

madártoll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 164. szám ■ 2006. augusztus



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, szavatkormányra rakható tartó, 2 AA elem, Trip&Waypoint manager CD



**Tudjuk az utat
földön, vizen, 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 bőlcsovel és töltővel, szivargyújtós tápkábel, GA27C antenna, szavatkormányra rakható bőlcso (a mellékelt ábrán), setup CD



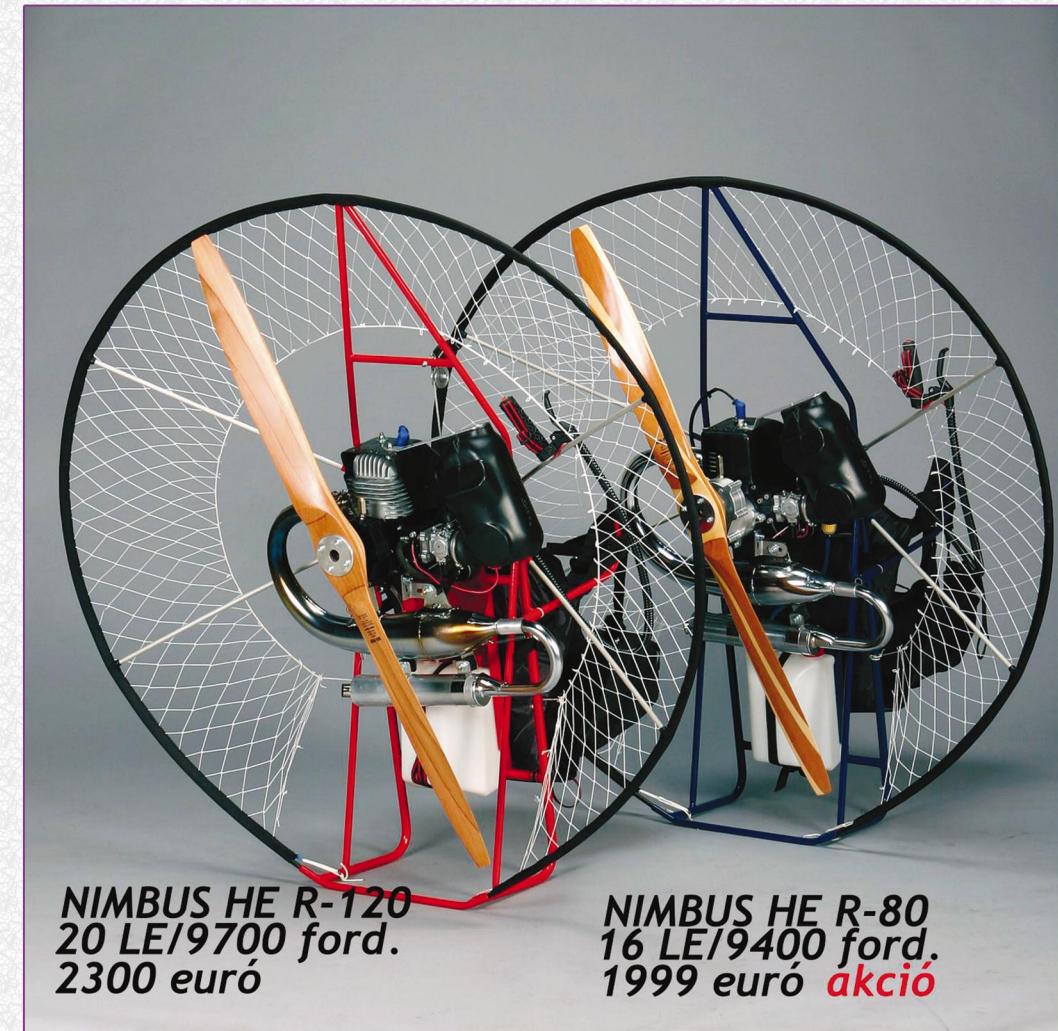
Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 061 222 3333 gps@aircraft.hu



www.garminings.hu

HOR-PROP

Falégcsavarok és NIMBUS hátimotorok gyártása



www.hor-prop.com E-mail: hor-prop@hor-prop.com
Tel.: 00-421-47-438-1136 Mobil: 00-421-905-134-305

madartoll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 164. szám – 2006. augusztus

Postacím: 1550 Budapest, Pf. 171.

Főszerkesztő:
KEREKES László
Tel.: (20) 364-6921
E-mail: laszlo.kerekes@hmth.hu
(+Előfizetéssel kapcsolatos ügyek)

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

Tördelőszerkesztő:
IFJ. MAGYAR Bertalan
Tel.: (20) 247-2504
E-mail.: stellar@c2.hu
(+webszerkesztés)

Grafika:
HEMMERT László

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

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

A címlapon: **Siklóernyős Eb, Morzine**
Fotó: PANAPENTE

(cikkünk a 17. oldalon)

..



Ákos Zsuzsa
szabadtáv-, céltáv- és háromszög-rekorder



FORGÓ Katalin
szabadtáv- és céltáv-rekorder



TE



KOLESZÁR Edina
szabadtáv- és céltáv-rekorder



TÓTH Zsuzsanna
céltáv- és háromszög-rekorder

Női Siklóernyős Bajnokság

Helyszín: Csobánc-hegy (előzetes)

Időpont: szeptember 7-10.

Első Magyar

Várjuk a jelentkezéseket!

A verseny célja a siklóernyőzés népszerűsítése és a siklóernyős női mezőny veresenyszellemének élénkítése. Nevezni kizárolag 2-essel kezdődő személyi számmal lehet, ellenkező neműek csak szolgálatot vállalhatnak a rendezésben. A nevezők előzetes jelentkezéseket a laszlo.kerekes@hmth.hu E-mail címen tehetik meg. Szükséges információk: jogosítás szintje, GPS (ha nincs akkor kölcsönünk), szállással és szállítással kapcsolatos igények, MRSZ licence száma. A jelentkezőknek egyenként visszajelzünk.

Rendezők:
Versenyzigazgató és értékelés: **KEREKES László**
Startszolgálat és **visszaszállítás**:
FERENCI Miklós, **HEMMERT László** és a két **MAGYAR Bertalan**.
Fővédőök: Fejéregyházi László MRSZ-elnök
A verseny támogatója: Sárkányrepülésért Alapítvány

Nevezési díj 15.000 Ft, ami tartalmazza a rendezést, szállást, a reggelit és vacsorát és a távról visszaszállítást. A hegyre sajnos gyalog kell felsétálni. Nevezési határidő: 2006. szeptember 3. Amennyiben a nevezési határidőig legalább 15 versenyző nem nevez, a versenyt nem tartjuk meg. Szállás: hálózsák, a Csobánc hegynél Simon-tanyán. Várható feladatok: Céltáv, hurok, háromszög sebesség értékeléssel (megfelelő időjárással rekordkísérletek). Az értékelés: távképlet szerint történik, kizárolag GPS-ből nyert adatok alapján. Díjazás: Az első három helyezett kupát, a verseny résztvevői emléklapot kapnak.

5

164. szám – 2006. augusztus ■ A Szabad Repülők Szövetségének lapja



www.madartoll.uw.hu

APOLLO TALÁLKOZÓ

Idén is megrendezésre kerül, immár 7. alkalommal

**2006. szeptember 9-én
Egerben**

az Apollo repülő találkozó

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

Infó: MOLNÁR Zoltán 30/9552-042; VEREB György 30/9636-979

BAZUL KUPA

A BORSOD MEGYEI REPÜLŐ KLUB A MAGYAR NEMZETI BAJNOKSÁG RÉSZEKÉNT ISMÉT MEGRENDEZI A **BAZUL KUPÁT**, A MOTOTOROS SÁRKÁNYREPÜLŐ ÉVADZÁRÓ VERSENYT, VALAMINT AZ ELSŐ MISKOLCI MEREVSZÁRNYÚ UL TALÁLKOZÓT.

A VERSENY AZ APOLLÓ TALÁLKOZÓ RÉSZE. A VERSENYRE HÍVUNK ÉS VÁRUNK MOTOROS SÁRKÁNYREPÜLŐKET ÉS MEREVSZÁRNYÚ UL PILÓTÁKAT

A verseny helyszíne: Miskolc repülőtér BAZ és Heves megye

A verseny időpontja: 2006 szeptember 8-9., péntek, szombat.

Versenyigazgató: Kiss László

A Tisztelt versenyzőket és kísérőket 7-én várjuk a repülőtéren, azonban aki levegőben 8-án reggel 8 óra megérkezik, még indulhat a versenyen. A 8-án történő nevezés azonban csak akkor kerül elfogadásra ha legalább 6-án szerdán 12 óráig telefonon jelzi a versenyző a nevezési szándékát. Nevezési díj az előzetesen történő jelentkezéskor 3000 Ft, helyszíni nevezéskor 5000 Ft. A péntek 8 órai regisztráció és eligazítás után 10 órakor startnyitás. Motoros sárkányoknál egy- és kétszemélyes kategória, merevszárnýú 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 merevszárnýú UL gépek tulajdonosait kérjük, hogy 8-án a verseny első napján repüljenek le a Miskolci repülőtére, töltsenek el itt egy napot. Beszéljük meg az Ul repülés jövőjét, műszaki és személyi jogosításokat VÉGH Pál főmérnökkel és LUDÁNYI Csaba főpilótával. Csodálják meg a környéket, kedvük szerint repüljenek itt egy útvonalat, szombaton pedig együtt repüljünk át az APOLLÓ találkozóra. Kezdjük el a légi turizmust!

A szállás a repülőtéren 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 szeretettel várjuk azokat is, akik sárkányrepülő géppel érkeznek, de nem akarnak versenyezni, csak szombaton együtt akarnak átrepülni Egerbe a csodálatos Bükk-útvonalon. Arra is van lehetőség hogy valaki próbaképpen repüljön végig egy versenyszámot, beleköstölve a versenyzésbe. Ilyenkor minimalizált nevezési díjat kell fizetni. Feltétlenül várjuk azokat is akik barátáikat kísérik el, kocsival jönnek, egy jót dumálunk a vásáronál, és másnap átmegyünk Egerbe.

További információt ad Kiss László 30-512-7632; 46-380-655; 20-7779-195

"A házasságok az égen kötöttnek"



Meghívó

Szeptember 9-én

17 órára

a Budai Ciszterci templomba

(Bp. XI., Villányi út)

Nagybalu és Bakos Era esküvőjére!



**Veterán találkozó 2006.
Eger, Várkút turistaház
szeptember 7-10.**

Üdv: PAMÍR

Előadások a szabad repülőknek

Hagyományainkhoz híven, 2006 őszétől szerdánként a Szabad Repülők Szövetségének szervezésében újra továbbképzés-sorozatot kezdünk az MRSZ Budapest, XIII. kerület Dagály utca 11. második emeleti oktatótermében (bejárat a Jakab József utcai telephely felől, hátról). A szakmai előadássorozatot egyaránt a kezdő és haladó siklórepülők számára tartjuk.

A termet délután 6 körül nyitjuk, a szervezett előadásokat este 7-től kezdjük és alkalmanként egy kétszer 50 perces témát dolgozunk fel. Azután mód lesz kötetlen beszélgetésre, vagy eszmecsérékre. A képzés anyagából írásban eredményesen vizsgázók a továbbképzésről oklevelet kapnak (valamint startkönyvi bejegyzést aszerint, hogy alap-, vagy középfokú vizsgát tettek).

A tervezett program:

- | | |
|----------------|--|
| Szeptember 6. | A siklórepülés fizikai alapjai |
| Szeptember 13. | A gyakorlati repülés elmélete |
| Szeptember 20. | Meteorológia |
| Szeptember 27. | Felhők |
| Október 4. | A felszerelések követelményei |
| Október 11. | Mentőernyő használat |
| Október 18. | A szabályok útvesztőiben |
| Október 25. | A magyar légtér |
| November 8. | Közlekedés a levegőben |
| November 15. | Repülési területek |
| November 22. | Balesetek tanulságai |
| November 29. | Papírmunka 2007-ben. |
| December 6. | A siklórepülés nemzetközi és hazai szervezetei |
| December 13. | Siklóernyős Mikulás |
| December 20. | Vizsga eredmények értékelése, érvázor diplomaosztó |

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

Szabad Repülők Szövetsége

**BERTÓK Attila
megnyerte
a texasi
sárkányrepülő
Elő Világbajnokságot!
(részletek szeptemberi számunkban)**

10

SANYIKA elrepült...



VARGA Sándor, a zalaegerszegi Geodon Ferenc Sárkányrepülő Egyesület tagja, motoros és vitorlázó sárkányrepülő oktató, mezőgazdasági helikopter-pilóta végleg elrepült. 2006. július 29-én Kapolcs közelében, eddig ismeretlen okból lezuhant, és utasával együtt meghalt.

Harminchat éves volt.

Mi repülős társak egy remek cimborát, egy jószívű igaz barátot; felesége és fiai a család fejét, támaszát vesztették el.

Sanyika – ahogy barátai neveztek – 1985-ben, 15 évesen kezdte a repülést. Először motoros, majd vitorlázó sárkánnyal tanult meg repülni. Rendkívül jó érzéke volt a repüléshez, képességeit versenyeken is bizonyította. Később a hobbiból hivatás lett. Eleinte utasreptéssből, oktatásból tartotta el családját, majd megtanult helikoptert vezetni, és szezonban ezzel kereste kenyerét. Nagyon szerette és élvezte a repülés minden formáját, de a vitorlázó sárkányrepülés állt legközelebb a szívéhez.

Temetése augusztus 12-én, szombaton 10 órakor volt a balatonfenyvesi temetőben.

Sanyika, jó leszállást az Égi Leszállóban!

GURIGA

ZALKA Norbert

2006. július 19-én egy földig húzott spirálból életét vesztette



Nemrégen részt vettetem egy hétfégi vadvízi túrán, amit ő vezetett. Talán sokan nem tudjátok, hogy Norbi Magyarország egyik legjobb vadvízi kajakosa volt. Azt hiszem, ez alatt a pár nap alatt ismertem őt meg igazán. Hiszen addig „csak” egy barát volt, akivel együtt repültem, de ott a vezetőnk volt, akire bátran rábízhattam magam, mert tudtam, éreztem, hogy vigyáz ránk és segít, ha bármí baj van.

Amikor rá gondolok, szomorú vagyok, de közben mosolyok is, mert Norbi egy nagyon aktív, vidám és színes egyéniség volt. Mindig azt láttam rajta, hogy ő igazán el tudja engedni a minden napjai problémákat, amikor egy táborban volt, vagy csak kijött délután repülni

egyet. Nagyon sokat nevettünk együtt a hegyen vagy amikor náluk vendégeskedtünk. Egy vacsora alkalmával kitalálta, hogy rizskochot fog nekünk főzni, bár még soha nem sikerült rendesen elkészítenie. BETTI mondta is neki, hogy nem akkor kéne kísérletezni, amikor vendégek jönnek, de ő hajthatatlan volt. Amikor megérkeztünk, már egy órája főzte a rizst, de az csak nem akart megpuhulni. Anyukáját is felhívta, úgy tünt minden jól csinál, de a rizs nem főtt meg. Végül Betti összejött valami gyors harapnivalót, nehogy éhen halunk, közben Norbi megcsinálta a félíg főtt rizsből az édességet, ami elég érdekes volt, de azért hősielen ettünk belőle kicsit. Soha nem fogom elfelejteni, mennyit nevettünk akkor.



Azt gondolom, bár nem ismertem olyan régóta őt, hogy ez a vidámság az egész életére jellemző volt. Ezért emlékezzetek rá a szomorúság mellett ti is mosolyogva!

KEREKES Nóra

Spirál és DHV



Olvasom a fórumon a hozzászólásokat. Sokan hihetetlenül magabiztosan nyilatkoznak erről vagy arról; beszélnek, szakértenek. Egy dolgot azonban senki sem tisztázott, (mert egyértelmű): mi a spirál? Mit jelent ez a manöver neked, nekem, egy harmadik pilótának, vagy a DHV-nak?

Jómagam 19997 óta repülök, a spirált (is) magamtól kezdtem el gyakorolni, fokozatosan kóstolgatva a manővert. (Nem a legjobb módszer, és nem ajánlom követni) Elolvastam minden szakirodalmat ami fellelhető volt, megnéztem minden anyagot, amit találtam. Többször megtapasztaltam, milyen az, amikor stabillá válik a spirál (Edel Saber).

Akkor gondolkodtam el komolyabban, amikor a variót visszanézve a 15 mp-re állított átlagoló -20 fölötti, kijelezhetetlen értéken villogott.

„(...) Mi a spirálstabilitás?

A minősített ernalyok spirálstabilitás-mérésen esnek át mind a DHV-nál, mind az AFNOR-nál. A tesztpilóta az előírásoknak megfelelően vezeti spirálba az

kérdéseimre válaszként találtam egy cikket a 2004. februári Cross-Country magazinban, Bruce GOLDSMITH tollából. A cikk eredetijét megtaláljátok itt: <http://www.xcmag.com/Spinner/read/article.cfm?id=1132> A továbbiakban kivonatosan idézek a szerzőtől:

ernyőt, majd elengedi a fékeket. Amennyiben az ernaly a tesztpilóta beavatkozása nélkül kijön a spirálból, úgy átment a teszten. Ha az ernaly benne marad a spirálban és ugyanazzal a fordulatszámmal spirálozik tovább, azt „semleges spirálnak” hívják. Ha az ernaly egyre gyorsabban spirálozik, miután a pilóta felengedte a fékeket, azt „instabil spirálnak” nevezik.

A kezdeti ernalyknél az a követelmény, hogy azonnal, beavatkozás nélkül jöjjene ki a merülőspirálból, azonban a haladó/verseny ernalyknél megengedett az instabil spirálozás mindaddig, amíg az ernaly kontrollálni lehet. A közepes ernalyok valahol e két szélsőséges eset között helyezkednek el.

Ez eddig ugye nagyon egyszerűnek és logikusnak hangzik. Akkor miért van az, hogy pilóták mégis balesetet szenvednek egy merülőspirál meghúzásakor, ha tanúsított ernalyvel repülnek? A válaszért egy kicsit jobban a dolog mögé kell nézniuk, mert ami elsőlátásra egyszerűnek tűnik, az valójában sokkal bonyolultabb.

Történelem

1997-ben egy csapat – a DHV Hannes WININGER vezette műszaki osztályáról – egy mélyreható vizsgálatot végzett az ernalyok spirálstabilitásával kapcsolatban. A merülőspirál abban az időben már probléma volt, főként a kis oldalviszonyú ernalyknél. A DHV úgy találta, hogy sok ernaly instabilan spirálozott. A DHV-tesztekben szinte az összes kis oldalviszonyú ernaly megbukott a merülőspirálozási tulajdonság vizsgálaton.

A végén a DHV arra a következetésre jutott, hogy gyakorlatilag az összes kis oldalviszonyú ernaly megbukhat, ha elég nagy merülő sebességet ér el. Ennek



Kiss Oszkár

eredményeként fixálták a merülő sebességet egy ésszerű értékben.

Megmérték a merülőspirolokat hobbipilótákkal biztonságtechnikai kurzusok alkalmával, és azt találták, hogy a legtöbb spirálnál a merülő sebesség nem volt nagyobb 14 m/s-nál. A DHV-teszt azt is kimondja, hogy még ha az ernaly instabil spirálban 14 m/s-nál nagyobb sebességgel is süllyed, akkor is könnyen ki kell tudni hozni belőle ahhoz, hogy az ernaly DHV1-es vagy DHV1-2-es minősítést kapjon.

A kurzuson végzett vizsgálat során a DHV két fajta merülőspirált különböztetett meg: Az úgynevezett „standard” és az úgynevezett „over-the-nose” spirált.

A standard spirál

Standard spirálba úgy visszük az ernalyot, hogy az egyik féket óvatosan de fokozatosan húzzuk. Ezen folyamat során az ernaly dőlésszöge fokozatosan növekszik a spirál erősségtől függően. A belépől a horizonthoz viszonyítva kb. 45 fokban áll és normális esetben nagyon nehéz 15m/s-nál nagyobb süllyedést elérni vele.

Az Over-The-Nose Spirál

Úgy tudjuk belevenni az ernalyot, hogy a standard spirál 360 fokos köreit csináljuk, de a fék továbbhúzásával elérjük, hogy a belépő túlfordul a 45 fokon, és forgás közben arccal a föld felé néz. (...) Egy ilyen spirálnál a merülősebesség nagyon nagy, normális esetben meghaladja a 20m/s-ot.

DHV határozat:

Ezen vizsgálatok eredményeként a DHV Info magazin két cikket között a témaban 1998-ban. Az egyik szerzője Christoph

14

KIRSCH (FreeX tervező) a másiké Stefan MULLER (Firebird tervező) volt. Alapjában véve mindenketen azt állították, hogy a merülőspirál veszélyes manőver, amit csak vész helyzetben szabad alkalmazni. Azt is megírták, hogy a DHV csak 14 m/s-os merülési sebességgel vizsgálta az ernyőket, és hogy e fölött a sebesség felett a stabilitási jellemzők nagyon különbözök lehetnek.

A DHV azt javasolta, hogy a merülőspirált csak biztonságtechnikai trénin genken, víz fölött tanítsák és kezdőknek ne. Azt is hozzá tették, hogy a merülőspirált csak vész helyzetben szabad használni és javasolták, hogy a pilóta minimum 300 m-el a föld felett vezesse ki a spirálból az ernyőjét.

Egyéb, a spirál stabilitását befolyásoló tényezők:

Ez minden előtté bonyolultnak hangzik, de vannak más tényezők is, amelyek befolyásolják a spirál stabilitását:

- **A beülő mellkörének beállítása:** minél szélesebbre van engedve, annál könnyebben kijön az ernyő a merülőspirálból. A középszintű pilóták általában jobban behúzott mellkörrel repülnek, ez azonban hozzájárulhat a végzetes kimenetelű balesetekhez.
- **Az ernyő terhelése:** minél jobban terhelve van az ernyő, annál instabilabb a spirál.
- **Kereszthevederek (diagonál):** ezek használatakor az ernyő hajlamosabb az instabil spirálra. (...)
- **Gyors fékhúzások:** az ernyő spirálba vezetésekkel.
- **A testsúlyáthelyezés mértéke:** amit a pilóta használ a spirálba való bemenetekor illetve amikor már a spirálban van.
- **A pilóta súlyközéppontja:** minél alacsonyabban van, annál nagyobb esély

van arra, hogy az ernyő spirálban marad. Ezt a ballaszt elhelyezése szempontjából fontos tudni. A különböző tanúsító szervek szabvány körülmények között tesztelik az ernyőket, ugyanúgy, ahogy a pilóták a gyakorlatban is használják. Azonban, minden eshetőséget figyelembe véve is érdekes látni, hogyan kerülhet instabil spirálba egy minősített ernyő. (...)

Javaslatok:

Úgy gondolom, hogy a halásos baleseteket az átlagpilótánál az esetek többségében az okozza, hogy over-the-nose spirálba kerül az átlagos ernyőjük. A merülő sebesség és a nagy G-terhelés meglepetésszerűen éri őket, leblokkolnak és nem tudnak semmit sem tenni az ellen, hogy a földig spirálozzanak. Ez egyszerűen egészségtelen állapot! Viszont szerencsére elkerülhető ez a probléma az alábbi néhány egyszerű iránymutatás segítségével:

- A merülőspirál egy nagy gyakorlatot igénylő manőver amit kevés repült órával rendelkező tanulóknak nem szabad tanítani.
- A spirált biztonságtechnikai trénin gen szabad csak gyakorolni, víz felett és csak utána lehet föld felett meghúzni.
- A spirálból való kijövetelhez csak annyit kell tenni, hogy átterhelünk és kivezetjük az ernyőt a fordulóból. Minél hamarabb történik ez, annál könnyebben tudjuk megtenni.
- Elsősorban a nagy merülősebességű spirálok nál a fékek nagyon felkeményednek és a pilóta egyszerűen fizikailag képtelen lesz meghúzni. Ebben az esetben próbáljuk meg két kézzel meghúzni a külső féket. Ha minden próbálkozás hiábavaló, dobjunk men-

tőernyőt. Ebben az évben nagyon sok pilóta élhetne volna túl a merülőspirál balesetét, ha mentőernyőt dob.

Ne feledjétek, hogy a nagy G-terheléstől nehéz józanul gondolkozni! ■

Eddig a cikk.

Megjegyzésem:

Magánvéleményem, hogy a túlzottan kiengedett mellheveder bizonyos beülőknél ulyanolyan káros lehet, mint a túlzottan behúzott, mivel az egyik oldalra kidőlt pilóta esetleg a G-erők hatására nem tud viszadálni középre. A DHV német precizitással azt is definiálja, mi a beülő, hol milyen távolságok vannak, és a középértéken tesz-

tel, de erről majd később... A G-erők nagyságára nem találtam túl sok információt, de Bruce a fórumban ír egy -20 fölött súlyedő Swing Astral I-ről amit videóztak. A fordulatok ideje visszamérve 1 mp volt, a számított G-terhelés értéke +4,5

Végső tanulságként azt vonnám le, hogy ha valaki -14m/s fölötti értékkel súlyeszt spirálban, annak tudomásul kell vennie, hogy olyan tartományban használja a szárnyat, amelyre nem tesztelték azt, és így a szárny viselkedése drasztikusan eltérhet a megszokottól. A pilótát pedig hirtelen érheti a szokatlan terhelés, a gyors forgás, a megváltozott fékerők.

Jó leszállást mindenkinél! ■

2006. július 19-én Zalka Norbert siklóernyős a franciaországi Annecyben egy alacsonyan húzott merülőspirál rossz kivezetésének következtében a földnek csapódva életét vesztette.



KEREKES László

A hírhez szakmailag sok minden nem lehet hozzátenni. A francia szakemberek a vizsgálatot a siklóernyő alkalmasságának nyilvánvaló tudatában még aznap lezárta. Az esemény oka: pilótahiba. Alacsonyan nem szabad merülőspirált kezdeni, és a megtanulásához közvetlen oktatói irányítást ír elő a tematika. Aki ezzel nincs tisztában, az a siklóernyőzés alapjaival sem. Aki tisztában van vele és mégis megtesz, az azzal is tisztában kell legyen, hogy mit kockázat. Néhány héttel korábban már történt egy hasonló tragédia egyik pilótatársunkkal, szintén kúlföldön. Mindketten szímpatikus emberek és ügYES pilóták voltak. Barátainkként gyászoljuk őket.

Sokunkat felháborított az az embertelen viselkedés, amit néhány otromba névtelen szándékosan generált ennek kapcsán a nyílt interneth fórumon. Én azt kérem minden jóérzésű siklórepülőtől: Ne üljetek fel a névtelen provokátoroknak, akiknek szakmai tudásáról saját önelgültségükön kívül nincs más információink! Tájékozódjatok oktatítóktól, akik vizsgán bizonyították felkészültségüket, és akiket hivatalból is rendszeresen tájékoztatunk az eseményekről és az azokból levonható tanulságokból. Ezen felül – a részvét és tapintat dolgában az elemi emberi normákat betartva – személyesen bárkivel megosztjuk valamennyi információt. Természetesen az arcukat, és ezáltal kijelentései felelősségeit vállaló emberekkel kívánunk eszmecsérét folytatni.

Meghalt pilótatársaim hozzájárulásának őszinte részvéttem. ■

15

164. szám – 2006. augusztus ■ A Szabad Repülők Szövetségének lapja

Európa Bajnokság 2006 Morzine

1. rész



Megérkeztünk Morzine-be. Azt rögtön láttuk, hogy ez a terep nem hasonlít egyik általunk ismertre se. Pontosabban valamennyire hasonlított – pl. Castejon de Sos-ra. Ugyanis, amikor ott repültünk, ott se láttuk az alapképet, annyira bonyolult a terep. Megál-lapítottuk, hogy nagyon brutál a mezőny. Sokkal brutálabb mint a egy végé, mivel itt alig vannak olyan országok, ahol még gyerkecipőben jár a siklóernyőzés. Mindenhonnan eljött az az 5-6 pilóta, akik már rengeteg versenyen voltak. Nem volt pl. két venezuelai, meg két indonéz, helyette plusz két lengyel meg két szlovén a vb-hez képest. Úgy számoltunk, hogy ha a papírforma nem borul fel, akkor a végén 40-50. helyen végezhetünk ha jól toljuk.

A csapat: VÉRTES, BARTH, és ÉN.

A megnyitót gyorsan lezavarták. Megjósolták a jó időket az első néhány napra. A körülmények nem hasonlíthatóak a magyar viszonyokhoz... Kabinos felvonó van félútig, ott egy szerény reggeli, majd ülőszékes lift a tetőre. A szerény reggeli azonban csak első nap volt. Második nap már nem volt semmi, csak aszaltak minket a napon.

Első nap:

Felértünk a starthelyre; hétra sütött a nap. Mikor felértünk, azonnal láttuk, hogy izsonyatos hátrányban vagyunk a többiekhez képest. Fogalmunk se volt, hogy mi a pálya; merre lehet menni, hol fog tartani, hol a lee-oldal, milyen a völgy-szel stb.

Kiírták a feldatot; nagy nehezen kisakkoztuk hogy mik a fordulópontok, sacoltunk is valami útvonalat. De azért arra alapoztuk a taktikát, hogy majd követjük az élbolyt, ha tudjuk. A pylon-hoz szépen odaértünk. Kissé csodálkoztam, hogy az egész mezőny ott volt. Persze, miért is ne ért volna oda. Itt mindenki legalábbannyi versenyen volt már, mint mi; és minimum akkora rutin-nal rendelkezett.

Toltuk ahogy bírtuk. Én igyekeztem nem kockáztatni, inkább rátekertem



FORGÓ SZILÁRD
Fotók: PANAPENTE
www.ojovolador.com

mindig egy picit, nehogy lerohadjak, vagy alacsonyan érjek oda. Egy 15 fős boly többször is meglépett, de szerencsére minden megakadtak egy-egy kritikus helyen, és várniuk kellett a megfelelő liftet. Ebből az lett, hogy 15 km-re a céltól az első 60 ember teljesen együtt volt. Volt egy brutál kisiklás a síkságra meg viaszra. Annyira alacsonyan mentünk kifelé, és annyira esélytelennek tűnt, hogy én biztos voltam benne: le fogunk szállni. Aztán valahogy visszaértünk a lankás oldalra, és addig egerészünk, hogy a végén kiemelkedtünk, és megindultunk cél felé. Elég vaj idő volt, a magas csúcsokon csak éppen annyit emelkedtünk, hogy át tudjunk siklani a következőre.

Most is, meg a táv során is olyan helyeken repültünk, ahova egyedül nem indultam volna. Sokszor fogalmunk se volt hogy hova fogunk érkezni, hol lesz a lift, hol lehet végigmenni a lejtőben. Ezt a feladatot egyedül eszünkbe se jutott volna megcsinálni.

A végülkást nem erőltettem. Kis gáz, megcsináltam a biztonsági fordulópon-tot majd 36. helyen beértem. Ha kicsit

18

jobban rajta vagyok, akkor beérhettem volna kb. egy perccel korábban. Utólag már bánom, mert lehettem volna kb 20. is, de úgy örültetem hogy az élbolyban vagyok, hogy nem is érdekelt a helyezés. Vértes és Sanyi is jöttek néhány perc múlva. 50. helyen értek be. Szumma: a célban volt 92 pilóta a 132. ből.

A mezőnyt ismerve szerintem ez nagyon jó eredmény, de attól tartok, hogy egy hosszabb versenynapon, ha nem tudjuk követni az élbolyt, akkor ennél hátrébb fogunk végezni. Csapatban 10. lettünk, előttünk csak nagykártya országok voltak, (AUT, CHE, GER, GBR, ITA, SLV, CZE, FRA, ESP). Ezzel a csapat 10. helyivel a végén kiegyeznék, főleg hogy csak hárman vagyunk és ha valaki beég, akkor buktuk az egészet.

Második nap

A második nap is kiírtak egy 70 körüli feladatot. A pylonhoz semmennyt se kellett menni, így aztán ott volt mint a 132

pilóta. Kitekertünk, aztán hátszélben kereszteztük a völgyet. Elég erős volt a szél, így aztán szemben a sziklafal felett (Avorizaz) elég turbulens viszonyok alakultak ki. Rángatott mint az állat, de tekertünk, mert abban bíztunk, hogy majd fent kisimul... Aztán kb. 20 perc múlva lefújták a napot, az erős szél, illetve egy nagyobb felhő miatt. Ekkor kb. 3000 méteren voltam. A rádióba bemondták, hogy mindenki szálljon le, de figyeljen, mert erős a szél a talajon, plusz összeviszsa forog.

Ez azért elég sok volt nekem, mert azt már korábban feltérképeztem, hogy az egész környéken nincs egy normális leszálló (még a cél is lejtőn van) viszont mindenütt kábel, felvonó, házak meg ilyenek. Nem is a célba szálltam, hanem a falu mellé a hegyműködőből.

A következő páron

nem volt rossz idő, de sajna mindig lefújták zivatar vagy erős szél miatt. Arra



mégis sikerült, és elevekkelünk a pylong. Innen aztán olyan idő lett, hogy emelt minden, csak az alap túl alacsony maradt. Alig kellett tekerni, vagy ha tekertünk, nem győztük időben abbahagyni, hogy még fulcsukva kiérjünk a felhő alól. Sokan nem bajlódtak fül-



mindenestre jó volt, hogy elkezdtük megismerni a terepet, legalábbis a start-hely és a cél, meg a Morzine-i völgy környékén. Nem azt állítom hogy nagykártýák lettek, de legalább megismertük a helyet és már kapiskáltuk, hol lehet a leggyorsabban emelkedni; hol nem kell tekerni; hol lehet fellejtőzni ha gáz van.

A 6. napon végre elkezdett kiszáradni az idő. Bár reggel sütött a nap, mire felértünk, már elég sok felhő volt elég alacsonyan. Kiírtak egy 91 km feladatot, aztán volt még vagy 5 briefing, mert rájöttek, hogy egy-két fordulópont felhőben van, meg nem is lehet a starthely plusz kétszáznál feljebb emelkedni. Aztán úgy bezárt a felhőzet a starthely felett, hogy már nem mertek race-t csinálni, mert féltek hogy nagy tömeg lesz, és esetleg összeütköznek a pilóták. Átirányításra, de ettől nem lett jobb az idő. Attól féltünk, hogy addig szakértenek, hogy a végén le fogják fújni valami nem várt dolog miatt.

Mindenki várt, aztán úgy elállt a szél, hogy alig lehetett elstartolni. Végül

csukásokkal, simán beleemelkedtek a felhőbe.

Az utolsó két fordulópont a cél közvetlen közelében volt. Hosszú siklás után nívóban megcsináltam az egyiket, aztán éppen hogy csak meg tudtam csinálni az utolsót, mert az fent volt a hegyműködőből, és mivel alá értem oda, ezért nagyon határeset volt. Annak viszont örültetem, hogy aik alattam értek oda, azoknak ott kellett lejtőzni: nem tudták 400 métere megközelíteni, mert túl alacsonyan voltak.

Beérünk minden a hárman, bár Sanyi kissé lassan ment. Abban maradtunk,

19

164. szám – 2006. augusztus ■ A Szabad Repülők Szövetségének lapja

Madártoll
www.madar toll.uw.hu





hogy speedrunnál nem kell az elsők között elindulni legközelebb. A mezőny nagyon erős, mindenki elképesztően tolja neki. Nem tekerne feleslegesen, nem rohadnak le.

A meteo alapján most zsinórban lesz 5 érvényes nap, amiből a hétfő igerkezik a legjobbnak. Lehet hogy kiírnak egy 120 körüli távot. Mivel a családom hazautazott, átkötöztem Vérteskhez. A lakás 20 négyzetméteres, a földön találtam helyet magamnak, mert az emeletes ágyon nem fértem el.

Harmadik nap:

Teljesen jó időnek nézett ki. Felvittek minket egy magasabb starthelyre. A starthelyen hó volt, fújt a hátszél. Ennek ellenére kiírtak egy 88 km-es háromszöget. Az előző napokon megszerzett tapasztalatunkat a hajunkra kenhetük, mert teljesen másfelé kellett repülni, mint eddig. Jó időt játsoltak, 3000 méter körüli alappal. A pylonnál még úgy ahogy helyzetben voltunk. Az első szár végére már volt némi hátrányunk. Az első fordulópontról nemek elég rosszul jött ki a lépés. Alacsonyan értem oda, és hiába repültem körbe a hegycsúcsot, valahogyan nem nagyon akart emelni. Mintegy mellesleg vettem észre, hogy csaknem az egész genfi tavat be lehetett

volna látni, ha lett volna kedvem meg időm nézelődni. Az élboly itt hagyott el engem, de szerencsére Vértes és Sanya is az elejében tolták.

Nagy nehezen kitekertem, és átsiklottam a völgyet. De a szerencse, meg a magasság teljesen elhagyott, és úgy el-sülyedtem, hogy a völgy túloldalára érve már nem tudtam a gerinct átrepülni. Neki kellett állnom lejtőzni, miközben a magamban elmentem az mai napi tisztességes helyezést. Nagyon rosszul adta, egy-egy hosszon kb 10-15 métert mentem feljebb. Egy ernyő elindult az én szintemről, mentem még két oda-visszát amíg átért. Addigra már 30 méterrel feljebb voltam, elindultam és átétem és is. Innentől kezdve a második fordulópontról végig nívó alatt, gyenge liftekben kellett egerészni. Elképesztően lassan haladtam, mert nem nagyon akartam alacsonyról indulni a következő hegyekre. Az élbolyt már nem is láttam. Végülis

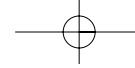
elértem a gerinc végét és elkezdtem siklani a következő fordulópontra, ami 1400 m magasan volt a szemben levő hegy tetején. Teljesen esélytelennek tűnt. Szerencsére útközben jött egy lift és így éppen meg tudtam csinálni a fordulópontot. Arra gondoltam, hogy innen már egyszerű lesz, hiszen csak vissza kell siklanom a délnyugati oldalra, fellejtőzni, aztán irány a cél. Be is tettem a fülemben a fülhalgatót és bekapcsoltam a zenét. A GPS valahogyan más irányba mutogatott miközben lejtőzgetttem. Arra gondolem, hogy azért, mert össze vissza fordulászok és minden késik egy kicsit. Mikor aztán a gerinc fölre kerültem, már világosan láttam, hogy van még egy fordulópont. Elindultam de úgy láttam, hogy teljesen esélytelen, mivel nagyon késő van. Úgy számoltam, hogy ez már a végiszklás lesz. Majdem az is lett, de a hátszél meg a nyugati oldal annyire segített, hogy 13 km-t siklottam és a végén 20 méteren elértem a következő fordulópont alatti völgyet. Szerencsére fűjt a völgyszél, és a honnan a kisebb völgy indult, fel tudtam lejtőzni párszáz métert, aztán elkezdtem befelé arasznival egy ordenáráról napsütötte sziklafal melett. Előbb-utóbb jött egy lift, ami egész körön emelt. Lefelé csak egyszer néztem de mikor láttam lefelé a kb 500 méteres sziklafalat, akkor elhatároztam hogy inkább nem nézelődök lefelé. A lift beerősödött és elkezdtem elhinni hogy még a végén célba is érhetek. Ehhez már csak keresztül kellett volna menni a fordulópont és a köztük

levő 2000 méteres hegyen, ráadásul a keleti oldalról. Teljesen esélytelen volt, mivel max 2200-ra tudtam emelkedni és innen még kb. 2 km-t kellett volna siklani a hegycsúcsig. Meg se próbáltam, inkább észak fele átbuktam a gerincen, és besiklottam a morzini völegybe. Tudtam, hogy elég esélytelen vagyok, mert a völgy végében voltam, északi oldalon, szembe fújt az egyre erősödő völgyszél. Még egyet siklottam, de nem nagyon mertem erőltetni a dolgot, mert nem volt leszálló. Mentem még egy picit aztán visszafordultam és leszálltam a hegymalomban, a céltól 4 km-re. Abban reménykedtem, hogy a többiek beértek az élbollyal.

Aztán kiderült, hogy Sanya a hágóban szállt le. Még 5 méter magasság kellett volna hogy átrepülje az ominózus utolsó hegyet. Innen aztán le kellett gyalogolnia kb. 500-600 métert.

Vértesnek is lett volna esélye volt célbaérni. Ő még át tudta repülni a hegyet, besiklott egy katlanba, ahol ott volt ugyan a termik, páran tekertek is benne, de ő egy kicsit arébb másokat is látott emelkedni valamivel gyorsabban. Odasiklott de mire odaérte már nem volt semmi és





22

Ieszállt. Ha tekert volna kb. 200 métert a tubiban, akkor simén célba ért volna a 10. hely környékén. Még este tízkor is emiatt verte a fejét a falba.

Minden összevetve eléggé beégtünk ezen a napon. Mindhárman kb 5 km-rel a cél előtt szálltunk le. Sanyinak és Balázsnak csak egy icipici apró nüansz kellett volna. Nekem esélyem se volt beérni, mert annyira későn értem oda.

Lementünk megnézni az eredményeket. 45-en értek célba. A győztes 1000 pontot kapott, mi 450-t, pedig csak 5 km-rel repültünk kevesebbet. Összesített eredmény még nem volt de úgy számoltuk, hogy mind csapatban minden egyéniben hátrébb csúszunk. Ha jó idő van, akkor még lesz három versenynap. Ha jól jön ki a lépés, akkor talán még lehetünk egyéni 40-50. illetve csapat 10. Este főztem egy ordas tejberizst; kicsit megszalad a rizs, így biztosan kitart még három napig.

Negyedik nap.

Elég jó időre ébredtünk. A startheilyen kiírtak egy 91 km-es feladatot. Úgy

éreztük, hogy legalább az eleje meg a vége fekszik nekünk, mert olyan helyeken kellett repülni ahol már korábban megfordultunk. Tudtam, hogy az airstartot nagyon el kellene kapni, mert akkor az élbollyal tudom tolni legalább az első száron. Nagyon jól jött ki az airstart, elsők között indultam. Ez úgy nézett ki, hogy elindult 90 ember egyszerre, felhőalapról. Előttem mögöttem, jobbra, balra ernaló. Se féket húzní, vagy lelépni a félgyárról nem lehetett. Toltuk, tolunk, aztán fordultunk és irány vissza a gerincre. Még itt is nagy volt a tumultus, ami a hegyhez a lejtőbe érve volt problémás. Nem tekertem, csak mentem az elejével. Egy darabig tudtam tartani a tempót, de a gerinc végén elkapta valami erősebbet és kb. tizenketten megléptek. Ekkor maradtam le. Még két völgykereszteződés volt a fordulóponig. Ezeket viszonylag gond nélkül megoldottunk, sőt a második szár elejét is. Kivéve talán azt a pillanatot,

amikor visszafelé a nagy igyekezetünkben Véressel betaláltunk egy lee-oldalt. Vértes ment előttem, és egyszer csak hanyattesett. Eléggé rángatott, de ha fogtuk az ernalót akkor nem csukott, csak még jobban rángatott fel 4-5-tel.. Innen volt egy pár jó siklásunk. Aztán egyszer csak egy völgyátsiklásnál egy lankás gyengelistes, kábelekkel és villanyvezetékekkel átszövött lankára érkeztünk. Iszonyú felgirghelés, az élbolyt már nem is láttuk. Felevickéltem, és ahelyett hogy a többiek után mentem volna a hegy gerince felett, arra gondoltam, hogy a nyugati oldalon a lefutó gerinceken elevickélék és majd ott kitekerek. Na, ezt nem kellett volna, besülyedtem a lefutó gerinc rotorjába, próbáltam a következőre siklani, de ott se jött semmi. Ezt még

eljátszottam
három-
szor.
A

végére annyira lesülyedtem hogy már ordas volt a völgyszél. Szembeszél, fülcukás plusz félgyáz, és egy helyben álltam. Le is szálltam magam alá egy kis reptér kifutójára. Nem tudtam hogy háyan mehettek tovább, de olyan 40-re saccoltam, de sajnos nem láttam a hegygerinc tetejét. Visszaérve tudtam meg, hogy 88-an értek be, és az én 67 km -em 268 pontot ér. Ez csak minimálissal több annál mintha el se startoltam volna. Mikor kirakták az eredményeket, akkor láttam, hogy 107. lettem és összetettben visszaestem a 62. helyre. A 107. hely az annyira gyenge, hogy inkább nem részletezem. Ha egy mezőnyből egy feladaton 88-an beérnek és én nem vagyok köztük, akkor miről beszélünk. Olyan emberek értek be, hogy elsírom magam.

Van még két nap 60. vagyok. Túl sok értelme nincs alibizni, mert egy átlagos jó teljesítménnyel még előre jöhettek kb. 8-10 helyet. Az még mindig nem egy nagy durranás. Úgyhogy holnapról tolok neki, nem szütyögök, nem alibizek, akkor inkább lerohadok... Vagy azt azért mégse.

Az utolsó két nap iszonyatosan visszaestem. Első nap 900 pont, második nap 750, tegnap 450, ma meg 268. Helyezések összetett 36. 31. 40. 62. Ha így folytatom és még lenne öt nap, akkor simán utolsó leszek. Na mindegy, ennek már lőttek, majd Nisben, két év múlva visszavágok.

Azért azt le lehet szögezni, hogy ha itt repülhetünk volna pár napot, és megismertettük volna a kritikus fordulóponkokat, kritikus szakaszokat, akkor jobban láttuk volna az alapképet. Ez pont annyit számítana, hogy a kritikus helyzetekben jó döntést hoznánk. Tudnánk, hogy az egyes völgyeket milyen magasról lehet kereszteni, és nem tekerésznénk a gyengülő liftekkel feleslegesen magasra.

Folytatjuk

23

164. szám – 2006. augusztus ■ A Szabad Repülők Szövetségének lapja

Madártoll
www.madar toll.uw.hu



Tudósítás a XX. Sárkányrepülő Európa Bajnokságról



Iztria 2006 2. rész

Június 23.

Hatodik versenynap, Raspadala. 78,2 km, hat fordulópont. Az eleje a gerinc fölött, utána ki előre a dombok fölé, majd vissza a gerincre, végül egy rövidke utolsó szár a völgyben fekvő városka mellé. Az első része tulajdonképpen könnyű, összefüggő, működő felhőzet alatt kapaszkodunk a kormányrúdba. Kell is: nem



Szász Péter
Ujhelyi Balázs

Fotók:

LÖRENTÉY Kálmán

éppen esti gyogyó, az egyik francia fejre is áll, csak azt látom, hogy ereszkedik a mentőernyővel. A második rész ehhez képest nyugodt, csak siklunk a fordulópont felé, nem nagyon mozog a levegő. Látom, hogy a visszafelé száron tekernek az emberek egy plató fölött, ez biztató. A fordulópontról van egy gyengécske, néhány kör után ottha-

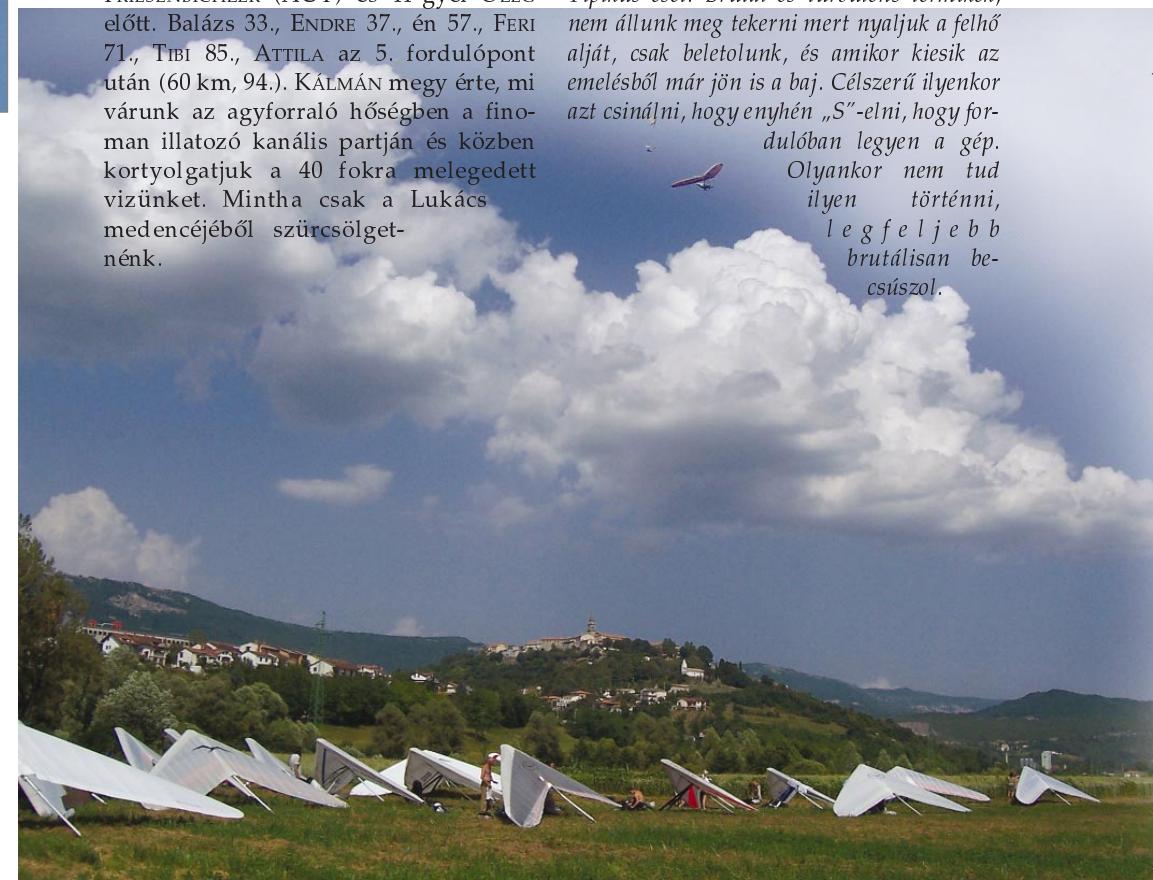
már az elejével is együtt menni. Alattunk is cirkálnak páran, de nem adja rendesen, ezért továbbállunk. A plató fölött aztán megvan a 2 méter és előttünk is emelkednek valami gyengében. Ész nélkül tekerek, nem nézem a magasságot, így az utolsó 10 km-re „sikerül” összegyűjtenem 1500 métert, már rég el kellett volna indulni. El is kezdem húzní,

gyom. Kicsit mellette már jobb, de ezt sem őrzöm sokáig. Közben társam is akad, már megint ugyanaz a sárga Combat, azt hiszem egy spanyol. Jó lenne egyszer

ahogyan csak telik tőlem. Ez nem is olyan egyszerű, a Litespeed gyors sikkán szeret kóvályogni, ha még nincs vele tegező viszonyban az ember. Ilyenkor olyan, mintha a szárny két oldala egymással akarna versenyezni, hol az egyik jön előrébb, hol a másik. 100 körül mehetek, nem látom pontosan, mert a szemüvegem mellett befújó szél miatt könnyczik a szemem, még jó, hogy van célvonal. Jó magasan érek be, de beérek, 1:38 óra. Már sok gép van a földön, ezért a csatorna másik oldalán szállok le. Itt van BALÁZS és GEROLF is. Mondom az osztráknak, hogy jó kis gépet csinált, köszönöm szépen. Vigyorog mint a tök, de nem szól be semmit, pedig állítólag olyan. Összesen 87(!) gép a célból. Antoine BOSSELIER (FRA) 1:11 perccel nyeri a napot, 3 másodperccel Michael FRIESENBICHLER (AUT) és 11-gyel OLEG előtt. Balázs 33., ENDRE 37., én 57., FERI 71., TIBI 85., ATTILA az 5. fordulópont után (60 km, 94.). KÁLMÁN megy érte, mi várunk az agyforraló hőségen a finoman illatozó kanális partján és közben kortyolgatjuk a 40 fokra melegedett vizünket. Mintha csak a Lukács medencéjéből szürcsölgetnék.

Balázs: Érdekes volt a nap, a hegyek fölött brutális idő volt, kinn a dombvidéken gyengécske. Elég elfuserált feladat, gyakorlatilag az oda-vissza részen mindenki csak húzza, és nyalja a felhő alját, aztán ki a kékbe. Itt 2100 m-ig van légtér. Én 2300(felhőalap)-ról megyek. Van aki 2800!!!-ról. Na neki nem kell tekerni, végigcsússa a feladatot. Baromi inkorrekt, van is balhé belőle, de a szervezőség képtelen kezelni a helyzetet, dilettánsok. Az egész 1,5 órás feladat, baromi gyorsan történik minden, a hegyek fölötti részen még ott vagyok, de mikor elindulunk előre, megállok egy helyen két körre, és így el is veszem a fonalat. A Gerolf mondja, hogy út utána annyira jó levegőben ment, hogy nagyon az elején indult el kifelé, így végül jót ment. Hát én meg nem. Elég rossz érzés volt látni, amint JEAN-FRANCOIS lebukfencel, töri a szárnytartót, mentőernyőt dob, és lepörög. Tipikus eset: Brutál és turbulens termikek, nem állunk meg tekerni mert nyaljuk a felhő alját, csak beletolunk, és amikor kiesik az emelésből már jön is a baj. Célszerű ilyenkor azt csinálni, hogy enyhén „S”-elni, hogy fordulóban legyen a gép.

Olyankor nem tud ilyen történni, leg feljebb brutálisan becsúszol.





Június 24.

Hetedik versenynap, Raspadalica, 125 km, hat fordulópont. Erre nem nagyon emlékszem, talán nem is csoda, mert egy fordulópont és huszonvalahány kilométer után az árnyékban morfondírozok arról, mit is kellett volna másképpen csinálni. Nagyon darabos volt a levegő, és képtelen voltam a sokasággal együtt megfelelő helyzetbe kerülni és elindulni. 33 gép a célban, Balázs 5., Endre 39.

Balázs: Hú de jót mentem ezen a napon, de már nem emlékszem, csak arra, hogy olyan életerőset erisztettem a pondróba a második fordulópontról, hogy előrejött a meleg egészen a nyakamig!

Június 25.

Nyolcadik versenynap, Raspadalica, hat fordulópontos feladat, 121,3 km. Szokás szerint a gerinc mentén indulunk, de most hátrébb és magasabban van az első kettő. Az idő jó, az első két szár nem okoz gondot. A harmadikért ki kell menni előre huszonvalahány km-t. A lassúságom miatt már megint komoly segítség nélkül maradok, ezért rendesen ki akarok emelkedni. Ennek érdekében nem indulok egyenesen tovább, hanem a

gerinc mentén csúszok be egy jófele felhő alá. Nagyon nehezen, de végül megcsípek egy 3 métert és majdnem alapról folytatom. Látok elől pár gépet forogni és pont arra kell mennem, ez így jó lesz. Úgy is van, simán fordulok, eltekintve attól, hogy GASPAROVICS (SVK) majdnem nekem jön. Pontosan egymással szemben siklunk, finoman térek ki jobbra, de ő ugyanerre akar elkerülni, végül éles fordulóval oldom meg a helyzetet. (A nap végén egy helyen szállunk le, először megpróbálja megmagyarázni, aztán elnézést kér.) Jön a negyedik, ugyanaz, mint az első, szép kövér termikeket tekerünk, sima ügy, csakúgy, mint az ötödik. Most viszont el kell még menni az Ucka vonulat végére, aztán onnan vissza a fóleszállóba. A gerinc nyugatra néz, telibe kapja a napot, elvileg működnie kell, csak ne legyen *see breeze*. Elég késő van (kb. 6), gyengül az idő, az Uckán sem lehet már kitekerni, épp csak a torony nívójából indulok tovább. Van két sorstársam, nyaljuk a gerinctet és az tart is úgy, ahogy. Találkozunk három rohadt nagy kese-

lyűvel, ránk se bagóznak. Termik már nem jön el, a fordulópontért ki kell csúszni 3 km-t és ez azzal jár, hogy csak a hegysereket érünk vissza. Két Combat után megyek, az első egy hajszállal jobban siklik és kicsit tovább jut, mi a másikkal (Radek DYKAST CZE) kénytelenek vagyunk az utolsó szár felénél, 8,5 km-rel a cél előtt lebegtetni. Vannak itt még páran, rohadt nagy a mező, mégis sikerül kicentiznem Radek Aeros-át. Úgy csinálók, mintha így akartam volna, de a cseh vitáz csóválja a fejét. Kicsit később jön Feri is, szél nem nagyon van, ő meg nem szeret futni, ezért nem túl elegánsan landol (113,2 km, 63. hely). Összesen 52 pilóta a céltanban, közöttük Balázs és Endre (18. és 31.), Attila 84,4 km-rel 78., Tibi 51,5-tel 89. Visszafelé megállunk egy kocsmánál, letolunk egy hideget, meghallgatjuk Edu (DROPKO SVK) aktuális megmondását (nem idézhető, tartalmát tekintve az öreg kandúrról és annak a nyelvéről szól), valamint David SEIB (AUS) történetét, akinek elszakadt a nadrágja, beszart a pondró zipzára, plusz elgörbítette a műszerét és a telefonját, ráadásul egyáltalán nem ért be a célba. Azt mondja, hogy nem probléma, éljen a pozitív életszemlélet. Ennek megfelelően ahogy megünk

mögöttük hazafelé, hátrámászik a kisbuszban, letolja a szakadt gatyáját és a szőrös seggét odanyomja az üveghez, hogy jól láthatassuk. Érdekes matrica, köszönjük David! Az értékelésnél azt mondja a program, hogy 23 km-t mentem. Megnézzük alaposan és kiderül, hogy 5 perccel előbb beléptem az indulókörbe, ezért csak onnan számít a feladatom, amikor a harmadikról jöttem vissza a negyedik felé, amelyik ugyanaz volt, mint az első. Lúzerség, ezzel ma megcsípem a 95. pozíciót. Este barbecue (felejthető), táplálkozás közben megtekintjük a TV-ben, hogyan rúgják szét egymást a portugálok és a hollandok.

Balázs: Edu megmondása nem idézhető, de nagyon jó!

Június 26.

Raspadalica, elég stabilnak, gyengének igérkező idő, erős széllel. A feladat hatvanvalahány km lenne. Elmegy a festék, aztán hamarosan lerohad. Tipikusan az a stabil, fűjós, rohadt meleg idő van. A csapatvezetőkkel való tanácskozás után a szervezők úgy döntenek, hogy törlik a napot. Megyünk a tengerre, úszkálás, rákozás, röfögés, heverészés, alvás, evés, ivás, elfáradás, hazajövés, lefekvés.

Balázs: A tengerhez nem ám az alagúton



30

megyünk, hanem a serpentinen. Az autóm az aztán kap rendesen a túrán, nem kímélem! A gumi minden kanyarban csikorog, én meg a Fittipaldi vagyok!

Június 27.

Kilencedik versenynap, Brgud. A meteorológus gyenge szelet, valamint 500 és 1500 között kissé instabil időt vizionál kevés felhővel. Szerintem azért megyünk erre a másik helyre, mert ez magasabban van 250 méterrel. Hát tényleg nincs erős szél és az is balról jön. Nyugat felől cirrusos, de a prognózis szerint nem fog becsűszni. Na ez nem pont így történik később. A gerincen pattan egy-két kumó. A feladat 110 km, öt fordulóponnal. Az eleje elég nehézkes, gyengén működik a hegyoldal, de azért lassan csak kiemelkedik szinte mindenki. PRIMoz (SLV) nagyon zakózik start közben, leamortizálja a kormányrúdját, adnak neki egy másikat, aztán másodszorra, a mezőny végén már sikerül neki. Emiatt és a nem nagyon fújó, balos szél miatt többször is leállítják a startot, egyszer pont akkor, amikor én vagyok soron. Lerohadás van, szél nincs, várok. Végül a mögöttem álló Gasparovics azt mond-

ja, hogy *push*. Ilyenkor egy percen (vagy fél ?)

belül startolni kell vagy mehet szádra. Én inkább startolok. Intégetek Kálmán-nak, aki a starthely alján fotóz, lassan kiemelkedek és indulok a startkapu felé. Magasabban szép kövér termikek várnak minket, simán emelkedünk a 2100 méteres virtuális plafon felé, van aki még tovább is. (Na, ez külön megér egy misét. A 2100 méter a nagygépes forgalom miatt van. A légtérsértést a versenyen nem szankcionálják, merthogy 19 pilóta GPS-e nem rögzít magassági adatokat, így pl. Olegé sem. Először arról volt szó, hogy lehet óvni, minimum három pilóta kell hozzá minimum két csapatból, de aztán ez sem. Mindennek az az eredménye, hogy egyesek nagyon durván beleemelkednek a tiltott légtérbe, van, aki 500 méterrel...) A második kapun lépek ki, simán meg az első szár, 4 métereket tekercsgetek. Visszafelé jövet a cirrusz helyenként már árnyékolt, de azért elég jól adja. A másodikért kicsit hátra kell menni a gerinc felé, a harmadikért pedig az Ucka alagút mellé, a pálya keleti szélre. A negyedik megint nyugaton van,

Buzet



31



templomtorony. Nem sokkal a forduló előtt alattam jön szembe az eleje, forognak is valamiben. Én is teszek pár kört fölöttük, de nem túl meggyőző. Itt van Gerolf is, aki talán valahogy leszakadhatott a többiből, elindul fordulni, én pedig utána. Az ötödik a dombság fölött van. A start előtt azt szakértettük Balázzsal, hogy egyenesbe kell menni, a gerincen kerülni kétszer annyi km. Most mégis (majdnem) mindenki a kerülőt választja, mert a cirrusz szépen vastagon beterít minket. Gerolfot már nem látom, helyette van pár másik. Lassan oldalgunk a perem fölött, az árnyék ellenére vannak használható emelések, így biztonságos magasságba jutok. Az a terv, hogy valahol jól kiemelkedek, aztán ki az ötödikre és vissza a célba. Ez így együtt 25-30 km, attól függően, hogy

honnán indulok. Velem küzd egy fehér Litespeed, azt hiszem valamelyik olasz és Primoz. Az olasz elveszti a fonalat, Primoz-zsal felváltva találjuk meg egymásnak a kisebb magokat. Emelkedünk-emelkedünk, aztán ezerkilencszázvalamennyiről elindulunk. Kell menni 16 km-t délnék, aztán 11-et északnak, a cél 140 méteren van, elvileg belefér. Totális árnyék van, de jó levegőben sikkunk. Primoz gépe egy hangyányit jobban megy, így az indulásnál meglévő fél perc előnyéből a célig három lett. Én vagyok az utolsó célos, de nincsenek nagyon sokan (összesen 34). Balázs és Endre már itt vannak, Attila, Feri és Tibi a harmadik utánig jutottak.

Balázs: Valahogy amikor a Brgudra megyünk, mindig jót megyek. Lehet hogy a 6 km-es, köves nagyon kutyás út megfelelően

32

felspannol a repüléshez. A legelejében startolok, elég jól emelkedünk, jó magasra... A startkapuban valahogy észlelem, hogy vannak, akik 2100-körül kilépnek az emelésből, úgyhogy én is így teszek. Ez a fajta elkülönülés jó hatással van a startkapura, akik fölül vannak, mind mennek. Néhányan maradunk hátra és a következő kapun megyünk is Gerolf vezetésével. A csávó annyira be van indulva, hogy nem állunk meg sehol, de aztán 1200 m körül a 4 m-ben forgunk, ő meg csak megy egyenesen a fordulóntra (22km) meg még vissza is jön vagy 4 km-t. Szerintem ez ma nem ridge race, hanem tekerni kell annak ellenére, hogy bizony a tekerésnél 50%-ban rossz irányba mész. Gerolfot így a vasúti töltés nívójá alatt láthatjuk viszont, nincsen nagyon magasan! Nagyon jó bollyal megyek, az osztrákok, két francia, három svájci. Nem is kell többen legyünk, hasítunk mint a fene. A fordulón után elég jól leszopjuk, egy 2 m-be megyünk bele, amit Tibi festett meg, ki is túrjuk belőle. Előre utazik, és esik felfelé. Hoppá, ott az 5,5 m! Visítok a gyönyörtől, végre rendes emelések vannak!



Június 28.

Utolsó versenynap (lett volna), Raspadlica. Jónak igért, kevésbé jól kinéző időjárás. Nyugat felől egy front felhőzete csúszkál fölénk,

Látom, kezd bejönni a cirrusz, de a feladat ezen része a plató felett megy, és itt adja elég jól. 4 m, 5 m, és már megyünk is ki a fölgybe a buzeti váron fordulni. Nem nagyon van emelés, meg alacsonyság is van, úgyhogy az utolsó fordulóntra nem merek egyenesen menni. Visszamegyünk a hegyre, gyengécske 2 m-es emelésekkel haladunk, ez CHRISTIAN-NAK (CHE) kevés, így elindul és bele is áll a földe. (Nesze neked jó helyezés! Az első két nap első helyen volt, a végén meg ugyanolyan béná helyen van, mint én). A feladat vége felé nagyon szeretnék valami jobbat húzni, ezért előbb otthagym a gerinct, és elindulok a fordulópont felé, mint a többiek, hátha nyerek, ugyanis egy gyengécske kumó pattan ki arrafelé. De sajna csak 2,5 m van alatta, úgyhogy ugyanott vagyok, ha nem hátrébb. Annyira be vagyok indulva végsíklásnál, hogy a legvégen kicsit lassítanom kell, nehogy túl korán jöjjön a föld. Sajna két gép már bent van, Reisinger vagy 13 perccel gyorsabb volt, (szerintem egyenesen ment, nem körbe a hegyeken) de azért ez elég jó.

Olaszországban zivatarok vannak. A feladat 91 km, három fordulóponttal, fokozatosan nehezedő. A briefingen kitör a balhé: a zsűri bejeleni, hogy a brit csapat megóvta a tegnapi napot a légtérsétek miatt. Először úgy van, hogy estére döntenek az óvásról, de a hangadó pilóták ezt nem fogadják el, azt mondják, addig nem repülnek, amíg nem dől el a dolog. Erre aztán rövid tanácskozás után törlik a tegnapi nap eredményét (szerintem helyesen). Most már viszont az a kérdés, hogy akkor mi legyen a mai nappal, merthogy 2000 fölöttei alap várható, vagyis kódolva vannak az újabb „csalások” és hát ez mégiscsak egy verseny, sőt az Eb. A fogalmatlan szakállas továbbra sem tud/akar csinálni semmit, pár embernek szakadozik a cérnája. Gerolf kiabál, Carol TOBLER, a svájci csapat vezetője sem nagyon nyugodt. Utóbbi elmondja, ők korábban javasolták, hogy szedjenek össze 19 db olyan gps-t, amelyik ír magassági adatokat is (ez lett volna az egyetlen jó megoldás, szinte biztos, hogy lett is volna annyi), mégsem történt semmi. Megy a cirkusz, végül a szakállas arra kéri a csapatvezetőket, hogy vitassák meg a csapataikon belül a helyzetet és tájékoztassák őt az eredménnyről. Ez meg is történik, majd megszületik a salamoni vagy inkább gordiuszi megoldás: törlik a napot. Michael FRIESENBICHLER (Moyes Litespeed S) a bajnok, Oleg Bondarcuk Aeros Combat L) a második, Primoz Gricar (Aeros Combat L) a harmadik. Időközben az idő javulást mutat, így jöpáran el is startolnak. Michi és Oli látványos lecsapásokkal szórakoztatják a közönséget. Mi Balázzsal csukunk és indulunk hazára (munka), a többiek maradnak az esti partira és a holnapi díjkiosztóra.

A mi eredményeink: Balázs 23. Endre 50. Feri 65. Peti 76. Tibi 77. Attila

95. A csapat a nem túl előkelő 12. helyen végzett.

Összegzés, egyebek:

Gépek: 44 Aeros, 31 Moyes, 14 Icaro, 4 Wills Wing, 4 La Mouette, 1 Airborne. A CIVL emberei egy biztonságövelő projekt keretében többször is méregették a gépek beállításait (mennyeire vannak letekerve a sprogok) a célban, kíváncsian várjuk az eredményeket.

Minden nap lehetett volna repülni, de igazán jó idő kevés volt. Kumulusz rendszerint csak a gerinc fölött alakult ki, de előfordult, hogy ott sem. Ez és a kis terület jelentősen korlátozta a kitűzhető feladatok variálhatóságát. A légtér teteje 2100 méter, ez komoly problémákat okozott, ahogy erről feljebb már volt szó.

Sok órát repültünk, én személy szerint többet, mit az egész szezonban eddig összesen. Egyes részeken sok szokott szememnek elsőre nem tetszett, de aztán kiderült, hogy milyen kicsi helyekre is be lehet férfi gond nélkül. Gyakoroltam a fékernyő használatát, sokat tud segíteni, de mindenkinél azt ajánlom, hogy jól kísérletezze ki a saját rendszerét. Nálam előfordult, hogy összeakadt a pondró zipzárával, máskor pedig lassabban és így később nyílt ki, mint szerettem volna és ezek komoly kellemetlenségeket tudnak okozni.

Mindent összevetve nagyon örülök, hogy részt vehettem a versenyen. Ilyen alkalmakkor különösen sokat lehet tanulni, most is érezhetően élesedett a kép a fejemben.

Tekintettel az összes körülményre – köztük arra is, hogy Bp-ról 5-6 óra alatt oda lehet érni – a magyar sárkányosoknak (és gondolom a siklóernyősöknek is) érdemes komolyan számításba venni a helyet, akár hobbizás, akár versenyzés céljából.

34

Névjegy: Buzády György

Ötvenöt év a repülésben

MIKE: Szervusz Gyuri bátyám! Te hogyan kerültél kapcsolatba a repüléssel?

GYURI: Még egészen gyerekkoromban érintett meg a repülés szelleme; az ötvenes évek legelején. Pécsi gyerek vagyok, és felénk a háború után nagyon sokáig igen kemény feltételek mellett lehetett csak vitorlázni. Egy idő után meg is szüntették. Akkor a Pécsen élő, repüléssel foglalkozó emberek mind

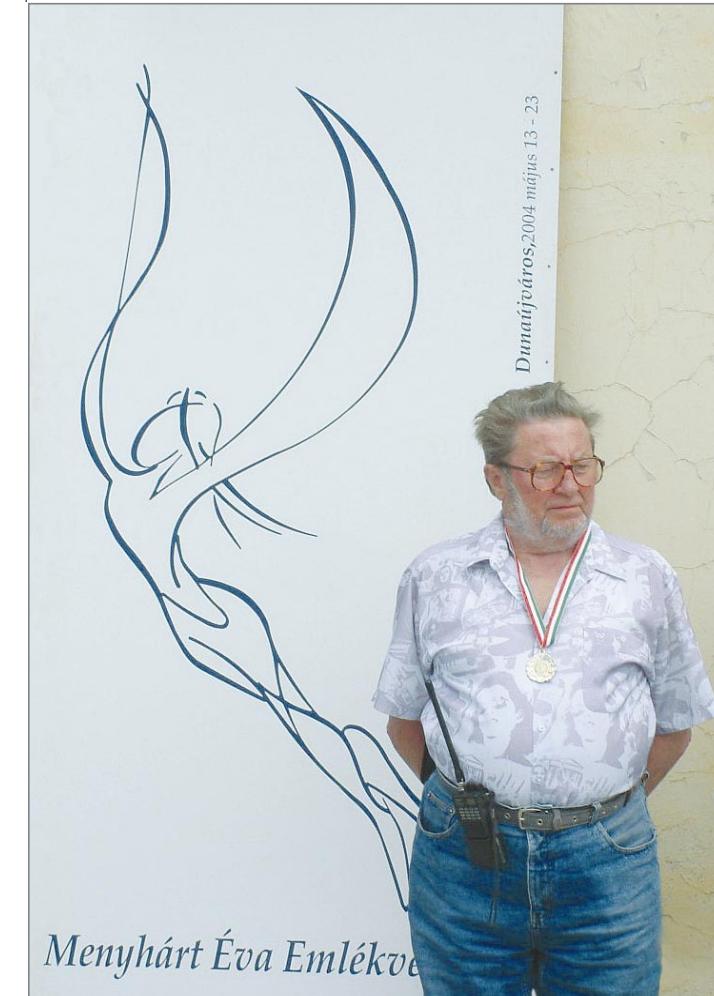
repülőmodellezéssel kezdtek el foglalkozni. Aztán amikor az első lehetőség kínálkozott, 1951-ben, akkor megindult újra a gyakorlati repülés. Én is akkor kezdtettem el vitorlázórepülni. 14 éves voltam. 1951. március 15-én „A” vizsgáztam. Nagyon nagy élményt jelentett a Vöcsökkel repülni, amit RUBIK Ernő bácsi tervezett. Sok más Rubik-géppel repültem később. Ezüstkoszorúig jutottam. Közben ejtőernyőztem is 39 ugrásig. Egy balszerencsés ugrás következtében szemüveges lettem, ami a repülőorvosit is befolyásolta, ezért visszakeredtem a modellezésbe. A 60-as évek elején ezüstkoszorús vitorlázóként és gyakorlott ejtőernyősként kellett viszszavonulnom a repüléstől. A modellezésben találtam rá a repülés új távlataira. Egy zárt teremben, gumimotoros repülőkkal versenyeztünk. Tiszta aerodí-



FALUDI Miklós
FOTÓ: Pierre CUMIN

namika az egész, a repült időt mérik. Nálam ez több mint fél óra volt. Ezzel a teljesítménnyel tizenegy néhány évig a magyar válogatott több Európa- és világbajnokságon is részt vettettem, ott minden az első tízben végeztem. A 70-es évek közepén megjelent itthon a sárkányrepülés – akkor még rogalónak

hívták. Az orvosi könnyebb volt, én pedig csapódtam a társasághoz. ORDÓDY Marci és a Kis Feri (akik akkor a műegyetemen tanítottak) vezetésével 1981-ben hivatalosan is elfogadták Magyarországon a sárkányozást, mint új repülési formát. Onnantól kezdve abbanmaradt a modellezés. Teljes erőbedobással sárkányoztam, több Eb-n és vb-n csapatkapitányi szerepet töltöttem be. 1981-től mostanáig eltelt 25 esztendő. Egy negyedszázad a sárkányrepülésben, illetve most már a siklórepülésben. Közben persze kialakult a motoros sárkányrepülés és a siklóernyőzés is. Az új őrulet a hátimotorozás. Ezt én minden végigküzdöttem. A sportdiplomáciából, a sport vezetéséből is kivettem a részem. Sokáig a sárkányrepülő szakbizottság vezetője voltam, aztán amikor összevon-ták a két szakágat, a két bizottságból egy



Dunaújváros, 2004 május 13 - 23

Menyhárt Éva Emlékve

Név: Buzády György

Születési idő: 1937. január 26. (Vízöntő)

Kedvenc szárnyak: Héja, Flamingó, Cignus

Néhány érdekesség:

Válogatott növendékeim:

DREGSZLER Péter, KRISTON Barnabás, TAKÁCS István

Kialakítottuk a távrepülést. Első hivatalos táv:

HLÁCS Feri, 22 km. (Szászomlyó kupa)

Felfedeztem a

Szászomlyó, Jakabhegy és Dömörkapu starthelyeket

Megrendeztük az első 12 Magyar Nemzeti bajnokságot 1986-ban Európa Bajnokságot rendeztünk Ordódy Marcival 2002-ben FAI – Paul Tissandier-diplomát kaptam

lett, annak is a tagja lett tem. Hozzáteszem, hogy 81-től a repülőszövetség elnökségében is benne voltam, a siklórepülő szakágak képviseletében. A legutóbbi közgyűlésen megválasztottak a repülőszövetség alelnökének.

Mike: Ötvenöt év a repülésben! Mennyi emléked lehet! Elmesélél nélhányat?

Gyuri: Hőlégballonnal történt az eset, bár én csak utas voltam. Pécstől északra fekszik Orfű, ragyogó reptere volt valamikor. Akkoriban a Pollack Mihály Műszaki Főiskolának voltam a gazdasági vezetője. A főiskolások rávettek, hogy a főiskolai napon ballonból szórunk röpcédulákat. Ki volt számítva az útvonal, de a katonai repülés miatt nem engedtek feljebb, mint a hegység és még 100 méter. Ennek az lett a következménye, hogy a turbulencia bevágott mincket az erdőbe. 30 méteres fák között lógtunk, a szél meg emelgette a ballont. Kiengedtük a teljes meleg levegőt, majd CB-n hívtam a feleségem; ő pedig telefonon a tűzoltókat. Éjfél lett mire leszedtek bennünket a fáról.

35

Volt még egy érdekes élményem az akkor még régi pécsi repülőtéren. Nyitott vitorlázógépekkel csináltak az iskolaköröket. A reptér környéki kertészetekből loptunk tököt meg dinyaét és bombázni tanultunk vele. Lovaskocsikon hordták az árut a piacra, mi meg próbáltuk, hogy parádicsommal eltaláljuk-e. Egyszer sikerült beletalálnom egy nagy kosár tojás közepébe. Mire leszálltam, a kocsi már bent volt a reptéren. A kocsisok agyon akartak verni bennünket...

Negyedikes gimisként az osztályfőnökön nagyon rossz néven vette, hogy szombatonként sohasem mentem iskolába. Persze, minden szombaton a Hármas határ-hegyre mentem repülni. Egyszer azt mondta a reptérparancsnok: hív meg az osztályfőnököt, megmutatjuk neki a repteret. Akkor már oktató voltam. Az osztályfőnök elfogadta a meghívást. A parancsnok megmutatott neki minden, és meghívta egy iskolákrre. Véletlenül én kaptam a feladatot, hogy vigyem körbe. Beülteték, bekötötték, de rájött a frász amikor beültettem. Ki akart szállni, de végül maradt. Sikerült szépen végigvinni az öreget, és onnantól kezdve nekem igen nagy becsületem volt az iskolában. Haláláig nagyon jóban voltunk.

Mike: Család kontra repülés?

Gyuri: A feleséggel akkor ismerkedtem meg, amikor fejem búbjáig benne voltam a repülésben, így tudomásul vette, hogy nincs mese. Amikor megmaradt a modellezés, abban kimondottan segített és támogatott. Sokszor el is jött velem. A sárkányos időkben őt hívták a fő sárkány-asszonynak.

Mike: Őt nem sikerült rávenned a repülésre?

Gyuri: Dehogynem! Ő már mindenivel repült a világon. Baranya megyében ő volt az MHSZ gazdasági vezetője. ■



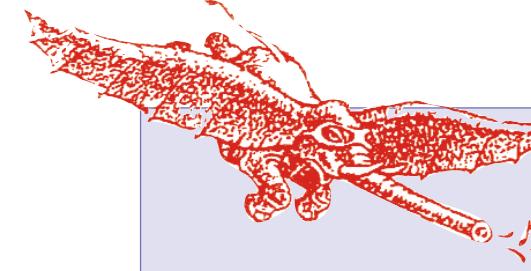
Ilyen értelemben a polgári repülőternek az instruktora is egyben. Annyit repült, mint kevesen. Ezért engem sokan szerencsésnek tartottak.

Mike: Miért nehéz az MRSZ sorsa?

Gyuri: minden repülő szakággal jó a kapcsolatom, és a repülőszövetség elnökségében is benne vagyok húsz éve, ezért elég jó rálátásom van a magyar sportrepülésre. A Magyar Repülőszövetség egy sportszövetség ugyan, de nagyon speciális paraméterekkel. Nincs is ilyen szövetség még egy. Itt keveredik egy nagyüzem és egy sportszövetség. Például a budaörsi repülőter üzemetetése is a szövetség feladata. Ez egy nagyüzem. Gépeket jönnek-mennek, akár külföldre is. Ezeket karban kell tartani, műszakiztatni kell, ez mind komoly felelősséggel. Tervezést, szervezést, munkát igényel.

Mike: Távlati terveid?

Gyuri: Alelnökként úgy érzem, hogy ezt a gazdasági tevékenységet értelmesen meg kell szervezni, mert idáig deficites volt. A repülőszövetség 1910-ben alakult. A siklórepülő szakágak akkor csatlakoztak, amikor már nem volt pénz. Ebben a két szakágban a repülőeszközök kizárolagosan magántulajdonban vannak. Versenyzőinknek saját zsebből kell kifizetni az utazásokat és a nevezéseket, ami a sporterkölcsnek nagyon árt. Így nem mindig azok jutnak el adott szintre, akik a legtehetségesebbek, hanem akiknek pénze van. Ezen is szeretnéknél változtatni. Az élversenyök számára csúcstechnikát kéne biztosítani, a nemzetközi versenyek költségét finanszírozni. Ezek a konkrét célmajm. Az is már egy nagy szó egyébként, hogy ezt a két szakágat sikerült ilyen szintre felhozni. Hogy a többi repülő szakág is elismerjen, és olyan szakággá, olyan értékes sporttá minősítsenek bennünket, mint amilyennek mi magunkat érezzük. ■



Hirdetési tarifáink 2006. január 1-től

Apró: 500 Ft

1/6 2500 Ft

1/3 4000 Ft

1/2 6000 Ft

1/1 10000 Ft

Borítóbel sön 25%, hátlapon 50% felárl 3 megjelenéstől 20% kedvezmény!

Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseidet a megjelenés hónapjának 2-áig, e-mailen, vagy telefonon juttasd el hozzám. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni a feladás-sal 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)

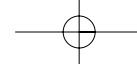
E-mail: beric@index.hu

Telefon: (30) 9642-652



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


**Légsavar
gyártása
fából**
Slingár Zsolt,
Nógrádsipek
Tel.: (70) 533-2111



PARAPOWER

REDBACK SOLO

- Motor: Solo 210
- Power ignition gyújtás (levegőben indítható)
- Fogysztás: 3l/h
- Üzemanyag tartály: 11l
- Tölerő: 48-60 kg
- Maximális pilóta súly: 120 kg
- Könnyen 4 részre szétszerelhető keret
- Légcsavar: 112,124 cm, kettőlű (opcionálisan két részre szedhető)
- Üres tömeg: 18 kg
- Kézitásk (Opcionális)
- Választható alsó és felső ernaly bekötéssel
- Ár: 2 200 € + ÁFA



www.vampair.hu

REDBACK SNAP 100

- Motor: Snap 100
- Hengerűrtartalom: 96 cm³
- Röpsűlyos kupplung
- Max teljesítmény: 12 kW 9000 ford./percen
- Max nyomaték: 14 Nm 8300 ford./percen
- Tölerő: 62 kg
- Sürítési arány: 11:1
- Porlasztó: 20 mm-es membrános
- Gyújtás: elektromos CDI
- Hűtés: turbina
- Henger: aluminium/Nicasil-borítással
- Furat és löket: 51 x 47 mm
- Áttétel: helikoidális fogaskerekes
- Légcsavar: 120 cm, kettőlű (két részre szedhető)
- Üzemanyag tartály: 8 l
- Üres tömeg: 17,5 kg
- Választható alsó és felső ernaly bekötéssel
- Ár: 3 000 € + ÁFA

REDBACK SIMONINI

- Motor: Simonini
- Hengerűrtartalom: 200 cm³
- Max teljesítmény: 16 kW 7500 ford./percen
- Tölerő: 70 kg, 220 kg pilótasúlyig
- Gyújtás: Power Ignition CDI
- Porlasztó: Bing 32
- Léghűtés
- Speciális rezonátorkipufogó
- Fogysztás: 2,5 l/h-tól
- Légcsavar: 122 cm, kettőlű (két részre szedhető)
- Indítás: kézi vagy elektromos
- Üres tömeg: 24 kg
- Üzemanyag tartály: 10 l
- Választható alsó és felső ernaly bekötéssel
- Ár: 3 300 € + ÁFA

www.parapower.hu

Quest! xc

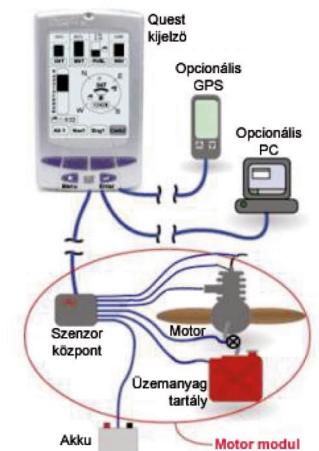
Fedélzeti számítógép & információs központ
az Active Flight Systems Ltd. -től.



Az új Quest! xc 4 az 1-ben. Repülési információs központ hátimotoros pilótáknak.

A Quest! xc egy helyre gyűjti az információkat:

- ✓ Üzemanyagszint és motorállapot
- ✓ Vario- & Altiméter
- ✓ Fedélzeti számítógép & repüléstervezés
- ✓ Adattárolás & repüléselemzés



Mire képes a Quest! xc? A Quest! xc kijelzi...

- Q az üzemanyagszintet (akár 2 külön tartályban, külön érzékelőkkel)
- Q a motor hőmérsékletét (7 érzékelő, melyek elhelyezhetők például a következő pontokon: hengerfej, kipufogó, víz, olaj, levegőszűrő).
- Q Fordulatszámmerő
- Q Üzemidőmérő
- Q Akkumulátor-feszültség
- Q 4 magasságmérő, varióméter (emelkedés/süllyedés), légnagyomás-kijelző, léghőmérsékletet és sebességet mérő érzékelők.
- Q Ha egy közönséges GPS-hez csatlakoztatjuk, a Quest! xc képes kiszámítani a szél sebességét, az irányát és a levegő sebességét is. Ez talán a legérdekesebb alkalmazása, hiszen így megtudhatjuk, hogy milyen irányban, milyen távolságra vagyunk a felszállóhelytől, sőt azt is, mennyi időbe telik oda visszaperni az adott légviszonyok között, és ehhez mennyi üzemanyag szükséges!

A Quest! xc grafikus kijelzőjén a pilóta láthatja, mikor kell visszafordulni a felszállóhoz!

A Quest! xc egy közönséges alti-variánál nem nagyobb kijelzőből áll, amely egy kis dobozhoz - az érzékelők központhoz - csatlakozik. A műszer a doboz nélkül is használható alti-varióként szabad (motor nélküli) repülésre, GPS-szel társítva pedig az adattároló és az utólagos repüléselemző szoftver által nyújtott lehetőségeket is kihasználhatjuk.

A Quest! Xc kezdő, haladó és versenypilóták számára egyaránt ajánlott.

A kezdők: nyugalmukat biztosítja, hogy ellenőrizni tudják felszerelésük megfelelő működését.

A Quest! xc használatával csökken annak veszélye, hogy kifogyjon az üzemanyag, vagy más váratlan meghibásodás forduljon elő.

A haladók: bátrabban eltávolodhatnak a felszállótól, megtapasztalhatják az igazi „cross-country” repülés élményét, pontosan tudva, meddig elég az üzemanyag és mennyi idő szükséges a visszatéréshez.

A versenypilóták: könnyebben kihasználhatják a motor és a szárny maximális teljesítményét, élőben tesztelve és korrigálva, emellett az üzemanyag felhasználását is jobban megtervezhetik a navigáció során.

A kijelző mérete 136 x 80 mm (5.3" x 3.2"), a műszer teljes súlya a standard érzékelőkkal és dobozzal együtt alig 500 gramm.

További információkért látogasd meg a www.activeflightsystems.com honlapot vagy írj erre az e-mail címre: ppg@vampair.hu.

Repülj messzebb, magasabbra, biztonságosan...

Quest! xc

ITV ernalók

Agusztus az anticiklon és a kánikula végét hozta. Egyben változatos felhőképződményeket is. Negyedikén, pénteken hétfőn körül arra figyeltem fel, hogy a viszonylag alacsony szintű, drámaian sötét stratocumulus felhőrétegen átdereng a napfény. Itt-ott résék is fel-feltűntek. Egyébként is akut repülési viszketegségem volt, a napnyugta felhőréteg feletti látványának esélye félresepert minden más programot.

Rekordidő alatt a faluszeli legelőn voltam és teregettem, ki-vételesem nem egy Reactiont, hanem egy ITV Pawnee-t. Ez a döntés engem is meglepett, mert ezzel az ernalóval közel egy éve, összesen egyetlenegyszer repültet, távolról sem ismertem olyannyira, mint a 25 m²-es Dudek elfogóvadászernyőt. Pedig a felhők mozgása, gomolygása nem igért „gyógy”-időt odafent. Nagy oldalviszonyú, nem reflex profils ernalóval vágni neki a felhők áttörésének igencsak izgalmas vállalkozásnak ígérkezett. Az elsődleges szempont viszont a minél gyorsabb emelkedés volt, annak nem sok értelmét láttam, hogy egy pici és stabil ernalóval felhőoszlás vagy esetleg napnyugta után kecmeregek fel az inverzióba, vagy ami még rosszabb: a tankban maradt három liter benya célom elérése előtt kifogyjon. A Pawnee nem keréte magát, engedelmesen tűrte az „utángejtős” startot és a várakozásoknak megfelelően emelkedett. Ez 5,7-es oldalviszonyának, hagyományos profiljának és performance kategóriás síklószámának volt köszönhető. Hárromnegyed gázon, stabil 3-as variójával kapaszkodtam a felhőalap felé. Ez annyira parádés volt, hogy lekaptam a gázt, hálá nem is a Simonini tol, hanem a felhő szippant befelé. Ez egy rég és távol szétesett, a szél által szélátlapotott Cb-tól igencsak meglepett



volna, de sosem lehet tudni. Meggyőződtem róla, hogy alapjáron 1,1-es variójával süllyedek, így ismét rászúrtam a gázt. Szél annyi volt, hogy végig a felszálló mező felett maradtam. Kevesebb mint tíz perc alatt a Pawnee elkezdte nyaldosni a gonosz szürke felhőfeszítőnyeket. A magasságmérő QFE 1200 métert mutatott. Már csak rést kellett találnom, hogy a napos oldalra kerüljek. Ez is összejött. Az ernaló mocorgott, de a vártanál sokkal lágypárnán, távolról sem rázott olyan szárazon, mint egy gyorsra trinnelt reflex profils. Fotóztam és fáztam vagy tíz percen át. A látványtól majdnem elbőgtem magam. Aztán kerestem egy lyukat az alattam gomolygó felhőtengeren és alábuktam. 900 méteren leállítottam a motort. Reactionnal ettől kezde még hat-hét percig tartott volna a reptilés. Gyorsítóval felelemtídeig. A felhőalap alá bukó nap utolsó sugaráiban játszodva tizenyölcperc motormentes repülést kaptam ajánláékba a Pawnee-től. Mint egy teljesítményvitória, úgy siklott, hogy az már-már sikamlós volt. Játékos, majdhogynem pajkos. Éreztette sajátos morfológiáját, de ez nem volt soha kellemetlen. Gimis koromban volt szerencsén egyszer egy nálam jó két fejjel magasabb, tökéletesen kisportolt, bár kissé El Greco-san nyurga testalkatú kosárlabdás lánytal hancúrozni. Ó is elvezette, az sem kizárt, hogy ök kezdeményezett. Ezt az egysüttlété idezéte fel bennem a Pawnee. Leszállás előtt újraindítottam a motort, mert a szél kicsit elsdort a placellt. A földet érést motor nélkül hajtottam végre, bár a szélzás a temető mellett tisztásom már függőlegesen csüngedezett. Példásan hagyta magát elfekezni. Lehet, hogy a felhők és a hidefront utáni látás is benne volt, de olyan jól esett a Pawnee-val, hogy úgy döntöttem: nem titkolom el. Bevallom, az ITV ernalókat nem sok meggyőződéssel forgalmaztam eddig.

Pedig Heniu Dyudch, a cég roppant dinamikus és szimpatikus fónöke régi címborám.

Az ernalókat nem alultáplált kiskorúak varrják valami kínai

katakombában, hanem echte franciák, ott helyben Chambéryben.

Kivétel nélkül minden francia szármártam erre a márkaéra céksziszlik, bár egy francia től ez mondjak el is várható...

És mégis, a Dudek ernalók árnyékában nem éreztem, hogy van igazi létejogsultságuk, hogy volna értelme foglalkozni ilyen féligrésekkel, féligrésekkel.

Ezt is rosszul ítétem meg. Próbálom korrigálni a továbbiakban.

Azóta kerestem az alkalmat, hogy a birtokomban levő három 25 m²-es (M-es) ITV ernalót, azonos körtílmények között, mégpedig ideálisnak nem mondható légköri viszonyok között vethessem össze. Erre augusztus hetedikén az esti órákban adódott alkalom. Alacsonyan tolhattak a felhők, de az eső elállt. Vizes fűre teregettem, elsőnek a Tomahawk 2-t.

A szélzás a temető melletti völgyben hol lógott, hol 45 fokos szögben fityegett. Kipróbáltam a kifordulós, majd a belefutós startot is. Mindkettő kötelességtudóban és szolgálatkészen teljesítette a Tomahawk. Butabarát, jegyeztem meg magamban. Motorral tolatta magam egy kicsit késve ért utol, de magától megállt a fejem felett, meg sem kellett fekezni. Négy lépés után elcuppantott a földtől és meredek szögben emelte. Visszavettem a gázból, alacsony sebességen, laposan fordulóztam vele. Igen barátságosan viselkedett kis sebességen. Igazat kellett adnom Michel Touitou oktatómáknak, aki azt róttá fel a reflex ernalóknak, hogy csak gyorsan tudnák jól repülni. Eztén minden cáfoltam, azt állítottam, hogy motorral megtámasztva én lassabban tudok repülni Reactionnal, mint bármelyik hagyományos profils ronggyal. Ez igaz, csak éppen más az, amikor motorral „megérőszakolva” kényszerítjük az ernalót nagy állásszögön történő átesés határán billegésre, és megint más, amikor természetesen, magától érte a földet a felhőmények de semmiképpen nem „puha pös” jellegükön találtam. Jól siklott, spirálba könnyen hagyta magát bevenni és külös fék mérőszéktől húzására magától kijött belőle.

Végsébességről nem érdemes beszélni, de azért el tudom képzelni, hogy távot lehessen repülni vele, különösen „economy” jelleggel. A leszállást precízen engedte végrehajtani, úgy motorral, mint nélkül. Két „touch and go” után szükkített fordulóban értem vele földet, szinte csak akkor engedtem vízszintesbe állni, amikor már érte a lábam a földet. Ezt is készségesen tűrte. Összességeben igen kezessnek és barátságosnak találtam. Unalmasnak egyáltalán nem.

Összegyűjtöttem rózsába a Tomahawk 2-est és már teregettem is a Dakota-t. Ez az ITV legfrissebb fejlesztése, Heniu az első sorozatból adott át egy ernalót Basse Hambról. Ezzel az ernalójával senki követi a jelenlegi divatot, a Dakota profilját csak annyira „reflexesítette”, hogy az megfelelően stabil és csukásbítos legyen még erősen turbulens viszonyok között is. A Dakota az első ernaló a világon, amely megfelel az új, igen szigorú CEN szabványnak. Az igazi újtáj abbán rejlik, hogy az autostabil profil legfrissebb fejlesztési eredményeit a hagyományos típusú ernalók előnyeinek megőrzése mellett tudta „belegyűrni” a konцепcióba. Megmaradt a könnyű felhúzhatóság és a lassú reptilés képessége, és a „hozzávetőleges” irányítással szembeni tolerancia. Amikor a zsákóból elővettek, azonnal felültünk, hogy milyen egyszerű, milyen apróra össze van hajtogatva. Súlya meg sem közelítette az átlagos ernalókat. A zsinórzsérválogatás-kibogozás néha oly kinos perceit egyből megspóroltam.



Az egyre lágyabb lengedezsében annak ellenére könyvedén húztam fel, hogy közben csurom vizes lett, egyetlen mozdulattól feljött és azonnal meg is állapodott a fejem fölött. Trimmel vagy anélküli, stabilitása minden esetben vitathatatlanul bizonyult. A kifordulás, gáz és a 25,5 m²-es feltület közel 120 kg-os terhelése ellenére már a harmadik lépésnél elemelkedtem. A 100%-ig reflex szármákkal szemben a Dakota lágyabban, finomabban egyengette a fasis feletti turbulenciát, fordulóban pedig egészen megdöbbentő teljesítményt produkált. Bár feszenek éreztem a fejem felett, az autostabil ernalók jellemző „kémény” irányításhossát nem tapasztaltam, lágyan, lengén, könnyedén, motorteljesítmény igénye nélkül tudtam feldolozni vele, anélkül, hogy hajlamos lett volna számyégi irányba lecsúszni, vagy a túldöntött fordulóba belemérülni. A közelí kükoricást kontúrozva precízitását is megtapasztaltam, majd parkettágon teszteltem emelkedési képességét. Nem maradt le, nem tudtam kitolni magam alól, amitől ha zsákesés nem is, de az következhetett volna be, hogy nagy állásszögön csak túra a levegőt, és nem szármáktól, hanem vitorlaként viselkedik. Dinamikusan vette fel a sebességet és valoszínűleg ezáltal értem el ezáltal + 3-as variót tartós emelkedésben. Továbbra is full gázban repülve, beiktattam néhány túldöntött fordulót. Olyan lendületesen és akár „sarkon” fordult a Dakota, mint a Reaction, csak éppen emelkedtünk közben. Ez nem semmi, gondoltam, és kétszáz méteren lekaptam a gázt, teljesen kiengedve hagytam a trimmeket és negyedgázon fordulózgattam. Ugyse hinné senki, hogy nem lett wingoverezés a vége. Ugyanazt a megbízhatóságot és kiszámíthatóságot éreztem, min a Tomahawk 2-vel, csak éppen turbós változatban. Vagy tíz perc félrengés után egy jó kövér spirál beiktatással megkezdtem a süllyedést. A Dakota az első centimétereit után gyorsan bedölt és pörögni kezdett. A beülő lapja érezhetően deformálódott a „g”-k alatt. A harmadik forduló után már túlzottan találtam a tempót, kissé talán zavarit is, hogy magam alatt

látom az ernyőt, erre felelemtem a belső kezemet, a forduló ettől azonnal lelassult, és az utána következő süllyedés ugyanolyan könnyen kezelhetőnek bizonyult, mint egy tanulóernyőn. Behélyezkedtem egy hagyományos „S” megközelítésbe, sima kilebegtetés után akár tojásokra is leszállhattam volna.

Kellemes meglepetés volt ez a teljesítmény, a biztonság és a stabilitás, bevallom, nem néztem volna ki ebből a végül is meg-lehetősen egyszerűnek tűnő rongyból. Az ITV új modellje véhettően a stabilitásra vagyó kezdőktől a sebességet és jó manöverezhetőséget kereső tapasztalt pilótákig mindenkinet kedvére tesz. A turbulenciában nyújtott passzív biztonságát az egészít ki, hogy kevesebb motorteljesítmennel beér, mint egy 100%-os reflex profilos, ha pedig veletlenül magával ragadja a hév a pilótát és olyan manőverre vetemédk, amihez még nem ért, azt nem fogja könnyörtelenül megbüntetni.

Érmyő rózsába és már teregettem is a Pawneet.

Bár ezzel is gyerekjáék volt a start, az oldalviszony azonnal érezhető volt. Nagyobb odafüggetlenséget igényelt, mint a két előző, de egyértelműen többet is nyújtott. Repülési tulajdonságait csak azért nem részletezem, mert a bevezetésben már jól megdicsértem, másrészt, mert Kiss István oktató barátunk már tesztelte körábban és az ő alábbi szavai bizonyára hitelesebbek:

– Kipróbálásra, tesztrepülésre kaptam a Pawneet, de végül a vele megcserekelt repülési élményért kell köszönetet mondaniom.

A földi gyakorlatok, a kúpolázás azt sejtette, hogy egy igazán, teljesítményre kihagyott ernyővel állok szemben.

Még aktív, termikes időben akartam repülni vele. Az első startkísérletnél már kellemes meglepetés ért. Nehezebbre számítottam. Igen kellemes, könnyen startolható ernyőt alkottak az ITV szakemberei. Bár az idő aktív volt, nagyon sima repülésben volt részem.

Amikor valami enyhe mocorgást éreztem az ernyővel, azt hittem, valami 0,5 m/s- os, max. 1 m/s-os emelésbe kerülttem, ezzel szemben a varió 2 m/s feletti emelést jelzett. Meglepően simán vészeltem át ezzel az ernyővel a termikes időben oly gyakori

„rázós” pillanatokat. Már majdnem olyan volt, mintha az esti gyögy időben repültem volna... Véleményem szerint ez az ernyő a Nemo Moto és a Reaction közötti jellemző tulajdonságokkal rendelkezik.

Bár CEN Standard minősítésű, kezdő ernyőnek nem nevezhető. Leginkább a Nova Tatoo vagy az Advance Sigma 6-os osztályába sorolnám. Kivitelezése példamutató, egyetlen ránc síncs rajta. A fák az első negyven centiméteren hatékony, a válasz azonnali, homogén és lineáris. A fékerek közepesei több órás termiklés sem fárasztanak el vele. Termikben azonnali otthonosan mozogtam alatta, siklószáma (különösen így 40 km/h körül) igen hatékonyá tette két termik közötti átskládban. A repülés minden fázisában jó kommunikált velem. Nem hétköznapi oldalviszonya ellenére fülcsukásra nem volt hajlamos, viselkedésében inkább toleránsnak találtam, mint teljesítményre kihagyoztam.

Azoknak ajánlom, aikik már nem teljesen kezdők, nagyobb teljesítményeket szeretnének elérni, aktívvabb időben, de lehetőleg stresszmentesen.

Én valószínűleg azért találtam aznap a Pawneet a legélvezetésesebbnek, mert az volt a legmarkásabb karakterű, az által jellemezően a legtávolabb a minden nap rendszerességgel repült ernyőktől, anélkül, hogy azoknál unalmasabb lett volna.

Összefoglalásképpen:

A Tomahawk 2-est hasonlithatnám egy motoros gyakorlórepülőgéphez, mondjuk egy Grobhoz, vagy egy Bulldoghoz, a Dakotát egy Zlin Trenerhez vagy kis túlzással egy Extrához, a Pawnee-t pedig egy Stemme-hez vagy Ventus 2CM-hez.

Akinek kedve támadt személyesen meggyőzödni a fent leírtakról, várom egy tesztrepülésre, kiváncsi vagyok a véleményére. Jelentkezni lehet a gyuri@vampair.hu e-mailcímén, vagy a 06 30 932 29 37-es telefonszámon.

Szabó György írása, Klocza Zsolt fotói



Oktatók és forgalmazók:

Budapest és környéke:
 Blaumann „Indián” Attila, tel.: 06 20 922 53 99
 Kiss István, tel.: 06 20 934 05 44
 Szalma Gábor, tel.: 06 30 950 74 60
 Varga „Gavros” Gábor, tel.: 06 20 361 60 73

Tatabánya és környéke:
 Kiss Oszkár, tel.: 06 20 954 64 45

Gödöllő és környéke:
 Szabó Péter, tel.: 06 20 346 60 04
 Szabóné Koleszár Édina, tel.: 06 20 476 85 66

Kecskemét és környéke:
 Balázs „Rasta” Róbert, tel.: 06 70 335 23 65

Szekszárd és környéke:
 Biró Bálint, tel.: 06 70 942 05 54

Debrecen és környéke:
 Torkos Tamás, tel.: 06 30 985 9053

Mátra és környéke:
 Farkas Tibor, tel.: 06 70 312 76 09

Gyűrő:
 Szabó György, tel.: 06 30 932 29 37

vampair

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



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
- röpsűlyos kuplung
- levegőben újraindítható
- 125 cm-es légcsavar
- 55 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2950 euró

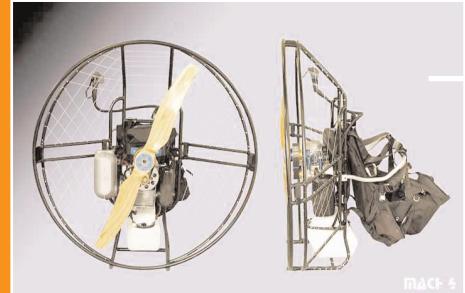
SMN 130 tandem, 206 cm³-es Simonini motor

- 26 LE/7200 fordulat
- rezonátor kipufogó
- önindító
- három részre szétszedhető keret
- 130 cm-es légcsavar
- 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 légcsavar
- 53 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2190 euró

Végh Ernő
Telefon: 06 20 932 9004
E-mail: vegherno@mailbox.hu



FLY CASTELLUCCIO®
PARAMOTOR & PARAGLIDING



GRADIENT

siklóernyők

JÓ LÓRA KELL TENNI

www.gradient.cx
megújult weboldal

BRIGHT III - új DHV1

GOLDEN - DHV1/2

ASPEN II - új DHV2

AVAX XC - biztonságos versenyernyő
BiGOLDEN tandem - új DHV1/2

TAURUS - DULV hátimotorozáshoz

0620 9264 -251 info@airmax.hu www.airmax.hu

airmax
SIKLÓERNYŐ ÉS KITE CENTER

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, siklósázm, trimmsebesség. Távrepülőknek...

OZONE
www.FLYOZONE.BG

ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól.

BUZZ & RUSH



1575 eu.

MESCAL, DHV 1, Funcruiser
Egy erényő, melyet ajánlunk tanfolyam utáni kezdőknek, főleg ha szeretne alpesi, turbulensebb körülmények között is békesen 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.



1675 eu.

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 erényő, 5 méretben kapható,. 8 Jet nyílása van.



CAYENNE, DHV 2. Sportster
Az erényő mely megalapozta a cég hírnevét. Aki láttá, megjegyezte. Vérbeli sport erényő, 8.5-ös átlagolt siklószám, 22-38-53, szinte érthetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akróhajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonysággal.



2035 eu.

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



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



Poison, 2-3

Az új kihívásokhoz

SKYWALK
PARAGLIDERS

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



APOLLO

UL AIRCRAFT „HALLEY“

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