a végtelenben

Felébredek. Óvatosan kidugom az orromat a takarórengeteg alól, amit az éjszaka folyamán sikerült magamra halmoznom. A felismerés hamar eljut a tudatomig: a fűtés még mindig nem működik. Hideg, szürkesség és szinte hasító csend fogad. Meddő kísérletet teszek a vackomba visszabújni, de gondolataim gyorsuló iramban megindulnak pályájukon - ebből alvás már nem lesz. A hideggel való ellenszenvemet hamar legyőzi a kíváncsiság; a pirkadó új nap a völgy felett. Kiugrom az ágyból az ablakot kitarva (hideg, hideg; most már mindegy) és szinte hallom, ahogy a köd óvatosan átkúszik a katlan felől, bekebelezve mindent, mi az útjába kerül, látom, amint egy-két csillag még kajlán kacsint egyet... S a következő percben már fújtatva lépdetek fel-felfelé az úton - mindegy is talán, melyik dombra...

A csapat első közös útja (a reggeli után persze) mindig a leszállóba vezet. Az első markánsabb jelek vétele után itt dől el, hogy melyik lesz a kiszemelt starthely. Felérve aztán ki-ki a maga kedvére mérlegel, s dönti el, hogy miként, mikor indul útnak a levegőben. Nincs ez a mai nap se másképp. Ernyőmnek dőlve végiglegeltetem a szemem a többiekben. Van, aki még ki sem csomagolt, de már repül. Van, aki tipródik. Van, aki festékre vár. Van, aki készen állva, bebugyolálva elalszik az ernyőrózsájában, van, aki flegmán mindezt végignézi, és a kocsiból sem veszi ki az ernyőjét, mert "főlöseges"... S vannak olyanok is, akiknek a várakozásában van valami komolyság. Rákészülés. Nem látható ez, inkább csak érezhető. Szép. Néha jó volna tudni, mire gondolnak. Én a magam részéről szemlélődök és tiprodok is talán. A mehetnék nagyon bennem van, de nincs meg a tapasztalatom

és a tudásom, bár annyit azért látok, hogy nem érdemes még indulni. Félve hozok még meg döntéseket. Ülök és várok. Talán készülök. Nem repülök régóta, sőt nem is repültem még igazán, magamtól... most is csak a vonzalmat érzem, a hívást, ami olyannyira erős és egyértelmű, hogy nem kételkedek benne: ma repülni fogok! Hanyatt dőlve a fűben nézem, ahogy úsznak fent a felhők, és tudom: nemsokára startolok.



VOGEL RITA
Fotók: A SZERZŐ

Alig tudhatok még pár órát magaménak a repülésből. De talán nem is óraszámban mérhető. Valami időtlenség ez a végtelenben. Vonz valami, ami nem tudom, mi, csak érzem, hogy arra kell mennem. És abban a pillanatban, ahogy elemelkedek a földtől, "visszatérnék" valahova. Mintha megszűnik - magam mögött hagyva - a földi dimenzió bajaival, aggodalmaival, szögletes gondolataival, és egyszerre teret nyer minden. Az élet teljesen közvetlenül ott lüktet bennem, érzem, hogy ez az egész valahogy sokkal több és mélyebb, mint amit földi érzékszerveink valaha is képesek lesznek felfogni. Adott egy élet, és ajándék a repülés. Kiváltság. Tiszteletet kíván szelíd méltóságával. Tiszteletet kíván a Szél, a Hegy, a Törvény: hogy minden Egy. Az univerzum és a gondolataink. Sosem érzem olyan intenzíven, mint repüléskor, azt, hogy egyedül vagyok - s hogy nem vagyok egyedül! Egyedül vagyok földi értelemben, fizikailag, hisz ott szállok valahol - a Nap által a Nap felé - egy-magam, s nem vagyok egyedül, mert szerves része vagyok én is, mint mindannyian, valami teljes Egésznek.

A szél azonban nem erősödik, nem tartja a német tanfolyamosokat sem

(pedig ők a háromszorosát fizették! +40 euro mentőernyő-hajtogatásonként, Simonics Peti bosszúságára). Viszont elég hűvös van. Miután mazsola nagyságúra összekuporodva is elér a csontjaimhoz a hideg, hirtelen ötletem támad: az időt kihasználva s a hideget kijátszva felsétálok a hegytetőre, ha csak csúszás lesz is, legalább pár perccel megtoldom. Borús az idő, olykor szemerkél. Felő alacsonyan gomolyog, középmagasan lassan vonul. Ahogy lépdelek komótosan felfelé, kezd visszatérni a meleg. Fent pacsirtahangra leszek figyelmes – anyám kedvenc madara! Lesuppan a földre a cuccom és érzem, hogy a meleg nemcsak belülről jön, de már mosolyog a nap is! Eszembe jut egy vers:

*Tegnap még csak mosolygott.
Most nevet.*

*Ha felmennék, fény záporozna rám.
Tenyerembe kitenném szívemet
s a nap felé magasra tartanám.*

(Áprily L.: Fénylik a hegy)

Leheveredve körbenézek, szemben a Monte Vettore. Több száz méternyi hosszú és irdatlan meredek lankáival, ráncos dúznijeivel, itt-ott egy pamacs fe-

nyőbokrával s felhőbe burkolózó szikláival tiszteletet és tekintélyt parancsol. És talán némi félelmet is. Milyen hatalmas, milyen misztikus! Periférikus látókörömben közben mozgolódásra leszek figyelmes. S lám, hangyákat vélek felfedezni, akik óriási morzsával a hátukon arasznak felfelé a csapáson. De jó! Örülök nekik; így együtt startolunk, többen. Furcsa a hasonlat talán, de olyan ez, mint egy hárfa. Egyenként rezdülnek húrjai, mindegyik másként, más frekvencián, mégis egy közös dallamot alkotnak – együtt. Szeretek olyan emberek között lenni, akik értéket tulajdonítanak a dolgoknak; nem az értékükért, hanem a jelentésükért. Mindig tanulok tőlük.

Sikerül egy igazán jót repülnöm, tulajdonképp első lejtőzésem, a tegnapi be-melegítőt leszámítva. Az, hogy olykor csak néhány méterre suhanok a föld felett (nem a gyakorlottságomnak köszönhető, inkább az ügyetlenségemnek) eleinte zavar, de aztán rájövök, hogy nagy baj nem lehet, mert ameddig a szem ellát csupa-csupa fű minden. Néha jó volna hallani valami infót a többiekéről illetve a többiektől, de erről nem sikerül a rádiómat meggyőzni. Így laví-



rozok nagy izgalomban több mint másfél órát, (csalóka) érzékszerveimre hagyatkozva, kesztyű nélkül. Ez utóbbinak egyetlen előnye talán az, hogy időnként emlékeztet földi, hús-vér mivoltomra. Visszaszállva így tudatosul bennem, hogy nem bírom az ujjaimat mozgatni. Két másik bebábozódott pilóta is ott lefelézik mellettem, akikről kis kerülgetés után kiderül, hogy egy csapatot alkotunk. A leszállóban már igen jó a hangulat, mire földet érek, persze a profik még fent alázzák egymást. Így gyűlik szépen össze a csapat, és nagyon tetszik az, hogy tényleg összegyűlik (az estéről nem is beszélve). Bármennyien is vagyunk, van egy erős összetartás, ami végig érződik, minden percben. Ez sokat jelent.

Vége felé járunk a tábornak. Érződik. Egész más az íze a reggelinek, máshogy suppan az ernyő zsákja a földre, másképp hömpölyög a köd is, alig akar a katlanból felszállni, nem is teszi. Összepakolás után kivonulunk még

egyszer, együtt. S a kis csapat, lent a ködös katlan fenekén szakért a birkaszarban arról, hogy vajon mi lehet a felhők felett? De kifele megyünk már. Már nem is igazán az ernyőzésről szól nekem a nap. A kezdeti izgalmakat itt egyenlíti egyfajta jóleső lassultság; a várakozást a búcsúzás. Mégsem szomorú! Elköszönök a helytől, mely gazdagabbá tett, a kis város öregjeitől, a perzselt lomboktól, a szellőtől, a társaságtól, akiket megkedveltem, a dűzniktől és domboktól, akik tanítottak és vigyáztak rám, a bamba csacsitól a kanyarban, a castellucciói szürke kandúrtól...

Ehhez a katlanhoz kötődnek első önálló repüléseim, összesen 7,3 óra! : Az, hogy akár csak pár méterrel a föld felett siklik az ember, hintázik és emelkedik, vagy felhőalapon nyomja a gyorsítót (ezt is most először), startol és visszaszáll, kutyazik, próbálgatja az ernyőjét, saját magát - és a határait, nem mindennapi. Mint ahogy maga a repülés sem az. Hálás vagyok érte. ■



Új!
Hirdetési árifáink
2006. január 1-től

Apró:	500 Ft
1/6	2500 Ft
1/3	4000 Ft
1/2	6000 Ft
1/1	10.000 Ft

**Borítóbelsőn 25%, hátlapon
50% felár! 3 megjelenéstől
(egyszerre fizetve)
20% kedvezmény!**

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

MAGYAR BERTALAN (beric)

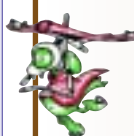
E-mail: beric@index.hu

Telefon: (30) 9642-652



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

Sky Divine 28
siklóernyő
(sötétlila; start súlya: 90-115 kg)
valamint
Laminar ST14
gyalogársárkány
(piros-fehér;
pilótásúlya: 90-110 kg)
eladó
GURIGA
Tel.: (20) 364-6921



**Áramvonalas
trapézcső**

**nálunk a
legolcsóbban!
7 ezer Ft per szál**

ASE
Tel.: (20) 364-6921





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



A Pro-design ernyőit a legmodernebb Skytex anyagokból gyártja.

(Pl. a Thema ernyő a New Skytex Polyamide (Nylon) NCV Porcher (F) 40±2 gr/m² S9017 (E38A/E85A/E77A) anyagból készül). A Skytex a közhiedelemmel szemben nem a legrégebbi anyag, hanem a legrégebb óta használt ernyőanyag. Sok fajtája létezik, sok fejlesztésen ment keresztül és nagyon sok ernyőgyártó használja jó tulajdonságai miatt.

Tartósságát bizonyítja a Pro-design ernyőre adott garanciája:

Pro-design garancia: 3 év vagy 400 óra! Minden ernyőjére!

A legfontosabb az ernyő minőségének megőrzésében a száraz tárolás! A Pro-design anyagtesztelése kimutatták, hogy az ernyő anyagát a nedvesség rongálja a legjobban, ezért is készítenek (más gyártókkal ellentétben, akik a teljesen légzáró ernyőanyagból készítik a belső zsákot) légeresztő belső zsákot. (Pro-design légáteresztő belső zsák: 2250 Ft) Minden ernyőjüket a legnagyobb odafigyeléssel és minőségben gyártják. Minden egyes ernyőt berepülnek, és ezt a szárnyon feltüntetik. A DHV vizsgált ernyőket csak Németországban és Ausztriában szállítják DHV pecséttel, mert ott ez a műszaki vizsga, de nem ez a DHV besorolás. Magyarországra az ernyők DHV pecsét nélkül jönnek, de ettől még a típusra érvényes a DHV besorolása! A magyar műszaki ellenőrzést a klubotok műszaki vezetője végzi.

	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
Úras	48km/h	49 km/h	50 km/h	52km/h	52 km/h	55 km/h +	44 km/h
Ár	1 179 €	1 139 €	1 179 €	1 379 €	1 529 €	2 089 €	1 609 €
Megjegyzés		* Átlagosan DHV 1-2		** Átlagosan 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!



siklóernyők

Jó lóra kell tenni

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



0620 9264 -251

e-mail : info@airmax.hu
net : www.airmax.hu

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

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklószám, trimmsebesség. Távolpülőknek...



ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól

BUZZ & RUSH





sikloernyo.info



- ilyen egyszerű

Thrust

Solro

Lambda

Play for 2

APCO Aviation
Setting Future Standards

Vértes Balázs nagyszerű eredményei az APCO DHV-2 kupoláival:

2005

Világbajnokság: 1. hely (széria)
Dutch Open: 4. hely (1. hely széria)
Czech Open: 8. hely (1. hely széria)
Magyar Rangsor: 2. hely (előzetes)
Nemzetközi Magyar Kupa: 2. hely

2004

Elő-világbajnokság: 3. hely (csapatban)
Brazil Open: 2. hely (széria)
Magyar Rangsor: 1. hely
Dutch Open: 2. hely (széria)

2003

Brazil Open: 8. hely (széria)
Eged Kupa, Magyarország: 3. hely
Magyar Köztársaság Kupa: 1. hely
Nemzetközi Magyar Kupa: 5. hely
Magyar Rangsor: 2. hely
Brazil Open: 2. hely (széria)

2002

Nyílt Kupa, Magyarország: 5. hely
Magyar N. Bajn., Szlovénia: 3. hely (széria)
Magyar Távirp. Reménység Kupa: 1. hely
Magyar Köztársaság Kupa: 4. hely

(2001 Április „A” vizsga)

2005-ben (eddig)
17 motoros pilóta választotta
az APCO Thrust-ot



Mondta már az oktatód, hogy az elmúlt 3 évben több, mint 80 hazai pilóta,

közel **100 db APCO ernyőt** vásárolt?

Elérhetőségük a <http://sikloernyo.info>-n.

reACTION



DUDEK

paragliding

NemoMoto

Ha már régi motoros vagy, új távlatokat szeretnél felfedezni, nem ódzkodsz a termikrepüléstől és nem éred be kompromisszumokkal...
Akkor számodra a ReAction a tökéletes választás.

A NemoMotóval szinte mindent kipróbálhatsz. Megbocsátja a kezdeti botlásokat, ugyanakkor elegendő teljesítményt biztosít ahhoz, hogy egyre nagyobb kihívásokkal nézhess szembe.



álló motorral, illetve lerohadásnál az újraindítást a következő termikig. Alkalmassá válik a súlypont-áthelyezéssel manőverek és akroelemek gyakorlására, valamint hagyományos túrarepülésre. Az aktív felfüggesztés az eddig ki-talált és alkalmazott bekötések pozitívumait ötvözi, a negatívumait kiiktatva. Például: az alsó bekötés-nél nem szerencsés, hogy a pilótát semmi sem védi az előre-hátrabuk-dácsolástól, a precesszió pedig az előredőlést függőleges elfordulással bosszulja meg. Ez a bekötés hossz-irányban magas, és egyáltalán nem bólogat, mert a súlypont nagyon mélyen alatta van. Keresztirányban viszont kifejezetten hátrányos a magas bekötés: a pilóta „lóg”, nem tud rádőlni a fordulóra, nem kaphat visszajelzést a kupolától, így az könnyebben csúszkodik, nagyobb fékkel fordul, veszélyeztetve a negatív ka-nyart. Ezért ezt az irányt alacsonyra hagytam, és az egész kerettel úgy lehet dőlöngélni, mint egy egyszerű ernyős hevederben. Azoknak pedig,

akik nyugis időben repkednek, ott a két trimmcsat, melyek behúzásával megszűnik az oldalszabadság, miközben a fékek még így is kényelmes magasságban lesznek. Ezzel a felfüggesztéssel a '99-es vb-n megnyertem az időtartam-repülést, álló motorral termikelve, a nemzetin Major Jani nyerte ezt a számot, ugyan-ezzel a felfüggesztéssel. Az új felfüggesztést a régebben eladott gépekre is rá lehet majd tenni, így mindenki élvezheti az aktív repülést."



Karácsonyi ajánlat

A motoros ernyőzés kézikönyve és A repülés világcatalógusa együtt – 6500 forint helyett – most **4990** forintért megvásárolható.

Érdeklődni lehet:
Kiss István 06 20 934 05 44
Blaumann „Indián” Attila 06 20 922 53 99
oktatóknál, illetve a 06 30 560 27 86 számon és a kati@vamp-air.hu címen.





A tél beálltával ismét eljött a fejlesztés ideje

Az idén a felhasználók és az érdeklődők észrevételeit és igényeit figyelembe véve két irányban indult el a fejlesztés: Folyamatban van a siklóernyősök által kedvelt alsó kitérőasztások, illetve az alsó „aktív” ernyőbekötés tökéletesítése, mégpedig Bíró Bálint tanácsai alapján.

Két új motorizációt is integrálunk a jól bevált Redback vázakra: a Fresh Breeze-normák szerint „avionnált” Simonini Mini 2+ és a Snap 100-as motorokat. Aki tesztelezés, tanácsadás és egyéb szakértés szintjén szeretne bekapcsolódni a programba, jelezze a ppg@vampair.hu e-mail címen.



Műszaki adatok:
Motor: kétdielű, egyhengeres
Hengerűrtartalom: 96 cc
Sűrítési arány: 11:1
Portasztór: 20 mm-es membrános
Gyújtás: elektronikus CDI
Rögzítős kuplung
Állaték: helikóddás fogaskerék
Max. teljesítmény: 12 kW 9000 ford/percen
Tolórő: 56 kg, 90 kg pilótásúlyig optimális
Tank: 8 liter

Ár: 2900 euró



Műszaki adatok:
Motor: kétdielű, egyhengeres
Hengerűrtartalom: 200 cc
Portasztór: Bing-32
Gyújtás: Power Ignition CDI
Speciális rezonánstörőpulogó
Extraként rendelhető elektronikus önindító
Max. teljesítmény: 16 kW 7500 ford/percen
Tolórő: 70 kg, 220 kg pilótásúlyig tandem-repülésre alkalmas
Tank: 11 liter

Ár: 3690 euró

FRESH BREEZE

POWERED PARAGLIDER



Műszaki adatok:
h. x sz. x m.: 3,17 x 1,91 x 2
Üres tömeg: 168 kg
hasznos teher: 200 kg
max. felszállótömeg: 368 kg
üzemanyag: 28 l
min. sebesség: 35 km/h
manőverezésssebesség: 80 km/h
max. sebesség: 85 km/h
motor: Hirth 3503
teljesítmény: 70 le 6200 ford/percen



Ár: 18 800 eurótól



A ködös, de pislé téli hétvégéken felhőalapig emelkedett hangulatra van kilátás Gyúron.

Nemo ernyővel izzadságmentes a „kutyázás”. Parapower hátimotorokkal még a lányok is bírják a kupolázást és a nyargalást, a Fresh Breeze által repülőmotorra varázolt Simonini motorokkal folyamatos a tandemrepülés. Érdeklődni: Szalma Gábor: 06 30 950 7460, Kiss István: 06 20 934 0544

www.vampair.hu

Portálunkon lehetőség van hozzászólásra, saját fotók feltöltésére, valamint apró- és a nagyobb hirdetések elhelyezésére. A motoros könnyűrepüléssel kapcsolatos hírek és aktualitások mellett megtaláljátok az Aeromagazin UL-mellékletében és a Motormadárban megjelent régebbi cikkeket is.



Új prespektíva

Kezdetben ódzkodtam a motoros ernyőzéstől, aztán nemrég Kalocsán végre rászántam magam. Bár nem zajszűrő sisak volt rajtam, így is hallottam a rádiót. A start álló motoros gyakorlásánál valóban éreztem egy picit, de túl lehetett élni... Mikor pedig beindítottam motort, és a lábam elemelkedett a talajtól, már csak a tolórő éreztem. Olyannyira nem megterhelő, hogy naponta többször is felszállhatok anélkül, hogy elfáradnék. A Parapower 18 kilogrammos, finom női motorokat is gyárt, kis kerettel, ami a mi rövidebb karunknak is megfelel, nemcsak a pasikénak. Ráadásul az én Parapowerem nem is a legkisebb méretű. Az is jó a motorozásban, hogy tetszés szerinti pontokra tudok elrepülni. Szintén nagy élmény és újdonság számomra



a földközeli repülés. Szeretnék hosszabb távokat repülni, előre megtervezett útvonalon, például a Velencei-tóra vagy a Balatonra.

Schjfer Káro (Kismén)

További információ:
www.solarispp.hu



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



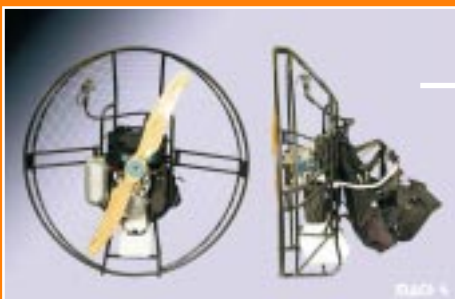
SMN 130 tandem, 206 cm³-es Simonini motor

- 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



Monte Carlo 2006. január 28–február 4.:

Termikrepülő Tábor II.

Részvételi díj: 37 ezer Ft

Megbeszélés és videó vetítés

December 20-án,

a XI. Elek u. 11-ben, 18³⁰-tól.



Kedves Siklóernyősök!

Az EnAIRgy Siklóernyős Iskola és Club a hagyományaihoz híven 2005. decemberében utat szervez Monte Carlo-ba, a Francia Riviérára.

Amit biztosítunk:

" 7 éjszaka 4-6 fős felszerelt apartmanokban (az apartman 1 helységes, 1 francia- és egy emeletes ágygal; felszerelt konyhasarokkal)

" kiszállítás 9 fős buszokkal (fakultatív: 22e Ft/fő),

" Felszállítás, igény szerint akár napi 2 alkalommal,

" Szervezési díj

" URH

és nem utolsó sorban a megszokott jó hangulat. Indulás előtt mindenkinek adunk térképet, illetve lehetőség van arra, hogy e-mailben képeket küldjünk a szállásról!

Klubest keretében videóvetítést tartunk a tavalyi, illetve tavalyelőtti táborról.

" Hozzá tartozóknak a részvételi díj: 28.000 Ft/fő

" Jelentkezés 20.000 Ft előleggel történik,

a részvétel fontos feltétele az Atlasznál megkötött biztosítás! A biztosítás nálunk is megköthető!

**Jelentkezési határidő:
2005. december 20.**

enairgyclub@freemail.hu

Tel:06-20-9458-658

Tel:06-20-42-42-815

www.enairgy.hu

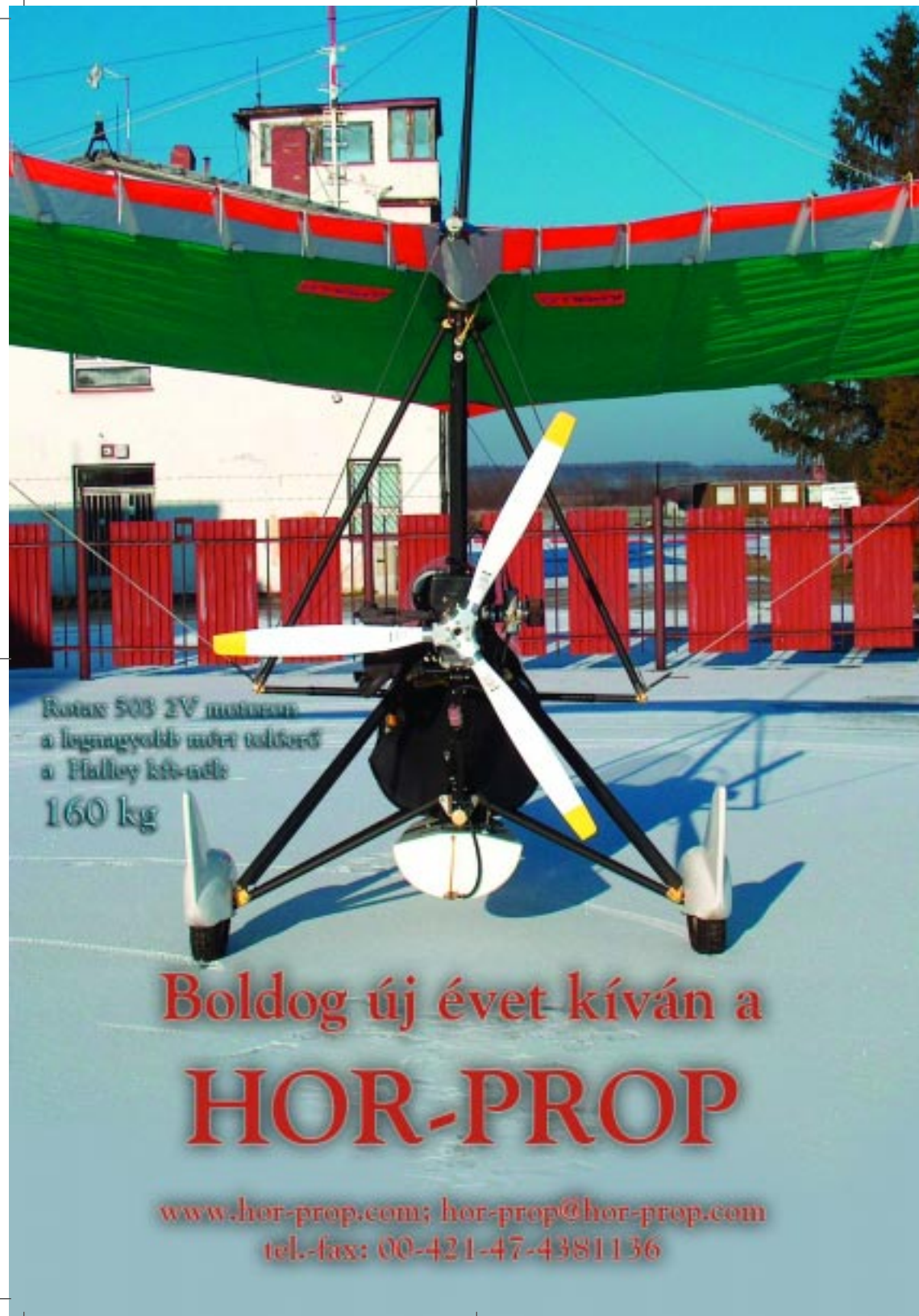


**Akciós
Airwave
ernyők!**



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



Rotax 503 2V motorral
a legnagyobb méretű toldó
a Halley kft-nél
160 kg

Boldog új évet kíván a
HOR-PROP

www.hor-prop.com; hor-prop@hor-prop.com
tel.-fax: 00-421-47-4381136