

magártoll

165. szám 2006. szeptember



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 bölcsővel és töltővel, szivargyújtós tápkábel, GA27C antenna, szavatkormányra rakható bölcső (a mellékelt ábrán), setup CD



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

**HOR-PROP**

Falégsavarok és **NIMBUS** hátimotorok gyártása



HE-R80 2200 Euro
HE-R120 2400 Euro



SOLO 210 1700 Euro



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
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, lapzátra az adott hónap 2-a. Kiadványunkat a hazai szabad repülést támogatók részére küldjük, névre, címe 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: Ancsa a starthelyen



Mint cseppben a tenger, úgy van benne ebben a történetben a magyar siklórepülés összes nyüge. Onnantól, hogy lassan már nincs hol repülnünk; odáig, hogy mennyire vesszük komolyan saját magunkat, és mennyire vesznek komolyan bennünket azok, akiknek ez lenne a feladatak és kötelességük. Mégis, tán soha még nem lett ennél több kudarcból ilyen (siker? ki tudja? Inkább úgy mondanám) jó érzés. Ami sokszor több a sikernél. De előre is kell tekintenünk. Ezért a következő pár mondat egyike másiká négyzetgyök alatt íródott le; egyszerűt, hogy ne bántsuk meg azokat, akik szeretnek bennünket, másrészről, hogy esetleg maradjon még repülési lehetőség számunkra a saját hazánkban.

(Cikkeink az 5-9. oldalon)

Jelentés az 1. Női Siklóernyős Nemzeti Bajnokságról

A verseny nem nyílt siklóernyős versenyként, hanem kizártólag a női mezőny számára lett meghirdetve. Helyi szabályzatát július 25-én adtuk először körbe, ekkor kértem telefonon az elnökség elérhető tagjait, hogy járuljanak hozzá a verseny „magyar” megjelöléséhez. Ekkor kértem fel a fővárotni szerepkörre FEJÉREGYHÁZI Lászlót az MRSZ új elnökét, aki ezt a tiszttet elvállalta. A feladatokat a rendezőség jelölte ki. A



KEREKES László
versenyigazgató

távminimum 10 km volt, a számítás a legutóbbi MKK képlet szerint történt. 18 fő nevezett. A napok és a feladatok a következők voltak:

2006. szeptember 7. 1. nap: Nagyeged - Vadna 39 km-es céltáv. Egyedül TÓTH Zsuzsi tudott elindulni, de nem értékelhető távot repült.

2006. szeptember 8. Összezáródó felhőzet, eső és erős szél miatt a nap le lett fújva.

2006. szeptember 9. 2. nap: Nagyeged - Poroszló 36 km-es céltáv. Három



pilótának sikerült megrepülnie a 10 km-es távminimumot. TÓTH Zsuzsi nyerte a napot 28 km-el, második DARAGÓ Ági 20 km-el, harmadik BERETKA Krisztina 14 km-el. Többen megközelítették a 10 km-es minimumot, de nem repülték túl.

2006. szeptember 10. 3. nap. Nagyeged - Mátraballa 32 km-es céltáv. A 10 km-es távminimumot csak TÓTH Zsuzsnak (18,6 km) és URBÁNYI Anikónak sikerült túlrepülni (11,4 km) a többiek közül sokan repültek 7-9 km között.

A verseny szabályozása alapján így tudtunk végeredményt hirdetni:

1. TÓTH Zsuzsanna 419 pont
2. Daragó Ágnes 136 pont
3. Beretka Krisztina 63 pont
4. Urbányi Anikó 26 pont

Összegzések

September 7-10-én került megrendezésre az Első Női Siklóernyős Nemzeti Bajnokság, amelyen mint zsűrielnök vettet részt. Aktív közreműködésemre azonban nem volt szükség, hiszen a versenyen egyetlen óvás sem érkezett. A versenyzők fegyelmezetten viselkedtek, és minden előírt szabályt betartottak. Kiemelten fontosnak tartom megemlíteni azt a csapatszellemet, ami a verseny egészére jellemző volt. Annak ellenére, hogy a versenyzők ellenfélként álltak egymással szemben, hiszen az egyéni eredmények kerültek értékelésre, mégis rendkívül sokat segítettek egymásnak. A tapasztalatabb pilóták biztatták a kevésbé gyakorlottakat, és igyekeztek minél több technikai tanáccsal is ellátni egymást.

Azt hiszem, ennek a hozzáállásnak is köszönhető, hogy az egész verseny rendkívül jó hangulatban, konfliktusok nélkül zajlott le. A szervezők pedig minden feltételt biztosítottak, ami az esemény zavartalan lebonyolításához szükséges volt. A rendezvény jól szervezett, összehangolt munka eredményeként rendkívül jól sikerült. Remélem ez az esemény hagyományteremtő volt, és a jövőben rendszeresen megrendezésre kerül majd!

Budapest, 2006. szeptember 25.

BRINGYE Viktória

Nagyon fegyelmezett, ügyes és kedves környezetben rendezhettük meg ezt a versenyt, és ezt valamennyi rendezőtársam nevében mindenkiötöknek köszönöm. Jövőre ránk biztosan számíthatok, mert



a legfontosabb eredménye a rendezvénynek, az egy főre eső jóérzés, minket is megragadott. Jobb előkészítésre és biztosításra számíthattok, és korábbi meghirdetésre, hogy tervezni tudjatok. Nagyon hiányzott Ákos Zsuzsi, KOLESZÁR Edina, FELDMANN Eszter, Kiss Viki, BELÁN Kinga, LUDVIG Laura, SZAKÁTS Kinga, FEDERI Éva, AGYAGÁSI Timi és ÁDÁM Judit! És minden siklóernyős lány, aki nem volt ott! Remélem, jövőre találkozunk!

GURIGA

A lényeg: szerintem, ennek a versenynek nem is az lehetett a valódi célja, hogy a nevezők között egy magyar női bajnokot keressen, sokkal inkább volt egy nagyon nagy motivációs segítség, ahhoz, hogy egyre több lány kapjon kedvet a távrepüléshez, esetleg később a valódi versenyzéshez, ami talán egy pár év múlva tényleges magyar női rangsoroló lehetne, vagy egyik elemét képezhethné. Bízom benne, hogy ez a kis lépés nagyon szép távok megrepüléséhez adta meg számomra az indítatást.

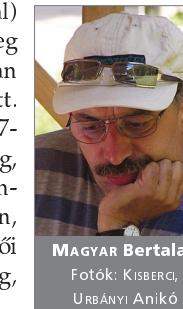
A Guriga által felsorolt lányok nekem is nagyon hiányoztak, illetve kiegészíteném még BARBORJÁK Katival, MAGYAR Kingával. Ha ez a 12 lány ott lett volna, az eredmény is nagy valószínűséggel másként alakul, illetve még színesebbé tehetették volna a versenyt. Tudtunk volna tanulni tőlük, és a verseny színvonalát is emelték volna. Köszönöm Guriga, és mindenkinél a segítséget.

Üdv: **BEJI-SZABÓ Angelika**



Légi-(kis)asszonyok

Mint Guriga jelentéséből (5. oldal) kitűnik: július 25-én hirdettük meg hivatalosan a versenyt; amit azonban kitalálója már május óta szervezett. Magam, rendezőként szeptember 7-én, szerdán délelőtt tudtam meg, hogy csütörtök reggel nem a Csobáncon, nem a Pilisen és nem Óbudán, hanem Egerben kezdődik el az I. Női Siklóernyős Nemzeti Bajnokság, mivel



MAGYAR Bertalan
Fotó: KISBERC, URBÁNYI Anikó

Ehhez képest értékeljétek azt, hogy csütörtök reggel már a novaji Nomád Panzió szép faházaiban, idilli környezetben gyülekezett a mezőny és a rendezőség. Ha már a Nomádnál tartunk: nagyon remélem, hogy a következő női nemzetit is olyan helyen rendezzük meg, amely a Nomádból elérhető.

(Megjegyzés: a reggelit azonban csak olyan hölggyeknek ajánlatos igénybe venni, akik egy számmal nagyobb ernyővel repülnek. Bár lehet, csak én vagyok olyan surmó, aki életében először kezdett úgy versenynapot, hogy végigevett egy négy méteres asztalt a sült császárszalonnától a bundás

kenyéren és a vöröslazacon keresztül a szőlővel sütött almás palacsintáig...)

Köszönet az egrieknek a helyszínért! Immár nem először bizonyítják, hogy szívesen és szívvilággal látják vendégül az arra járó pilótákat. Ha kell, még versenyzővel is kisegítik a mezőnyt; mi több, még dobogós helyezeteket is biztosítanak nagy vendégszeretetükben (DARAGÓ Ági és BERETKA Kriszta).

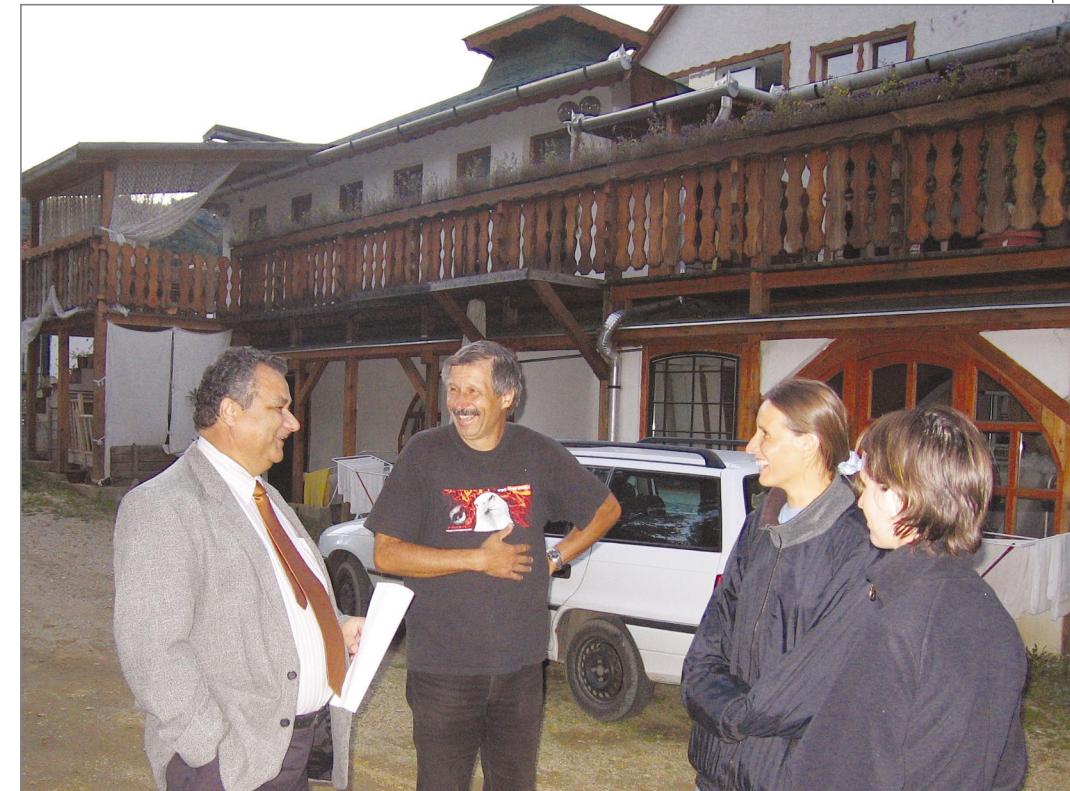
Annak ellenére fertünk el kényelmesen az Egeden, hogy váratlan vendégként érkeztünk Egerbe, ahol egyébként három másik repülőrendezvény zajlott éppen: a Veterántalálkozó, a BAZUL Kupa és az Apolló Találkozó.

Vb=Az uellesek is nagy szeretettel láttak minket; a levegőből. Mivel tanulékony fajta vagyunk, fél óra alatt rájöttünk, hogy ha kelet felől motorzúgás hallatszik, akkor légiriadót kell elrendelni, mert egy percen belül kibukkan

az erdő mögül egy sárkány, és csúsztatva, integrálva végigsöpör fölöttünk hat méteren. Ezúton szívünk köszönjük a mélyenszántó érdeklődést - különösen azt, hogy végül is egyszer sem vittek el az orrkúpon egy éppen startoló kupolát.)

A lányok fantasztikusak voltak; szépek, kedvesek. Kár, hogy aztán bekötötték magukat; föltették a sisakot; aktiválták az útvonalat és elrepültek. Volt, hogy „légi megfigyelés” közben két kézzel kapaszkodtam a hevederekbe egy plusz három és feles idegbeteg liftaknában; s közben a rádión hallgattam, amint a később győztes versenyző beszél az egyik vetélytárhoz, hogy: "még egy kicsit jobbra... ott vagy! tekerd meg!" És békesen tekerték mind a ketten.

Vc=Láttunk aztán olyan nem kettessel kezdődő sporttársat is, aki sok éves tapasztalatot repült elő a barátnőjének. Ami kétségtelenül az ismeretátadás egyik remek módja. Node verseny közben,



útvonalon? Mások meg csak úgy kijöttek repülni; és félórákat vacilláltak a starton egy délutáni lecsúszás kedvénél, nem zavartatva attól, hogy mögöttük versenyzők kaparják magukat.

A díjátadón aztán ismét fantasztikus, szép, kedves lányok örültek a kupáknak, emlékérmeinek, HEMI-féle pólóknak; hallgatták GURIGA, FEJÉREGYHÁZI László MRSz-elnök és BARÁTH Zoltán beszédeit a hűvösödő estében.

Egy szóval: láttunk egy jó versenyt. Láthattuk, hogy szinte lehetetlen ma Magyarországon siklórepülő versenyt rendezni – és láthattuk, hogy mégis lehet, ha nagyon akarjuk. Hogy meg ezúttal csak nők versenyeztek, az a levegőben már nem látszott. A levegőben mindenki pilóta.

Navigare necesse est. Ezért bízzunk abban, hogy jövőre is lesz női nb. Csak mert jönnék rendezni... ■

A siker közös!

Néha úgy érzem, sok, néha meg azt, hogy kevés szó esik a Sárkányrepülésért Alapítványról.

1989-ben 199-es sorszámmal bejegyzett alapítványunkat az MSE sárkányosok azért hozták létre, mert saját lábra kellett állnia a klubnak. Kevesen tudják, hogy valószínűleg az ország legdrágább klubja ez, sok olyan költség terheli a tagságot, amiről mások nem is tudnak. Évről évre nagy kérdés, megérjük-e a következő évet. Ezt látva, szabad pénzeinket egy biztonságos helyre akartuk menteni, ahol mi tudunk gazdálkodni vele, és ha kell, kisegítjük magunkat. Ez eddig szerencsésen alakult, mert nem fogy, hanem gyarapszik az alapítvány tőkéje. Adakozásból, adó 1%-ból, munkából, kamatból jött össze a jelenlegi közel 4 M forint, igaz, ehhez 17 év kellett. Ebből tudjuk a különböző MSE-pályázatokhoz szükséges önrészt felmutatni, aztán vagy nyerünk vagy nem, de van mire támaszkodni.

Eleinte csak sárkányos kérések támogatása fért bele a keretbe, az is szűken, majd mikor a siklóernyőzés kezdett lábra kapni, őket is segítettük. Hogy ez a segítség nagyobb lehessen, próbáltuk a támogatók közé az ernyősöket is meg-nyerni. Ez valamelyest sikerült, mert majdnem duplájára nőtt az 1%-ból megkapott pénz. Lassú emelkedéssel ez az utóbbi néhány évben 400e. forint fölé kúszott.

Érdekes jelenség, hogy a pályázható pénz alig-alig akar elfogyni, kevés a jelenetkező. Sok éve bizonygatjuk, bár nevében sárkányos szervezet, de legalább annyit adunk az ernyősöknek is. Nyáron már örömmel olvastam vitafórumban is, hogy ernyős ajánlotta ernyősnek alapítványunkat. A Madártollban

BERCITŐL megjelent figyelemfelkeltő írásoknak, levlistás reklámoknak, GURIGÁNAK és ZSUZSINAK hála, úgy tűnik az idei év áttörést hozott, mert az értesítés szerint majdnem 50%-kal megugrott az adó 1%-ból átutalandó bevételünk.

Egy-egy verseny nevezési díjában ugyan nem sok változást jelent a támogatásunk, de a rendezőnek megnyugtató, hogy van egy stabil forrás, amire számíthat. Így jövőre talán olyan általánosabb, több helyen hasznos hozó támogatás is beleférhet keretünkbe, amire eddig nem volt lehetőség. Továbbra is döntő lesz az olyan támogatás, ahol több pilóta élvezи az előnyt. Természetesen a célzottan érkező támogatásoknál továbbra is a célba jutást segítjük a törvényes lehetőségek szerint.

Bár meglehetősen ritka, leginkább MSE sárkányosok által használt lehetőség az adakozás, felhívom a figyelmet, hogy az alapítvány számlaszáma megváltozott (10918001-00000021-33980000). Az ismét módosult adószabályok miatt „csak” 3.4 M Ft-os éves jövedelemig lehet adójóvárást kérni az adományok után. Az 1% azonban szerencsére nem korlátozott...

A lényeg talán eddig kimaradt az írásból: köszönjük a bizalmat és a támogatást. Tervünk és ötletünk van még bőven, pl. a honlapon (www.daidalosz.uw.hu) is lesznek változások. Azon leszünk, minél többen legyenek minden oldalon, ott, ahol adnak és ott is, ahol kapnak. ■



A kuratórium nevében:
BARÁTH ZOTYÓ

Névjegy: FÖRDŐS Zoli

A Móricz Zsigmond körtéren találkozunk. Süt a nap, Zoli jókedvű, tett-rekész. Beülünk egy sörozőbe és csapunk egy vidám beszélgetést.

MIKE: Mikor kezdtél el repülni?

ZOLI: Most júliusban volt tíz éve, tehát ez elvileg egy jubileumi riport. SZEGEDI Miki baráttommal együtt kezdtük el a siklóernyőzést. Repülésünk története azóta is összefonódik és nagyon jó barátok lettünk. Korábban mountain bike-oztam, csapatban versenyeztem, ezért megvolt a kötődésem a termézzetőhez. Gyakran jártam kint a hegyekben, ahol láttam sárkányosokat és ernyősöket is. Egyébként én már kiskoromban rá voltam kattanva a repülésre, ezért elkezdtem maketteket építeni. 16 évesen sárkányozni akartam, de épp lekéstem a tanfolyamot. Végül az érettségi után döntöttem el, hogy most már tényleg elkezdek repülni. SIMONICS Peti volt akkor az az ember, aki oktatással foglalkozott Magyarországon, de igazából Szűcs Zoli meg BALÁzs Andris oktatott, mert a Peti pont külföldön volt

abban az időben. A tanfolyam után rögtön vettettem egy ernyőt, és ha nem is nagy vehemenszával, de elkezdtettem siklóernyőzni. Az első egy-két évből vannak nagyon jó emlékeim, amikor tényleg teljesen tudatlanul, a repüléshez semmit nem konyítva, de nagy bátorsággal elkezdtük kijárni Szlovákiába egy pár barátunkkal. Nagyon nagy élmény volt először nagy hegyek között repülni. Azután persze minden évben voltak emlékezetes utak.

Mike: Gyorsan fejlődtél?

Zoli: Nem, szerintem kifejezetten lasan. Nem vagyok egy kiemelkedő tehetség, tudásom csak az eltelt időnek és a sok gyakorlásnak köszönhető. Sok időbe telt, mire az első távomat megrepültem. Kezdetben még kifejezetten versenyellenes voltam, aztán elvetődtem 1-2 versenyre, talán az Eged Kupa lehetett



12

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 165. szám – 2006. szeptember

az első, és ráéreztem az ízre. Megtetszett az, hogy feladatok vannak, nem csak spontán elsodrómunka valamerre. Annyira átfordult a doleg, hogy ma szinte már csak versenyekre járok. Nagyon sok a munkám és amikor van egy kis időm inkább elmegyek egy versenyre, még akkor is ha utána hetekig nem repülhetek. Brazíliában már voltam négyeszer, voltunk Mexikóban, Szlovén versenyeken is többször indultam. Sosem értem el kimagsoló eredményeket, de mostanra eljutottam odáig, hogy magabiztosan benne vagyok az első egyharmadban. Az idei brazíliai versenyen Losi Misi első lett, én szériában hatodik, ezzel nagyon elégedettek voltunk.

A másik, hogy én egy DHV2-es ernalyóval repülök, egy Aspen II-essel, és nem is szeretnék ennél keményebbet. Ez is belepasszol abba a felfogásba, hogy nekem ez egy játék. Előtte egy DHV2-3 Protónnal repültettem, amivel volt egy elég komoly balesetem, de nem azért nem repülök már 2-3-assal mert megijedtem, azt gondolom, hogy ez az ernalyó az a szint, amivel és minden körülmenyek között jól érzem magam. Például a mexikói versenyen voltak igen turbulens szakaszok, ahol többször is lehetett látni, hogy mellettem kap valaki csukást és pörög lefelé. Kemény volt, mégis minden percét élveztem a repülésnek és ez azért van mert egy DHV2-es ernalyóval repülök.

Mike: említéttél egy balesetet...

Zoli: A szlovén versenyen történt. A Boka(?)vízesés fölött egy nagyon erős völgyeszeles oldalszélben kaptam egy brutál csukást, de olyat, hogy a háromnegyede eltűnt az ernalyók, és abban a pillanatban egy dupla twisterbe csavarodtam. Kidobtam a mentőernalyót és beestem a vízesés mellé. Elég nagy sebességgel értem le, bevertem a hátamat, eltört a sarkam, helikopterrel szedtek ki. De lekopogom, ez

az egyetlen siklóernyős baleset, ami történt velem, és ezt is úgy megúsztam, hogy 3 héten belül már ugyanott tandemzemtem a barátnőmmel.

Mike: Pozitív élmények?

Zoli: Vannak mérföldkövek a repülésemben. Meghatározó élmény volt például, amikor Szegedi Miki barátommal kimentünk Olaszországba repülni egy sátorral, pénz nélkül. Eheztünk, a helyi turisták sajnáltak meg és adtak csokit. Négy napig esett az első, összesen egy órát tudtunk repülni. Katastrofális volt, és mégis nagyon nagy élmény. Egyszer SZABÓ Ákos barátommal felmentünk a Krska Gorára zsákkal a hátunkon mert elromlott a felvonó, de mi csakaztis felmentünk repülni. Ezt azzal hálalta meg a sors vagy a természet, hogy (első után voltunk közvetlenül) kisütött a nap, és nívó alatt elkezdtek kumuluszok fejlődni. Úgy startoltunk el, hogy alattunk pattantak ki a felhők! Ez is egy felejthetetlen élmény!

Öt évvel ezelőtt jutottam ki először Brazíliába. Csdálatos volt ott repülni, fantasztikus volt belecsöppenni abba a kultúrába, és nekem a mostani életemet eldöntöttem. Azóta portugálul tanulok, a munkámnak pedig egy nagyon jelentős részét teszi ki az, hogy Brazíliából importálok különböző dolgokat, függőágyakat, ékszerket, kerámiákat.

A legnagyobb távom egyébként 120 km, amit a Nyikomról repültettem. Tavaly kint voltunk Piedrahítán, Spanyolországban, és ott volt egy nagyon szép

Név: **FÖRDŐS Zoltán "zé"**
Születési idő: **1977. augusztus 18.**
(Oroszlán)
Klub: **Fly Air SE**
Ernyő: **Gradient Aspen II.**
Státus: **Siklóernyő pilóta
(oktatói lejárt)**
Elérhetőség: **06-20-9316-528**

feladat, egy 100 km-es hurok amit sikerült megcsinálni, be is értem a célba, az is egy nagyon szép repülés volt. Hat órán át tartott a starttól a leszállásig. Kibéreltünk egy házat, FORGÓ Szilárd, Szegedi Miki, TASI Pepó, KÉPES Peti. Esténként főztünk vagy lementünk a főterre kajálni. Bár mindenki azt ígérette, hogy 4000 méteres felhőalap lesz, és 8-as, 10-es liftek, ami végül is nem volt, 3500 fölé nem emelkedtünk, de ennek ellenére szuper volt. A verseny előtt egy nappal megérkeztünk, felmentünk gyakorolni és rögtön repültünk egy százas távot. Ez elég biztatónak tűnt.

Mike: Oktatás?

Zoli: Megszereztem az oktatót és a Szegedi Mikivel az Air Max-nál egy szézont végigköttem. Az a nyár nagyon különleges élményt jelentett. Képes Petivel is akkor ismerkedtünk meg, a mai napig együtt repülünk és bulizni is keményen oktat.

Mike: Mit ad neked a repülés?

Zoli: Elsősorban azt a szabadságot amivel az ember az életét szereti elni. Legalábbis nekem ezt, legfőképpen. Amikor siklóernyőöm, fizikailag minden előtérrel előbbem, és azt a távolságot amit nyerek a világtól, (amikor kicsik az utcák, kicsik az emberek) az a lelkemben is ugyanúgy érzem. Annyira kicsi és nevetséges lesz az egész, kimosódik az ember lelkéből az összes hétköznapi doleg. Nekem azt hiszem ez a legfontosabb. Sokkal fontosabb mint a siklóernyőzsének az extremitása vagy a kaland része. Még egy izgalmas verseny is egyfajta magadba mélyedés, ahogy a lehetséges verziókon gondolkodsz. Nagyon szeretem azt a repülésben, hogy együtt kell gondolkodni a termézzettel. Érezni a termikek ritmusát, kiszámolni a

felhők alakulását, figyelni a madarakat ahogyan terkernek, észrevenni a füstöt, hogy melyik irányba dőlt el, látni az időjárás változását és módosítani a taktikát, egy húron kell pendülni ezekkel a dolgokkal. Fent vagy a levegőben 2000 méteren és ez akkora nagy élmény, hogy nem is lehet betelni vele. Ha kitekerek felhőalapra -ami már jó párszor előfordult velem- még mindig elcsodálkozom. Valami hihetetlen boldogság önt el. Kurjonganival is szoktam, tíz év után is. Nagyon nagy élmény egy távrepülés után leszállni valahol és belecsöppenni egy olyan helyzetbe ahol még nem voltál, találkozni olyan emberekkel akikkel még nem találkoztál. Már az is tök vicces szerintem, hogy leszállsz úgy egy faluban, hogy tulajdonképpen semmi-lyen úton nem mentél oda. Szó szerint az égből pottyanál le. Az emberek nem értik, te sem tudod, hogy hol vagy, meg kell kérdezned, hogy hogy hívják ezt a települést, hogy jutok haza, a hazajutás meg egy külön élmény. Nemegyszer amikor leszálltam az emberek behívta, ebédet adtak, vagy sütit adtak, elővették az unokájuk fotóját aki Pesten tanul, mondta, hogy legközelebb is ott szálljak le. Brazíliában már vittek lóháton, kocsiplatón, kamionban, minden volt már és ez nagyon jó, a teljes szabadság érzése... nekem ezt adja.

Mike: Távlati terveid?

Zoli: Van egy konkrét tervem, az hogy egyszer jó pilóta leszek, igazán jó. Ezt halogatom most már tíz éve. Azért remélem, ha rendeződnek a dolgaim (elég sokat dolgozom mostanában, új vállalkozásba kezdtem) minden évben 5-6 külföldi versenyen ott tudok lenni. A lejtőzésről hajlandó vagyok lemondani, de a versenyzésről semmiképp.



Írta:
FALUDI Miklós

13

165. szám – 2006. szeptember ■ A Szabad Repülők Szövetségének lapja



Siklóernyős Európa Bajnokság Morzine 2006 2. rész

Ötödik nap:

Már reggel zivatarosnak nézett ki. Az volt. A starthelyen gyorsan kiírtak egy 59 km feladatot. Cikk cakk ide oda, a nagy részét már ismertük. Nem túl hosszú, nem túl bonyolult, minden adott volt, hogy egy kicsit javítsunk a helyünkön.

A start egyszerű volt, egy nagy felhő az egész mezőnyt felemelte. Elindultunk, egyszerre mindenki. Az első 15 km-en nem volt különösebb gond, a mezőny mégis szétszóródott, mert a völgyek átsiklása előtt és után nem voltak nagyon határozott emelések. Összevissza kerestgél mindenki. Megcsináltam a fordulópontot kb. 60. helyen A morzini völgyben, pontosabban a gerincen jöttünk vissza. Elég jó emlést kaptam a gerincre érve, sokkal magasabban tolunk mint a mezőny eleje. Örömmel láttam, hogy páran azért ugyancsak gırhelnek, mert nem tart a hegyművel. Mikor az Avoriazi platóna értem, addigra az eleje már kb 4 kilométerre volt tőlem, ők követték a gerinc vonalát. Egy másik

boly elindult át a völgyön, a fordulópont felé. Erre rövidebb, de a Les Gets feletti hegymű Árnyékban volt, ráadásul az eleve egy északi oldal. Még volt mit emelkednem, közben figyeltem a két bolyt, hogy kinek hogy adja. A gerincen nem adta, a völgyet keresztezők is lent voltak. Nagyon magasan voltam, elindultam kereszbe a völgyön. Siklás közben láttam, hogy bebikkant a felő a hegy felett, és a völgyet átszelő csapat brutálisan emelkedik.

Átsiklottam a völgyet, pont alájuk, de nekem sajnos nem adta. Éppen csak annyi volt, hogy süllyedés nélkül kiértem a hegy szélére, ahonnan kénytelen voltam elkezdeni siklani a 3. fordulópont felé. A műszer világosan kiírta, hogy kb. 600 méterrel érek a fordulópont alá. Tudtam hogy ez kevés, de nem volt döntési helyzetem. Sikottam; szerencsére eléggyé tartott. A felettem levők nagyon jól tollták, mivel ebből a siklásból megcsinálták a fordulópontot, és indultak az utolsó fordulópont felé. Én belesiklottam megint a hegybe, és gırhelni kezdtem.

800 méterre voltam a fordulóponttól de nem tudtam megcsinálni, mert nem tudtam feljebb menni a hegyművel. Vártam, vártam, kb. 10 perc múlva elpatrattant egy kettes lift. Tekertem benne éppen annyit, hogy éppen csak meg tudjam csinálni a fordulópontot és elindultam vissza a völgyön. Már csak egy pont volt, 4 km-re, fent 1400-on, utána még 3 km a célig, szembe a völgyszéllel.

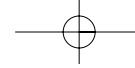
Arra gondoltam, hogy nem baj ha alacsonyan érek a fordulópont alá, mert a völgyszél úgyis fújja a hegyműtől és majd fellejtők amennyi kell. Sőt amikor láttam, hogy egy páron a cél előtt 50 méterre szállnak le, akkor még el is határoztam hogy rátekerek ott egy százast a nyugodt végcsatlásért. Nagyon döbiztem, mert alacsonyan értem oda, még 450 méter volt a fordulópontig (400-as cilinder volt) és egyáltalán nem emelt. Kerültem a hegyműtől, egyre közeledett a fordulópont. Végül úgy csináltam meg, hogy a szárnyvég majdnem hozzáért a függőleges hegyműtől és így vala-

hogy sikerült egy fél másodpercig bent lenni a cilinderben. Csipogott a műszer elindítam a cél felé. Nagyon laposan volt előttem, tudtam hogy nagyon stresszes 5 perc következik. A szükséges siklószám 6 volt. De tudtam, hogy egy kicsit lejjebb már erős völgyszél fúj szembe és jó ha 4-5-öt siklok. Ordas mákom volt, mert az első 200 méteren alig süllyedtem. Aztán egyre erősebb lett a völgyszél én meg egyre jobban nyomtam a gázt és egyre jobban láttam, hogy nagyon határeset a végcsatlás. A vége az lett hogy egy méter magasan voltam amikor keresztem a célt.

Kb 50-en értek be. Jött Vértes is kb. 10 perc múlva, de pont addigra már lestopolták a napot és elkezdték összeszedni a célszalagot. Sanya 47 kilométernél járt mikor lestopolták a napot. Mire összehaitottunk, már zuhogott.

Este láttuk, hogy mégse 50 hanem 88 pilóta ért be. A 77. helyemmel mégis előrejött a 56. helyre. Vértes nagyon rosszul járt, mert már a végcsatlás csinál-





16

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 165. szám – 2006. szeptember

mádártó
www.madarito.hu

ta kb 1km-re a céltól, amikor lestopolták a feladatot, így kb 300 ponttal kevesebbet kapott mintha még 3 percet várna a stoppolással. Nagyon durva, hogy ilyen esetben egyeszerűen úgy tekintik, mintha ott szállt volna le, ahol a lefújás pilanatában volt.

Utolsó nap:

Már reggel lehetett tudni, hogy zivataros lesz. Kiírtak valami céltávot Annecy-be, aztán visszaszűkitték egy 42 km-s helyi cikkcakkos feladatra. Elsők között startoltam, de a nagy kapodásban nem ellenőriztem a zsinórakat, így fordulhatott elő, hogy a bal oldali fék többször át volt húzva a főszínörök között. Mikor az ernyő repült, a zsinórak megfeszültek és kb. egy perce tel mire ki tudtam bogarrászni. Szerencsére a lejtő tartott és meg nem volt nagy a tömeg. Széplassan beindult egy felhő a starthely felett. Elég érdekes volt az ordas tömeg egy olyan szituációban ahol kb. 200 métert lehetett a felhő mellett feltekerni. Olyan is volt hogy komplett felhő fölött siklottam, miközben alatta tekertek. Kinyílt az airstart, átsiklottuk a völgyet, és márisszék szétszóródott a mezőny. Egy darabig lejtőztünk a hegyen, emelt is, de annyi idő nem volt, hogy 1m/s emelésben tegyem meg a csúcsig hiányzó kb 700 métert. Vértes után átsiklottam a lee oldalra, ahol elég rázott, de legalább 4-gyel húzkodott felfelé. Nem is tekertem alapig, mert látam hogy fent mindenki csukja a fület. Elindultam és siklás közben emelkedtem még 200 métert. Megcsináltam a fordulópontot kb. 60. helyen, visszatoltam a felhő alatt, aztán átsiklottam a morzini völgyet. Alacsonyan értem be egy kis katlanba, ami turbulens volt a előtte levő gerinc rotorja miatt. Páran tekertek, de én csak alájuk



FORGÓ Szilárd
Fotók: PANAPENTE
www.ojovalador.com

lettem volna jó, ott meg nem emelt, csak csukni próbált. Ketten mentőernyőt dobtak, én meg átsikottam egy alacsonyabb lefutó gereinre, ahol az ott lévő 20 pilóta közé beálltam girtheli. Már ekkor láttam, hogy az utolsó fordulópont felett összeált és minden járt esik. Néhány perc múlva esni kezdett és le is fújták a feladatot.

SZUMMA

57. helyen végeztem, ezen nem nagyon van mit magyarázni, de azért megpróbálom. A csapat 18. lett.

A jelenlévő kb 130 pilóta közül kb 110 legalább 10 éve repül és rengeteg versenyen volt így elköpesztő rutinnal rendelkezik. Nagyrészük ismeri a terepet és minden hozzá van szokva a gyors repüléshez. Így fordult az többször elő, hogy 30 km repülés után az élboly még 80 főből állt. Nekem ha jól jött ki a lépés az arra volt elég, hogy ne maradjak le rögtön. Sajnos mi nem repültünk itt korábban, ezért a verseny során fizettük ki a tanulópénzt a rossz döntések, meg nem célbaérés formájában.

Apropó. Célbaérés... Az teljesen alap, hogy pusztán célba érni nem elég, mert általában beérít 80-90 ember. Gyorsan kell repülni, minden körülmények között. Mindez ráadásul egy olyan bolyban, ahol mindenki véresen komolyan veszi a dolgot. Ezt a fajta repülést egyszerűen nem lehet gyakorolni másoló csak EB-n, VB-n és PWC. Egy átlagos Fai 2-es verseny 8 pilótából álló élbolya nem hasonlítható ahhoz ami itt folyik.

Adott tehát min 100 pilóta, akihez ha magunkat hasonlítjuk, az ránk nézve hízelgő. Mindeki megy mint az állat, aki még a terepet is ismeri és minden döntése 100% os, az lesz 1-15. A többiek is tapadnak rájuk és egy részüknek ez si-

kerül, ezek lesznek 15-40 hely körül, akinek valami becsüszi és a 90 km-es távnak nem minden része meg olajozott, és esetleg valahol lejtőzni kénytelen 10 percet, azok lesznek 40-60. helyen, aki meg peches, vagy egyszerűen csak nem az optimális pályán siklik át a völgyön és elsüllyed, vagy rossz ritmusban ér a hegymoldra és várnia kell a következő liftre, azok érnek be 60-90. helyen. Aki meg elnéz valamit, vagy nagyon alacsonyra kerül és bekapja a völgyseleket az nem ér be. Aki lemarad az élbolytól, az gyakorlatilag bebukta, mert sokkal lassabban fog haladni. Nem mered úgy tolni neki, mert nem tudod hogy a lejtő az 100 méter műlva is tartani fog-e, ezért inkább tekersz miközben még jobban lemaradsz. Gyakorlatiklag minden másodperc, amit nem a fordulópont irányába tartó siklással (min. félparketta) töltesz, az kidobott idő.

Arra alapozni, hogy magasan megyek, szépen, csak a biztosat vállalom be, az teljesen esélytelen, mert átlában nem rohad le senki és nincs kinek a feje fölött átrepülni. Nem néztem meg, de valaki aki csak minden nap célba ér de semmi különös speed, az nem hiszem hogy befér az első 50-be.

A csapat 18. helyet végképp nem magyarázom, az elején még tartottuk magunkat, de 3 fős csapattal indulva kb.

ez az elvárható. Hiszen ha csak egyszer nem ér be valaki, akkor nincs helyette másik pilóta aki hozza a pontot. Még a gazdasági nagyhatalmak között nem nagyon emlegették Macedónia is ki tudott tolni egy 6 fős csapatot.

Egy síkvidéken, talán nem jött volna ennyire ki a különböző. Ott talán lenne mit keresni még a 30-ban is. mindenestre ha az Ausztrál vb-n lesz magyar induló akkor kiderül.

Mindent összevetve 5 érvényes versenynap plusz három levegőben törölt napot repültem, szumma kb. 300 km-t. Egy olyan terepen, ahol magamnak még feladatot se tunék kiírni. A végére azért úgy érzem belerázódtam, és már ismerősen csengtek a fordulópontok nevei, volt tippen a hozzájuk vezető útra, meg tudtam saccolni egy-két völgy-átsíklást, be mertem vállalni lee oldalt, meg rotort, ha ott tekert valaki. Szerintem sokat tanultunk valamennyien, ha másban nem akkor hozzáállásban.

(Azt csak háttérinfóként jegyezem meg, hogy pl. velünk egy gazdasági erőt képviselő Portugália válogatottja évi 20 ezer Eurót kap az államtól, amit versenyekre plusz felkészülésre költ. Így el tudnak menni kb évente 8-10 versenyre, ahol ha akarja, ha nem: csak megtanulja előbb utóbb a kutyafittyet. Ezen a lóvén felül ad még a szövetség egy adott összeget a befizetet tagdíjakból, meg fizeti a csapatvezetőt, meg a szállást, meg minden.)



17

Előadások a szabad repülőknek

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 165. szám – 2006. szeptember

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.

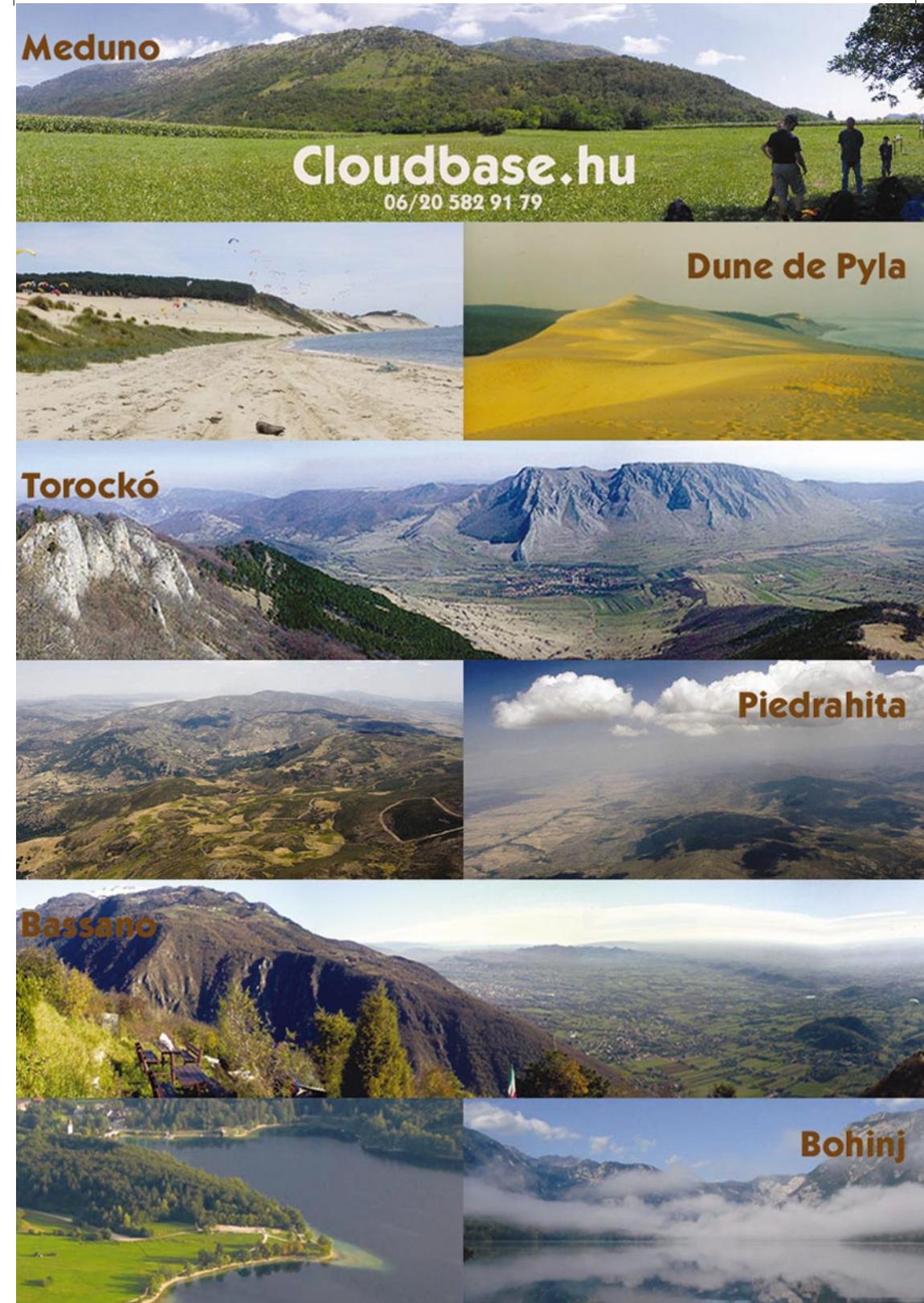
A termet délután 6 körül nyitjuk, a szervezett előadásokat este 7-től kezdjük és alkalmanként egy kétszer 50 perces témát dolgozunk fel. Azután mód lesz kötetlen beszélgetésre, vagy eszmecserékre. A képzés anyagából írásban eredményesen vizsgázók a továbbképzésről oklevelet kapnak (valamint startkönyvi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

A tervezett program:

- | | |
|--------------|---|
| Október 4. | A felszereléseink 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, évzáró diplomaosztó |

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

Szabad Repülők Szövetsége



Sky Nomad Open 2006 Sopot (Bulgária)

**A hely, ahol
szúrnak
az emelések**

„A hely, ahol szúrnak az emelések”, mondíták már jó előre, akik már jártak a bulgáriai Sopotban. Hát szúrjanak, csak emeljenek - gondoltam és beneveztem a Sopotban rendezett, Sky Nomad 2006 Open-re. A nevezési díj csekély 40 euro, igazán nem mondható magasnak. A szolgáltatás megfelelő: visszaszállítás, reggeli, meteo, poló (igaz, az első mosás után már meglehetősen kifakult), hegyi mentés a starton (szó szerint - minden reggel felcipeltek egy kerekess hordágyat és a starthely elő a sziklához álltak, gondoltam statisztikai okai volt a helymeghatározásnak...).

Sopot egy nagy völgyben található, egy hosszú, ÉNY-DK-i gerinc tövében. A hegygerinc nem mondható ideálisnak, mert a főgerincre merőleges, nagy lefutó gerincei, oldalszélben komoly kihívást jelentenek az arra repülő siklöernyőknek és pilótájuknak. Nem kezdőpálya, annyi

bizonyos, de a mostani időjárás nem okozott nagy izgalmat, nem is volt olyan igazán „szúró” nap, egyszer sem. Bár természetesen volt, aki talált 7 m/s-es emelést, én sajnos nem.

A leszálló (N42°39,863', E024°44,867') a hegy tövében, a felszállításhoz használt lift mellett van, nagy fákkal körülkerített kerekded rét. Élénk nyugatias szélben nagyon alattomos lehet, sajnos ezt Bálint barátunk saját bőrén tapasztalhatta. Az említett felvonó, gyakorlatilag egy libegő. Versenyen kívül 3 leva egy menet, de a nevezetteknek napi egy menet ingyen volt. A starthelyre (N42°41,266', E024°45,045') a libegő utáni 5-10 perces sétával lehet eljutni, de nyugdíjasok és lusták közvetlenül a lift mellől is startolhatnak. Innen startolnak a sárkányosok is. Maga a starthely a hegy csúcsán lévő füves félkúp, szinte ideális, mert mind nyugatias (jobbos),

mind keleties (balos) szélben jól startolható. Egyes részein vannak sziklatörmelékkkel „teleszemeltet” részek, de ezek is használhatóak. A starthely és a leszálló közti szintkülönbség kb. 800m.

A helyi klub a verseny nevében is szereplő Sky Nomad főhadiszállása Sopotban van a főtérről gyalog 2-3 percnnyire. Innen kb. 15-20 perc kényelmes sétával lehet eljutni a libegőhöz (leszállóba). A főhadiszállásról kilépve balra a kút felé kell elindulni, majd néhány lépcsőn fel, utána ismét balra végig az úton.

A szállás lehetőségek kiválóak, akár a főtéren lévő szálloda, akár a számtalan magánszállást választjuk, elégedettek lehetünk. Bálint egy májusi terep- előkészítő út során kipróbált magánszállást szerzett nekünk, naponta 15 levárt kiváló 3 ágyas szobát és reggelit kaptunk egy műemlék jellegű, gyönyörű faszerkezetű házban.

Bulgáriában nehezen boldogulnak a latin nyelvkel. Az angol vagy német nyelvtudással nem mentünk sokra, ellenben aki még elvezethette a szocialista korszak oroszról, az a hamar felébresztett orosz nyelvtudásával elég jól elboldogult. Nehéz, szinte lehetetlen megiszokni, hogy a bolgárok az igenre csóválják a fejüköt és a nemre, hevesen bologatnak. Ez a gesztikulársára épülő kommunikáció nagy csapása.

Nagy szégenység van, ennek megfelelően számunkra igen olcsó a hely. Egy finom sopszka saláta 1,6 leva, egy jobb sör 1,5 leva, egy főétel 2-3 leva, a leveles 2 leva alatt.

A versenyre 27 országból 153 versenyző nevezett ebből több mint 30 magyar. Sajnos az előre jelzett rossz idő miatt sokan el sem jöttek. 92 induló volt, 25 magyar.



WINKLER TAMÁS

Augusztus 4., péntek

Szabó Joe szerzett egy mikrobuszt, azzal szerveztük az utazást. Délután 17-20-ig szedtük össze az embereket. Aztán kivergődtünk. Nem volt egyszerű. Az út helyenként siralmás földút (igaz, ez egy terelés lehetett...). Léptén nyomon rendőrök, de megúsztuk, igaz, nem is nagyon tudtunk gyorsan hajtani, mert a 9 személyes buszban 9-en utaztunk, plusz még utánfutó is lógott rajtunk, szóval ha felfűtöttük, akkor elértek a 100-at.

Augusztus 5., szombat

Edzőnap lenne, de mi csak kb. 14 órára értünk ki. Útközben Szófiában iszonyatos zivatar ért el minket, az utánfutóba kényszerült felszerelések elázottak. Sopoba érve azonban már napsütés fogadott minket, ám mindenütt az átvonult heves esőzés nyomaival. Este a hivatalos megnyitó volt a leszállóban, svédasztalos büfé, ingyen sör. A helyi lelkipásztor egyenként megáldott minden nevezőt, a kereszt végigcsókolgatásakor meg is jegyezte valaki, hogy a középkorban így terjedt a pestis. Este buli, túztáncosok, de a pilóták többsége a helyi nevezetes „Free Beer” sörére pályáztak és bódulatig feltankoltak belőle. A verseny többi napján is ez volt a legkelendőbb sörfajta.

Augusztus 6., vasárnap (Task 1.)

Reggel lehangoló, fedett égre ébredtünk. A rendezők bizakodtak és kiírtak egy feladatot. Az ablaknyitáskor (13h) még zárt felhőzet volt és semmi kilátás a napsütésre. Senki nem startolt. Elvétve 1-1 ernyő tűnik el a start után a leszálló irányába. Aztán 1-2 ernyőnek sikerült nívóban átjutni a DK-re fekvő következő

22



gerincre. A magyarok közül még ekkor sem indult senki, mindenki várt. Majd 14-kor feláldoztam magam, elstartoltam. Rezzenéstelen ernyővel siklok a leszállóig. A leszállóból már látom, hogy helyenként szakadozik a felhőzet. 15-ig nyitva az ablak, rohanva csonmagolok, hogy visszaérjek a hegyre. A libegőből már láttam, hogy az immár napsütötte hegyoldalon tömegesen pilinszkáznak az ernyők. Nem volt nagy nap, de voltak célba érők.

Augusztus 7., hétfő

Reggel esőre, zivatarra ébredtünk. A napot már ekkor lefújták. A rendezőség egy közelű fürdőhelyre invitálta a mezőnyt. Mint utóbb kiderült, kicsit elhamarkodva, mert déltől varázsütés-szerűen kitisztult az ég és bár csak néhány órára, de repülhető időjárás alakult ki. Néhányan repültek egy 30 km körüli hurkot. A versenynap kétséges lett volna, de lehetséges.

Augusztus 8., kedd (Task 2.)

Reggel ismét zárt felhőzetre tekinthetünk álmosszeméinkkel. Mire felérünk a starthelyre, nagyon kis napfoltok már rést ütötték a felhőzeten. Elénk az ÉNy-i szél. A feladat egy DK-i irányban kiírt szabad táv volt. Gyakorlatilag mindenki arra repült, ki merre látott. Ebből is látni, hogy a rendezők nem nagyon bíztak az időjárásban. Az ablaknyitáskor ÉNy felől egy nagy tiszta látunk becsúszni. Elénkül a mezőny mindenki várt a napos rész érkezését. Néhány kilométerre mögötte már ismét valami baljós árnyék közelgett. Amikor megérkezett a napos rész, eszeveszett gyors, kapkodós startok, Joe ernyőjét megszaghatták, ezért ő már csak a napos ablak végét érte el. A nap során helyenként zápor is kialakult és igen megélénkült a nyugati szél.

Az élénk nyugati szél miatt már a starthelyi briefingnél kértek, hogy ne a leszállóban szálljunk le, hanem az attól odébb eső mezőre, ami szintén nem volt volna, de lehetséges.

egyszerű feladat, mert szembeszélben már álltak az ernyők.

Augusztus 9., szerda (Task 3.)

Végre már reggel kék égre ébredtünk. Szikrázó napsütés, tiszta látás. Elénk nyugati szélben az első fordulópont sok versenyzőnek sikerül, de a visszaút keservesen szembeszeles. A versenyernyők nagy előnyben vannak, haladnak. 22 ember ért célba, ebből 5 magyar(!). A legerősebb versenynap volt.

Augusztus 10., csütörtök

Ismét kék égre ébredtünk, de láthatóan nagyobb a páratartalom, a szemközti hegycsúcsok körfelületei már nem annyira élősek. Mire a mezőny fellibegett a hegyre, nyugat felől már egy zavaró cirrus réteg csúszott a táj fölé. Elénk keleti szél volt, kiírtak egy feladatot keletnek, de csak a papírnak. Cél, a Sopot melletti benzinkútánál tartandó fényképezés, mert a kút az

egyik fő szponzora volt a versenynek. Az élénk szembeszélben sokan a benzinkutat sem érték el.

Augusztus 11., péntek

Reggel ismét felhős volt az ég, de bíztatóan szakadozott, ám a liftnél meg tudtuk, hogy erős a szél, várunk. 13:30-kor ismét Briefing, a napot lefújják. Vége a versenynek. Akik maradnak, repülhetnek egy másik ÉNY starthelyen, vagy a völgy túloldalán.

Pakoltunk, indultunk hazára. Ennyi volt. A bolgár határon egy röpké 3 órás várakozás után hajnali 7 óra felé érkeztünk Budapestre.

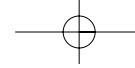
Mindent összevetve jó volt a verseny, a kedvezőtlen időjárás ellenére volt néhány repülhető nap, a szervezők is igyekeztek, nem is volt komolyabb fennakadás. Talán csak egy napot fújtak le túl korán, de az is csak „esélyes” nem pedig „biztos” nap lehetett volna. ■

A végső rangsor a következőképpen alakult (első tíz, utána már csak a magyar pilótákat megjelölve):

Place	Nr	Name	Nation	T1	T2	T3	Total
1	1206	MAKKONEN,	Jouni,	544	694	902	2140
2	135	SKONDRAIS,	Joachim,	557	453	877	1887
3	115	ERMAKOV,	Vitaly,	497	605	702	1804
4	222	WENNESS,	Godfrey,	533	375	884	1792
5	263	VERTES,	Balazs,	572	266	952	1790
6	1	OVCHAROV,	Veselin,	188	703	895	1786
7	4170	DENIS,	Perrin,	240	684	842	1766
8	2	GIOVONI,	Tzvetan,	329	585	843	1757
9	713	DIMOV,	Orlin,	271	600	883	1754
10	61	TZVETANOV,	Valery,	211	537	1000	1748
11	171	BARTH,	Sandor,	136	627	956	1719
12	65	RACZ,	Balazs,	239	665	745	1649
14	313	SIMONICS,	Peter,	127	480	869	1476
15	74	MIHAVY,	Losania,	449	385	635	1469
22	0	KREISSZ,	Tomas,	416	554	409	1379
24	11	DETKEI,	Hun,	487	261	554	1302
26	999	PEREZCZES,	Zsolt,	412	649	213	1274
29	21	PARTIZER,	Csaba,	300	208	737	1245
34	69	KOVACS,	Bela,	127	541	413	1081
37	1111	MISI,	Laszlo,	127	566	291	984
40	128	NIKA,	Gargely,	246	271	392	909
44	40	LASZLO,	Galambes,	240	143	438	821
47	111	VERES,	Gabor,	135	235	391	761
49	53	PERCZE,	Attila,	235	86	391	712
52	47	KOZAK,	Peter,	127	95	445	667
55	121	SZABO,	Jozsef,	127	163	367	657
56	711	FERENCZ,	Istvan,	HUN	ABS	353	657
60	319	AMADE,	Auner,	127	127	359	613
63	105	WINKLER,	Tamas,	127	408	52	587
66	141	NAVRATIL,	Ferenc,	252	213	50	515
69	15	ZOLTAN,	Panzes,	HUN	196	DNF	486
84	514	MEZEI,	Balint,	234	69	ABS	303
91	1973	TARPATAKI,	Pal.	127	69	50	246
91	46	ELEK,	Zoltan,	HUN	127	69	50

* A neveket sok helyen elírták, szándékosan nem javítottam ki.

23



Egy különleges nap: Találkozás a keselyűvel

**Az alábbi történet az EHPU le-velező listáján érkezett hozzáink.
Szerzője az olasz „Ali Libere Gemona” klub tagja**

Egy szombaton, mint minden hétvégen, szokásunk szerint beültünk egy sörre a starthelyre menet előtt. Négyen voltunk, EDDY, MARCO, IGRIZA és én; és miután felraktuk a sárkányokat egy terepjáróra, elindultunk a starthely felé.

Később, ernyős barátaink, DINO (a fotós) és WARNER is csatlakozott hozzáink. A nap nagyon jónak indult, a starthely már kezdett melegedni, az égen fejlődtek a kumuluszok, és nem volt olyan fülldedség, mint a völgyben. A korábbi napokhoz hasonlóan észak-

keleti szél fújt, az idő turbulens és instabil volt.

Miközben raktuk össze a sárkányokat, figyeltük a kumuluszok fejlődését, hogy majd a megfelelő repülési irányt válasszuk.

Eddy hirtelen felfedezett egy fakókeselyűt (*Gyps fulvus*): a fakókeselyű nem számít ritkaságnak a környékünkön, hiszen egy közeli város, Comino rezervátumában a fakókeselyűk visszatelepítésével foglalkoznak; gyakran termikelünk velük, úgy, mint ahogyan diákok követik mesterüket.



De most, a keselyű túl közel repült, szárnyai „leszálló” pozícióban voltak. Odakiáltottam a többieknek. „Le fog szállni, nézzétek a szárnyait!” A keselyű a starthely felé közelített, majd ahol megtörök a lejtő, eltűnt. Pontosan ott, ahol a rámpa van. Ez nagyon furcsa volt, hiszen évek óta senki sem látott keselyűt ilyen közel leszállni. Közelebb mentünk hozzá, egészen hatvan centire is megközelítettük, és hihetetlen, de nem mozdult. Nehéz elképzelni, mit mondtunk és éreztünk ekkor!

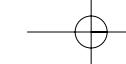
Kis idő elteltével úgy döntöttünk, hogy visszamegyünk a tetőn hagyott sárkányokhoz. Ahogy elindultunk, a keselyű is felszállt, megtett néhány kört a fejünk felett, majd a sárkányok közelében leszállt, közelebb hozzánk, mint korábban. Amikor rájöttünk, hogy „megtört a jég közöttünk”, oda-mentünk hozzá, lefényképeztük: egyszóval, barátságot kötöttünk. Senki sem tudja elképzelni, milyen fantasztikus érzés volt! Fél órával később elstartoltunk, barátunk a starthelyen maradt. Később ismerőseink mesélték, hogy a fakókeselyű a mi starthelyünk-től nem messze található ernyős starthelyre is eljutott, ahol szintén ő volt a nap hőse.

A következő napokban megtudtuk, hogy Gypsy – mert mint később kiderült, így hívták a madarat – inkubátorban született. A tojást, amelyből kikelt, szülei a fészekben hagyták, és egy férfi nevelte fel az innsbrucki Alpenzoo állatkertben. Ami a természetben ritkán történik meg, a keselyű kereste a közelű kapcsolatot az emberekkel, és azon a napon mi is barátaivá váltunk.

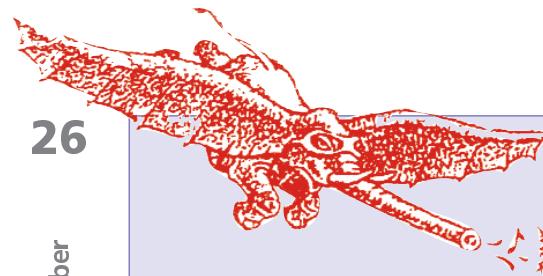
Boldogok leszünk, ha látjuk repülni őt, de biztos, hogy termikelés közben keresni is fogjuk a völgy királyának tekintetét!

Enrico Di Giusti





26



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% felár! 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 feladással párhuzamosan, normál postai befizetési csekkben lehet, a következő címre küldve: **Madártoll, 1550 Budapest, Pf. 171.** A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”. Átutalással is fizethesz, a **65100149-11301903** számlaszámra!

MAGYAR BERTALAN (beric)

E-mail: beric@index.hu

Telefon: (30) 9642-652

PUMI kiskutyák eladók

A szülők többszörös díjnyertesek. Az apa ezüstsürke, az anya gyöngyfehér. Az alom Nyíregyházán található. Pilótáknak az útköltséget elengedem az árból.

BALOGH Zsolt
(06-20) 3224-087

Kétüléses siklóernyő-trike eladó

65 lóerős Hirth motorral, 3 tollú Powerfin légesavarral, Magnum speed 300-as rakétás mentőrendszerrel, egyben vagy részleteiben

DÓKA Ágoston
(30) 348-8786

PARAPOWER



www.vampair.hu

REDBACK SOLO

- Motor: Solo 210
- Power ignition gyújtás (levegőben indítható)
- Fogyasztás: 3l/h
- Üzemanyag tartály: 11 l
- Tölérő: 48-60 kg
- Maximális pilóta súly: 120 kg
- Könnyen 4 részre szétszerelhető keret
- Légsavari: 112/124 cm, kettollú (opcionálisan két részre szedhető)
- Üres tömeg: 18 kg
- Kezításka (opcionális)
- Választható alsó és felső ernyő bekötéssel
- Ár: 2 200 € + ÁFA

REDBACK SNAP 100

- Motor: Snap 100
- Hengerűrtartalom: 96 cm³
- Röpszőlös kuplung
- Max. teljesítmény: 12 kW 9000 ford./percen
- Max. nyomaték: 14 Nm 8800 ford./percen
- Tölérő: 62 kg
- Sűrítési arány: 11:1
- Porlasztó: 20 mm-es membrános
- Gyújtás: elektromos CDI
- Hűtés: turbina
- Henger: alumínium Nitasil-borítással
- Furat és löket: 51 x 47 mm
- Attétel: helikoidális fogaskerekes
- Légsavari: 120 cm, kettollú (két részre szedhető)
- Üzemanyag tartály: 8 l
- Üres tömeg: 17,5 kg
- Választható alsó és felső ernyő bekötéssel
- Ár: 3 000 € + ÁFA

REDBACK SIMONINI

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

www.PARAPOWER.HU





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 Edina, 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

www.vampair.hu

PARAPOWER
FRESH BREEZE
DUDEK paragliders
NEMO MOTO
ITV PARAMOTEURS
Back Bone

Augusztus második felében beteljesedett az az álom, hogy légi úton jussak el a Madarasi Hargitára. Utítsaim K. Zsolti és S. Ádi voltak.

A Hirth motoros tandem gépet használtam szólóban, egy 25 m²-es TST-vel (Tip Steering Toggles) szerelt Reactionnal, felszálltötömegem tele tankkal jóval 120 kg felett volt. Ez volt az első alkalom, hogy túrázni indultam Dudekék legfrissebb fejlesztésével, nagyon kíváncsi voltam a „stabilo kormányzás” hatékonyságára. Teljes szélségenben utolsónak szálltam fel, de percek alatt elfoglant Zsoltiékat. Sebességtöbbletem megalázó volt. GPS-rem segítségével többször is lecsekkoltam, hol kört, hol háromszögöt repülve, öt-tízperces átlagsebességet számolva: gyorsító nélkül 52, teljesen kigyeirtva 67 km/h-t tudott a TST Reaction. És ehhez egy leírhatatlan repülőgépes, pontosabban: „merveszányú” érzés társult. Mindez csak amiatt, hogy a fékeket békén hagytam. Felszállás után áttrimmeltem a szárnyat gyorsra, visszaaszottam a fékfogantyúkat a helyükre, és attól kezdve két ujjal, a TST fogantyúk segítségével vezettem az ernyőt. Ez lehetett a megfejtés a megszokott 60 km/h-hoz képest mért többletsebességre. Amíg a fékfogantyúk segítségével kormányoztam az ernyőt, folyamatosan megakadályoztam a csúcsebesség az utolsó km/h-k felépülését. Ha viszont békén hagytam a profitt és nem növeltem a szárny hol egyik, hol másik oldalának légellenállását, többszörösebb idő után össze tudta gyüjteni az extra sebességet. Egy óra telt el a felszállás óta, amikor a Mihály havasa felől megerkeztünk a Madarasi Hargitára. Meggyőződhettünk róla, hogy folynak a beruházások, építőteleppé változott a hely. Ez már csak így meggyen.

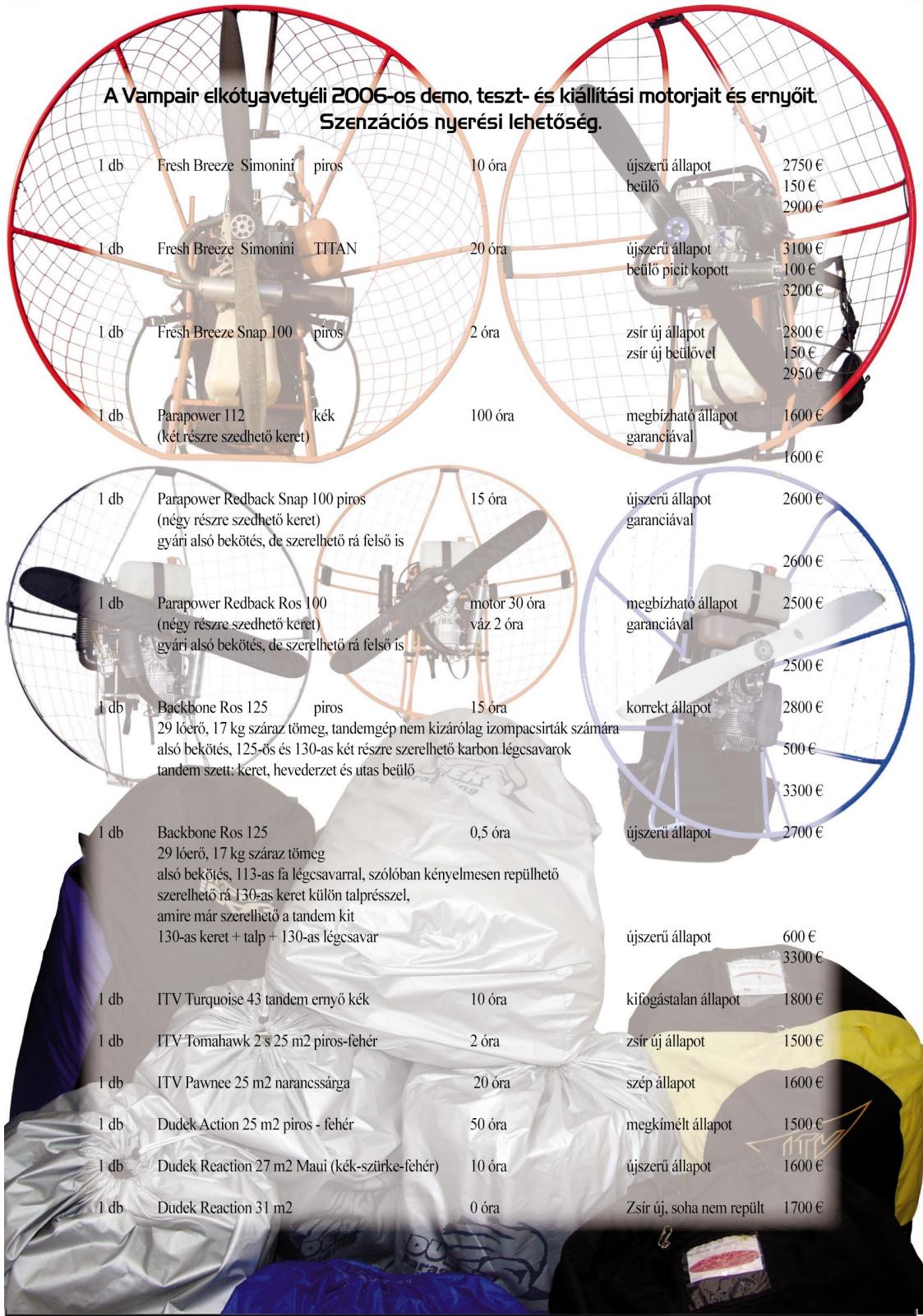


Tiszteletünket tettük az 1801 m magas csúcsnál is, ami indián temetkezési hely benyomását keltezte. Megilletővé, majd hogynem könnybe lábadt szemmel körözöttünk a különleges, egyesek szerint „mandala”-nak tartott hely felett. Közben eszembe jutott az a legenda, miszerint Attila fiai, Csaba és Aladár közötti testvérviszály eredményeképpen „Erdőlővbe” (Erdélybe) visszavonult és a nyugati népek bosszujától való félelmükben nevüket magyarról székeyre változtató őseinket ide a Hargita tövébe hívta össze a rabonbán (táltos, föpap), hogy elmesélje az a almát, melyben a Hargita felett fehér turulmadarak látották keringeni, valószínűleg őseik földjéről repülhetett oda. Álmában ez a mitológiai madár rászálta annak a bükkfának az ágára, melynek kérget Zandirhám rabonbán hunróvással töltött meg. A Hadak urának az égi jele volt ez, azt jelentette, hogy Attila népe nem marad árván, mert testvérek jönnek keletről. A valóságban ez lehetett a honfoglalás második hulláma. Azon morfordiroztam, miközben a Hirth-et alapjáraton ketygetve vitorláztam a zeteváraljai víztározó, majd onnan Zetelaké felé, hogy a völgyben széna betakarító székeyek nem egy, hanem három tarka turulmadárnak láthatnak bennünk. Vajon milyen égi jelként foghatnak fel minket? Lehet, hogy most egy nyugat felől várható honfoglalás... Ezt az is bizonyíthatná, hogy 2007 január elsejétől a Székelyföld Romániástól, mindenestől belecsöppen az EU-ba. A visszatérítés volt alkalmam tesztelni a TST előnyei turbulenciás lapításilag is. Korábban is csináltam már olyat, hogy dobálás időben elengedtem a fékeket, hadd végezzze a dolgát a reflex profil, de nem igazán jó érzés úgy repülni erős időben, hogy nincs amibe kapaszkodni. Az ernyő egy-egy nagyobb bukgásra esetén összetörni a fék után kapadtam, így azzal már el is rontottam az ún. reflex profil. Így viszont, hogy két-két ujjal kapcsolatban maradhattam az ernyővel, biztonságérzetem is megvolt, az iránytartás is meg volt oldva, a termékek pedig csak segítettek repülni, de az addig általam repült ernyőkre jellemző himbilimbi elmaradt. A +8 m/s-os emelések ugyanolyan mértékű leáramlásokkal váltakoztak, de ez egyáltalán nem volt ijesztő, csukás egyszer sem fordult elő, de ez a motoros ernyőnél természetes. Két és fél óra repülés után értünk vissza Fenyőkütra. A leszállás utáni euphoria állapotában arra gondoltam, hogy ez a TST-s Reaction megérdemelné, hogy élesen összehasonlítsuk az Action GT-vel. Nem éreztem már a GT felsőbbrendiségét után a repülés után. Vagy csak elmosódott volna a Basse-Hamban szerzett benyomás? Végül is mindegy. Egy számit: a repülés élménye, azt pedig mindenkit ernyő bökezülen adja.

Blois 2006 nem lett egy felejthetetlen élmény.



A hangulat kimondottan morózus volt, amihez volt köze az időjárásnak is, de leginkább annak, hogy az idén már átlagosan egy kiállítóra 0,47 látogató jutott. Ezek zöme is amolyan prospektusgyűjtőgető nyugdíjas volt. Újdonságot nem is láttunk a DTA Combo karosszériás változatát leszámítva. A legesleglátogatottabb stand kétségtől az Apollóé volt, úgy tűnik, hogy mára a nyugati világ anyagi lehetőségek tekintetében utolérte az egriek kínálati szintjét. Ez is az egyesült Európa, a globális gazdasági girbélés megnyilvánulása. Aki ennél is többet akar megtudni az idei Blois-ról, látogasson el a www.vampair.hu portálra, ott teljes és kimerítő leltárát találja.





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



FLY CASTELLUCCIO®
PARAMOTOR & PARAGLIDING

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



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



0620 9264 -251

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

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

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



OZONE
www.flyozone.com

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