

madártoll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 153. szám ■ 2005. szeptember



Halálra ítélték minket ■ Kommentár nélkül:
az önállóságról ■ Névjegy: Qwakk kapitány
■ Lég-tér: Rétság; Kaposvár-Tihany; Svájc

www.HOR-PROP.com

Falégcsavarok gyártása

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

mobil: 00-421-905-134305

00-421-908-530603

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



GPSMAP 96C

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

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



GARMIN®



Tudjuk az utat

földön, vízen, levegőben

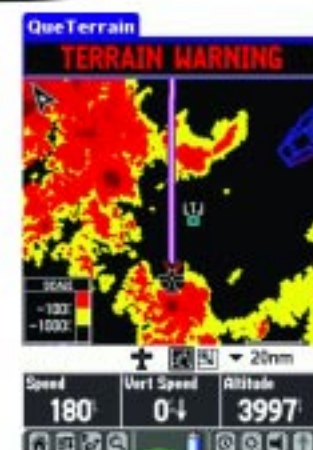
iQue 3600a

Aviation GPS + Palm PDA

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

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

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



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

www.garmingps.hu



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

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

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

Grafika: HEMMERT LÁSZLÓ

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

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

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

Új! honlap: <http://bercik.uw.hu>

Tervezett megjelentetés havonta, lapzárta az adott hónap 2-a. Kiadványunkat a hazai szabad repülést támogatók részére küldjük, névre, címre postázva. **A támogatást** a fenti címre normál postai cséken befizetve, vagy a Szabad Repülők Szövetségéhez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon: Svájc, start
Fotó:

Halálra ítélték minket 5

Légtereink és starthelyeink vészes fogyása kapcsán az MRSZ közgyűléséhez fordultam tavaly december 4-én. Kértem, hogy a biztonságos repüléshez szükséges repülési gyakorlatunk megszerzéséhez segítsenek biztosítani a szükséges teret. 1980-ban mintegy kétezer siklórepülőről számolt be az MHSZ referense, akkor azok még mind sárkányrepülőek voltak. A siklórepülő létszám ma sem nagyobb, csak szerkezetében változott: a majd kétezer siklórepülő tizede a sárkányos, a többi siklóernyős.

Később, ahány fórumon csak lehetett, könyörögtem, hogy hallgasson meg a szakma legfelsőbb vezetése, a jogalkotás, a hatalom. Szövetségünk elnöke eljuttatta e tárgyban írt leveleimet a szakminiszterekhez, de azok leveleinket vagy el sem olvasták, vagy válaszolni képzetlen, elfogult sameszaikat utasították.

Ostobaság, rosszindulat és hazugságok jellemezték ezeket a válaszokat. A közlekedésért felelős tárca a kormány támogatásával halálra ítélte a hazai szabad repülőket.

Eddig azt mondhatták, hatásvadász érvként pufogatjuk, hogy halálos veszélyben vagyunk, de az elmúlt évben történt ütközéses balesetek, és a legutóbbi haláleset sajnos azt igazolja, hogy az érveink igazak.

Azonban a tisztelt hatalom most sem rezdült meg kiáltásainkra.

Talán süketek, talán egyszerűen csak rajtunk próbálják ki, hogy a hivatalból elkövetett emberölést ma is felelősségre vonás nélkül megteheti, aki elég magas pozícióban ül.

Meghalt egy pilótatársunk, mert a

tilosba ment repülni, ahol nem érte utol az általunk szervezett biztonsági háló, a tapasztalt szabálykövetők figyelmeztetései; mert azt látta, hogy a kevés legális hegyen összezsúfolva már nem kapjuk meg a szükséges biztonságos teret. Mert azt érezhette ő is, hogy egyre kevésbé véd minket a szabályok szerint kialakított rendszer, hiszen az csak egyre több korlátozást és határolást „ad”, miközben a lehetőségeinkből elvesz.

A 21. századra az emberi repülés a természet része lett. Ha ezt a tényt fi-



KERESKES LÁSZLÓ

gyelembé venné a jogalkotó, talán csökkenne az összeszorítottágunk, talán beengednének minket azokra a természetvédelmi területekre, ahol most az illegális vadászatok és madárgyilkolások folynak, és az ember, mint természeti lény is védetté válhatna, akkor is, ha műanyag szárnyon repül.

Mi nem akarjuk megvárni az újabb katasztrófát!

És nem tűrhetjük el, hogy mások azért, hogy havi fizetésük több legyen, továbbra is virtuális siralomházba küldjenek minket. ■



Kommentár nélkül

Úgy tűnik, az MRSz az elmúlt két évben – nekünk is köszönhetően – megérett a változtatásra. Számomra az a legszebb az egészben, hogy ebben a változtatásban erősen részt vettünk. Nem kevés szerepünk volt abban, hogy az MRSz elnöksége átalakult, és a MRSz-közyűlésen belül a döntési súlyunk is megnövekedett, a megváltozott mandátumrendszer miatt.

A különböző vélemények ellenére, senki nem kérdőjelezi meg, hogy a sportági képviseletet az FAI felé csak az MRSz-en keresztül tudjuk ellátni. Számos környező országbeli (Szlovénia, Horvátország, Oroszország stb.) példát



PERECZES ZSOLT

lehet arra látni, hogy a változások kapcsán kialakult kettős helyzetet követően nem volt megfelelő képviselete az FAI felé az adott ország sportolójának. Sajnos, attól tartok, hozzánk ez a kettősség most érkezett el. Ezért szeretném elérni, hogy EGY szövetsége legyen az

összes magyar siklórepülőnek. Annak ellenére, hogy két lehetőség közül kell választania a szakági ülésünknek. Ráadásul az MRSz részéről kifejezésre került – amit egyébként kimondottan helyeslek – hogy egy szövetségen

**2005. október 15-én
10 órai kezdettel**

**MRSZ siklórepülő
szakági szekcióülés**

**Helyszíne: Bp. XIII. Dagály u. 11.
II. emeleti MRSZ oktatóterem**

keresztül tartják lehetségesnek a sportági képviseletet. Én a magam részéről kötelező érvénnyel elfogadom, amit a szakági ülésünk dönt október 15-én.

Mindezek után lehet egymás mellé tenni a két lehetséges alternatívát.

1. Szabad Repülők Szövetsége. GURIGA által tavaly életre hívott kezdeményezés. Nem világos számomra, hogy milyen szerepet szán magának az SzRSz. És ez a legnagyobb bajom vele. Úgy tűnik, akár az összes magyar siklórepülőt is szívesen képviselné sportági vonalon. De nem a jelenlegi szakág jogutódjaként jött létre, az ebből származtatható hátrányokkal együtt. Ezek részint anyagi hátrányok (ami az MRSz-ben ragadt ingatlanpénz miatt akár hamarosan realizálódhat, 10 mFt körüli összegről van szó, amit az SzRSz nem kaphat meg), de engem talán még jobban zavar, hogy nem a siklórepülő szakági ülés kezdeményezte az SzRSz létrejöttét. Ráadásul annak idején én személy szerint kértem Gurigát, hogy lehetőség szerint a szakági ülést követően jöjjön létre az SzRSz, mert csak úgy válhat legitim képviselőjévé a siklórepülőknél. Ennek ellenére tavaly tavasszal a szakági ülés meghirdetését követően néhány nappal korábban hívta össze Guriga az SzRSz létrehozásában érdeklődőket. Nem tudom, hogy képviselhetné így az összes magyar siklórepülőt. Ezenkívül sokszor azt hallom, az SzRSz nem is a sportági képviselet miatt, hanem az üzemeltetési kérdések hathatósabb képviselőjeként jött létre. Ez az alternatíva számomra tökéletesen elfogadható lenne, de ebben az esetben csak az üzemeltetésre szakosodott GAZDASÁGI

szervezetről kell beszélnünk, aminek a jelenlegi felállásban az SzRSz szintén nem felel meg.

2. Siklórepülő Szövetség. Már nevében is a korábbi szakági ülés döntése (miszerint az átalakuló MRSz-alapszabályba siklórepülőként kerüljünk bele) alapján jelenleg az MRSz-közyűlést követően létrejövő sportági képviseletet ellátó szervezet. Az üzemeltetési kérdések mehetnének tovább ezen a szervezeten keresztül, de ebben az esetben nem érzek különbséget a jelenlegi MRSz-es működéshez képest. Tehát mellette valószínűleg célszerű lenne létrehozni egy vagy több üzemeltető szervezetet, gazdasági alapon.

Engedjétek meg egy személyesebb megközelítést Gurigát illetően. Látva, hogy ilyen energiákat képes megmozgatni, szeretném, ha továbbra is részt venne a magyar siklórepülés formálásában. Kívánom neki, hogy váljon tisztává, hogy az összes magyar siklóernyős képviseletében kíván-e tevékenykedni, ekkor fogadja el, hogy a szakági ülésünk a legfőbb szervünk, döntései kötelező érvényűek számunkra. Vagy pedig egy üzemeltető szervezetet kíván létrehozni, ekkor szerintem célszerű lenne inkább a gazdasági tevékenység irányába elmennie, ebben az esetben érvényesülhetnek az egyéni elképzelések.

Végül hadd tegyem hozzá, valószínűleg nem sokan tudjátok, a Menyhárt Évi versenyen tartottunk egy szaktanácsadási ülést, aminek a szünetében sikerült Gurigával együtt repülnünk motoros sárkánnyal. Nagy élmény volt, köszönöm itt is. Remélem hamarosan a másik fele is összejön az együttrepülésünknek, és vihetem tandem siklóernyővel.

Jó leszállásokat ■

Előadássorozat a szabad repülőknek

2005 őszén szerdánként ismét több-célú továbbképzéseket szervezünk az MRSZ megújult oktatótermében (Budapest, XIII. kerület Dagály utca 11. II. emelet). A szakmai előadássorozatot egyaránt a kezdő és haladó siklórepülők számára tervezzük. A termet délután 6 körül nyitjuk, a szervezett előadásokat este 7-től kezdjük és alkalmanként egy kétszer 50 perces témát dolgozunk fel. Az előadások után mód lesz kötetlen beszélgetésre, vagy eszmecserékre.

Az előadások programja:

Szeptember 7. Tanfolyamnyitó - ízelítő a következő 26 órából.

Szeptember 14. Mit jelent az áramlás, az állásszög és miért repül előre a siklóernyő?

Szeptember 21. Hogyan mozog térben a szárny?

Szeptember 28. A repülés fizikája a gyakorlatban.

Október 5. A légkör, amiben repülünk és a felhők, amik felettünk vannak.

Október 12. Hogyan foghatom meg a láthatatlant? A termik titkai.

Október 19. Elszabott légtereink és életterünk.

Október 26. A papír vádol és véd. Jogsegély siklórepülőknél.

November 2. Első és második segély a bajban. Az orvos válaszol.

November 9. Különleges helyzetekben. Amit a mentőernyő kidobásáig tenni kell.

November 16. Ha már csak a mentőernyő segít – akkor segítsen!

November 23. A jó felszerelés ismérvei.

November 30. Amit a siklórepülő versenyzésről tudni illik.

December 7. **SIKLÓERNYŐS MIKULÁS**

December 14. A távrepülés kalandjai és veszélyei.

December 21. Karácsonyi előzetes

Reméljük, hogy az előadássorozat minden résztvevő számára hasznos és élvezetes lesz. Az előadások mindenki számára nyíltak és díjmentesek.

Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt!

Szabad Repülők Szövetsége

Siklórepülő oktatói tanfolyam

2005. októberében az MRSZ Siklórepülő Szakág éves oktatási tervében tervezetteknek megfelelően ismét lehetőséget biztosítunk új oktatói jogosítások megszerzésére. Ehhez oktatói tanfolyamon kell részt venni- és az ott elhangzottak- valamint a tematika oktatói képzésre vonatkozó melléklete alapján eredményes vizsgát kell tenni. A továbbképzés költsége: 10 jelentkező alatt 20 ezer Ft- felette 12 ezer Ft. Négy főnél kevesebb jelentkező esetén a költségek jelentősen emelkedhetnek. A továbbképzés helyszíne az MRSZ oktatóterme. Az előadások és a vizsgák nyíltak- bárki számára megtekinthetők. A tanfolyam tervezett programja:

Október 3. (hétfő) 16.00.: Regisztráció. A részvétel feltételeinek ellenőrzése: 2005-re érvényes MRSZ licensz- a klub szakmai vezetője általi felterjesztés- vezetett startkönyv: P 3 jogosítás 100 h repült idő- 30 km-es táv- 3h feletti repülés. Oktatói szint megjelölése. **17.00.** Az elméleti és gyakorlati oktatás módszertana (előadó: PÁLFI BÉLA GÁBOR) **19.00.** A tematika ismertetése (előadó: KERÉKES LÁSZLÓ)

Október 4. (kedd) 16.00. Előadás módszertan (előadó: Kerekes László). **17.00.** A repülés fizikájának oktatása (előadó: DR. GAUSZ TAMÁS). **18.00.** Tandem repülés oktatásának módszerei (előadó: HOLLÓ ATTILA). **19.00.** Mentőernyő ismeret és alkalmazás oktatásának módszere (előadó: SZABÓ PÉTER)

Október 5. (szerda) 16.00. Felszerelés ismeret oktatásának módszere (előadó: Szegedi Miklós) **17.00.** A különleges repülési helyzetek oktatásának módszerei (előadó: TASI GÁBOR) **19.00.** Meteorológia oktatása (előadó: Kerekes László)

Október 6. (csütörtök) 16.00. A gyakorlati repülés elméletének oktatása (előadó: Kerekes László). **17.00.** Segédmotoros ernyős képzés módszere (előadó: BIRÓ BALINT). **18.00.** Csörléssel folytatott képzés módszere (előadó: BIRÓ BALINT). **19.00.** Navigáció oktatása (előadó: FARKAS SZILÁRD)

Október 7. (péntek) 16.00. Légi szabályismeret oktatása (előadó: Kerekes László). **17.00.** Amit még el kell mondani a leendő pilótáknak (előadó: Kerekes László) **18.00.** Konzultáció vizsga előtt

Október 13. (csütörtök) 16.00. Vizsgadolgozat megírása. **18.00.** Vizsgaoktatások

Október 14. (péntek) 15.00. Vizsgaoktatások (létszámtól függően). **20.00.** Záró- vacsora- jogosítások kiadása (Budapest- Karinty Frigyes étterem)

A kapitánnyal a fedélzeten

Most már ha QWAKK KAPITÁNY nevét meghallom, mindig az a kép fog eszembe jutni, amikor először találkoztunk. Nem is találkozás volt az, csak egy futó pillanat, mégis élesen látom magam előtt: Éppen csak leértem Dunaújvárosba, a sárkányos nemzetire. Beléptem a főépületbe, ahol sokan jöttek-mentek. Hirtelen szembejött valaki zöld pilótaruhában és mosolyogva biccentett, mintha régi cimborák lennénk.

Személyesen csak másnap találkoztunk. Reggel már tudtam, hogy beülhetek az egyik vontató pilóta mögé egy körre. Körbe-körbe nézegettem a hangár elé kitolt motoros sárkányokat, és egy elfeledett szó jutott eszembe: „lélekvesztő”. Kerék, ülés, szárny. Na, meglátjuk. A verseny nap végén elhangzott a bűvös mondat: „Qwakk kapitánnyal fogsz repülni!” Na, az meg ki? Nem elég, hogy lélekvesztő, még a kapitány is Qwakk? És aztán szertefoszlott minden kétségem: ő a tegnapi mosolygós srác! És a gépe is le van burkolva, mint egy versenyautó! Ragyogott az arany színe a napon! Beültem a hátsó ülésre, az meg nem ülés volt, hanem fotel! Megnőtt a bizalmam.

A kapitány megnézte, hogy rendesen be vagyok-e kötve, ellenőrizte a gépet és gázt adott. Nem számítottam ilyen gyorsulásra! Beleszorultam az ülésbe, de az érzés nagyon is ismerős volt! Hiszen én valaha nagyon

szerettem motorozni! Mire ezt végiggondoltam, vajsima lett a szárguldas. Égi útra indultunk!

Néhány perc alatt 2-300 métert emelkedtünk, és kitérült a horizont. Már nem port rugdaló emberek voltunk, hanem az ég madarai! Gyufásdoboz méretűre zsugorodott a hangár és a főépület. A mezőn legelésző juhnyáj, egy zacskó biliárdasztalra borult földimogyorónak látszott! Elértük a Duna vonalát. A folyó lustán nyújtózott a lábaink előtt. Felületét aranyban fürdette a délutáni napfény. Odáig kanyargott, ahol a föld az éggel összeért. Elszakítottam a szemem a távolról, és lenéztem: nagyon pici autók szaladtak az úton, apró házak egy makettasztalon, jelentéktelen és vicces lett az alattunk porban gázoló világ.

Qwakk kapitány igazított a kormányon, ellenőrizte a műszereket és rám-nevetett a visszapillantóban: „Minden oké?” „Persze! Szuper!” A motor nyugtatóan brummogott a hátam mögött, jobbról pedig, ahogy megbillent a horizont, az épülő autópálya vonala siklott aláink. Néhány munkás felnézett és integetett. Tuti, hogy irigyeltek! Nemsokára visszaértünk az ápolt gabonátáblák fölé, aztán,



10-13. OLDAL:
FALUDI MIKLÓS

mintha egy láthatatlan hegy lenne előttünk, elindultunk felfelé. A meredek emelkedés egyre lassult, mintha hullámvasúton ülnénk, és egyszerűen csak felértünk!

Egy végtelennek tűnő pillanatra megállt a sárkány, majd elindult lefelé. Tartott az öv, ezért nem maradtam ott a levegőben. A láthatatlan

hegy másik oldalán robogtunk le fantasztikus sebességgel! A hullámvasúton a lefelé út, vagy az ejtőernyős ugrás ilyen! Leírhatatlan, elmondhatatlan érzés! Amikor tudod, hogy félni kellene, de annyira jó, hogy elszáll a félelem is, lemarad valahol félúton, és te csak repülsz nevetve a szélben! A következő pillanatban a kapitány kivette a gépet a sülyedésből, visszakanyarodott a reptér irányába és a talaj fölött pár méterrel repültünk tovább. Méteres gabonátábla fölött szálltunk. Nagy szökkenésekkel egy szarvas futott alattunk, jelenlétével gazdagítva a repülés élményét! Domb takarta a repteret. Egy nagyobb gázadással leköveztük a domb ívét és máris a reptéren voltunk. Nyhe zökkenővel leszálltunk, és abban a pillanatban sajnáltam, hogy vége, hogy én nem

tudok így repülni, hogy nincs motoros sárkányom, hogy nem lakom reptér közelében, hogy az édesapám nem volt pilóta, hogy... hogy... hogy... Aztán rájöttem, hogy megint a földön kell járnom. Széles mosollyal megköszöntem a repülést, és persze segítettem szétszedni a gépet. Tudtam, hogy hamarosan ismét találkozunk... ■



Olyan kis kutyuk az égen

Még Dunaújvárosban beszéltük meg, hogy eljövök Nyíregyházára. Épp időben érek a megbeszélt helyre, ahol egy üres furgon fogad. Csodálkozni sincs időm, a közeli pékség ajtajában ismerős alak integet.

MIKE: Hogyan ismerkedtél meg a repüléssel?

QWAKK: A repülés talán mindenkinek a gyerekkori álma. Én is már gyermekkoromtól szerettem volna repülni, de persze ez akkoriban még nem volt lehetséges. Aztán ahogy telt-múlt az idő, megjelentek a sárkányrepülők. Itt lakunk nem messze a reptértől, és egyszer csak megláttam, hogy ilyen kis kutyuk mozognak az égen! Azonnal kimentem és megkértem az egyik pilótát, hogy vigyen fel. Nagyon megtetszett, és harmadszorra már azt mondtam, ezt meg akarom tanulni! A vizsga után, 93-ban vettem magamnak egy kis gépet, és rögtön elneveztem Cucunak. Jó könnyű kis gép volt, Trabant-motoros.

Mike: Gyorsan fejlődöttél?

QWAKK: Nem lehet azt mondani. Nem megy az embernek minden rögtön. Van, akinek jobb érzéke van hozzá, van, akinek kevésbé, de ez sem feltétlenül mérvadó.

Mike: Az örömsrepülésen kívül milyen feladatokat repülsz?

QWAKK: Eleinte csak az a fontos, hogy a pilóta sokat gyakoroljon és gyűjtse a rutint, de ha elér egy szintet, megpróbálhat feladatokat kitűzni maga elé. Én például láttam a vontatást és meg akar-

tam tanulni. Amikor megvolt, és gyakorlatot szereztem, következett a multi-vontatás, amikor két-három sárkányost is húzhatok. Aztán az ejtőernyős-ugratás. Ezek mind különböző vizsgák, lehet gyűjteni. Később megszereztem a szakszót is oktatói szinten. Bemutató repüléseket tervezek, építgetem a gépem. Kiépítettem egy füstölőt, amit azóta már más gépeken is látok. Megtetszett másoknak is.

Mike: Oktatsz is?

QWAKK: Igen, persze. Tízen felül van az eddigi növendékeim száma. Sajnos ezen a környéken évente egy-két növendék jön, több nem. Akinek lenne rá pénze, az rájön, hogy itt nem tud villogni, aki pedig csak repülni szeretne, általában nem tudja megfizetni.

Mike: Kamerákat is láttam a gépeden...

QWAKK: Egy ideje gondolkodom rajta, hogy valami oktatófilmet kellene csinálni. Ez adta az alapötletet. Mikor kint voltam Szaúd-Arábiában, tudtam venni ilyen kis kamerákat. Felszereltem egyet a szárnyvégre, egyet előre, és próbálgattam, hogy milyen képet adnak. Teleraktam a szárny felületét tizenöt centiméterenként áramlásjelző zsinórokkal, és tudom nézni repülés közben, hogy



BARTOVICS JÓZSEF

(Qwakk kapitány)

Születési idő: 1960. Szept. 14. (Szűz)
Klub: Nyíregyházi Légisport Egyesület
Motoros Sárkányrepülő Szakosztály
Státusz: Motoros sárkány oktató
Szárny: Apolló C 15
Motor: Injektoros Rotax Aprilia
Elérhetőség: 06-70-2006061
(Gépépítéssel kapcsolatban is nyugodtan hívjatok!)
qwakk@freemail.hu

milyen a szárny állapota, honnan indul meg az áramlás-elszakadás, ha van egy kis zavar, akkor az miért lehet, melyek az irányai, ilyenek. Gyönyörű látvány.

Mike: Jól hallottam, Szaúd-Arábiát mondtál?

QWAKK: Volt kint egy magyar srác, aki két évvel ezelőtt elhatározta, hogy létrehoz egy klubot. Úgy gondolta, hogy magyar pilótákat visz ki klubot alapítani, és kiképezni a leendő oktatókat. Nagy megtiszteltetésnek éreztem, hogy bekerülhettem abba a tízfős oktatógárdába, ami tulajdonképpen Magyarországot képviselte kint. Az a légkör nagyon megfogott, szívesen viszsza mennék.

Mike: Gondoltál már arra, hogy másfajta repülőeszközzel is repülsz?

QWAKK: Olyannyira, hogy Zoli bará-

tom kisrepülőjén szoktam is gyakorolgatni. Tetszik, de én akkor is csak sárkányrepülő pilóta maradok.

Mike: Régi motorosként el tudnád képzelni a szárnyat motor nélkül?

QWAKK: A motor nélküli repülés is tetszik, de csak úgy, hogy majd építek egy könnyű kis trike-ot, és vontatásból repülök vele. Mert futkározni nem fogok.

Mike: Mire vagy a legbüszkébb?

QWAKK: Az oktatói szakszót én csináltam meg Nyíregyházán elsőnek. Az ereklyetartó szekrényünk középső polcán pedig szinte csak az én kupáim vannak.

Mike: Hoppá, akkor Te nem csak a vontatás miatt jársz versenyekre! A motoros versenyek, hogyan zajlanak?

QWAKK: Vannak navigációs feladatok, amikor nincs műszer, csak térkép, adott idő alatt, kötött vonalon kell repülni, és jeleket vagy fotókat kell az útvonalon felismerni. Ha nem ott repülsz, ahol kell, nem látod meg a jelet. Van, amikor adott üzemanyaggal kell minél tovább a levegőben maradni, és van célraszállás is. Nagyon jók ezek a versenyek.

Mike: S végül?

QWAKK: „Tisztelet mindazoknak kik versenyt rendeznek. Ezúton köszöntöm bajnokainkat kik hírül viszik a világnak, hogy sok jó pilóta van Magyarországon. Aki teheti, jöjjön el ide, mert nagy lehetőség hogy megismerjük egymást, eszmét cseréljünk, ötleteket alkalmazzunk. No meg iszonyatot bulizzunk. Eközben tudjátok, húzod, nyomod, léped, döntöd, kicsi hazugságok is megengedettek. Jöjjetek, hiszen ez rólunk szól. Távoltság ne legyen akadály, hiszen most legutóbb Kiskunhalason voltam 3 óra repülés zsinórban, egy seggel. Nagyobb élmény, mint ismert reftered körül keringeni, nem vagy te szatelit. Jó leszállást! Üdv: **QWAKK**”

14 SZABADOS ZOLTÁN



Az utolsó, MHSZ által szervezett sárkányrepülő Nemzeti Bajnokság egyszerre volt motoros és vontatásból vitorlázó sárkányos verseny. Vontatópilótám, amellet, hogy mindig a termikbe húzott, megnyerte a motoros bajnokságot is. Ezen a versenyen olyan pilótát ismertem meg Zoliban, akiben ötvöződött a tehetség, a biztonság és a tudatosság. Felszállás előtt például mindig egy csavarhúzó nyomott a földre. Ezt mástól azóta sem láttam soha.

„Minek ez?” – kérdeztem tőle bambán.

„Tudod, amikor egyedül szállok fel és a légsavart be kell forgatnom, ez a csavarhúzó egy vékony zsinórral a gyújtáskapcsolóhoz van kötve. Ha elindulna a szárny nélkülem, 2 centi után lekapcsolja a gyújtást.”

Most megint eggyel kevesebb az ilyen előrelátó és óvatos pilóta közöttünk.

Nyugodj békében!

BÚCSÚ

RABNECZ GÁBOR



A magyar repülés egyik legeredményesebb pilótája, őstehetség, akitől mindig tanultunk valamit, sajnos már nem veszélyeztetni többé az UL dobogót.

Nem egyszerűen jó sportoló volt, hanem az UL szakág bizottságának választott tagja, akinek véleményére mindig odafigyeltem. A mai kaotikus világban megnyugtató volt hallani egyszerű és logikus, szakmai érveken alapuló magyarázatait.

Hiányozni fogsz, Gabi!

5. Ultrakönnyű repülők találkozója

15

2005. július 1-2-3. Rétság-Tolmács repülőtér

Pénteken az időjárásra nem lehetett panasz, nagy volt a meleg. Sorra érkeztek az árusok, kiállítók, repülők, érdeklődők. Az idén kibővített programokkal, különlegességekkel készültünk.

A pénteki nap sztárjai azonban a MH 59. Szentgyörgyi Dezső kecskeméti Repülőbázisról érkező Albatros géppár volt. Fotósok, filmesek települtek a repülőtérre, hogy megörökítsék a nem mindennapi látványt.

A jó idő nem tartott sokáig. Késő délután eleredt az eső, ami szombat délelőtt kb. 10 óráig tartott, majd kisütött a nap. Sajnos a szél eléggé nagy volt ahhoz, hogy az UL-ek a messzi távolból szombaton útnak induljanak a rétsági találkozóra. A rendezvény megnyitójára tervezett Rétság feletti kötelékreplés a szél miatt elmaradt. A földön a zászlóforgatók felvonulásával, előadásával kezdődött a nap. A színpadon meghívott vendégeink néhány mondatban beszámoltak arról, miért fontos számukra egy ilyen rendezvényen való jelenlét. Biztosítottak arról, hogy a jövőben is számíthatunk támogatásukra, általuk hozott új technikai eszközökkel, kiállításokkal esetleg repüléssel bővítik majd programjainkat.

Meghívott vendégeink voltak többek között: PETŐ ISTVÁN dandártábornok, bázisparancsnok Kecskemétről; KOVÁCS ISTVÁN ezredes Repülő Felkészítési Osz-

tály Szolnokról; DR. ÁRMÓS SÁNDOR rendőr ezredes, főkapitány Salgótarjánból; DUZS JÓZSEF hőr. ezredes, igazgató Balassagyarmatról; a Nógrád Megyei Hadkieg. Parancsn. Toborzóiroda állomány tagjai Salgótarjánból; MEZŐFI ZOLTÁN, Rétság polgármestere, HAVAI LÁSZLÓ, Tolmács község polgármestere.

A megnyitó után a színpadon neves előadók léptek fel. GROOVEHOUSE, MC Hawer és Tekknő, Bódi Gusztó és a Fekete szemek, UNITED, GO-FREE, Liszter Sándor és a Vadrózsák, Csepregi Éva, FRESH, Füstifecskék. Az előadások alatt városnéző kisvonat szállította az érdeklődőket az 5 km-re lévő Bánk község, hegyekkel körülvett tavának partjára és vissza.

A színpad mellett felállított halál-gömb igencsak felkeltette a nézők figyelmét. Amikor NÉMETH MARTIN bement motorjával a gömb belsejébe, minden tekintet a gömbre tapadt. Először egyedül motorozott, majd a partnernőjét állította a gömb közepére és így végezte el a veszélyes mutatványt, a halálforgást. Később ugyanezt megcsinálta két emberrel és bekötött szemmel is. A gyerekeknek új játékokat hozott a vidámpark, a fák alatt díszmadarakat nézegethettek, a repülőtéren játéksárkány különlegességek közül válogathattak. Volt arcfestés, légvár, valamint sétalovagoltatáson is részt vehettek. Volt sárkányból labdadobás. A labdák némelyikében séta-

repülésre jogosító nyereményeket rejtettünk el. Aki megtalálta, máris indulhatott a reptérre. A színpad mellett a rendőrségtől kommandós és kutyás bemutatót láthattunk. A Bűn- és Balesetmegelőzési sátorban prospektusokat kaptak az érdeklődők.

Kisebb előadásokat tartottak, választottak a kérdésekre, és aki, akarta ujjairól lenyomatokat készíthetett, haza is vihetett. A rendőrség sebességszimulátort is hozott. Mindenki saját bőrén tapasztalhatta, milyen mértékű egy ütközés 10



km/h sebességnél. Akik kipróbálták, meglepődve távoztak a székből. Nem gondolták volna, hogy kis sebességnél is ekkora ütés éri az embert.

A Határőrség haditechnikai kiállítást mutatott be. Különböző fegyverek, távcsövek, éjszakai megfigyelő berendezések, számítógépek álltak az érdeklődők rendelkezésére, ki is próbálhatták.

Volt Trabant-Wartburg találkozó és verseny. Gyorsulási, kerékcseré, ügyességi, legnagyobb hangerőmérés kategóriában. A díjazottak oklevelet és ajándékot kaptak. Vasárnap délelőtt nem maradhatott le a minden évben megrendezett Streetfighter show. A turai DEMÉNY fivérek kitettek magukért. A látókat izgalmasabbá tette a rockos



zene és a szpíker előadása. A nézőket is bevonták egy-egy mutatványukba. Az önként jelentkezőknek terpeszülésbe kellett leülniük az útra és várni a feléjük egy keréssel száguldó motorost, aki hajszálpontosan megállt a földön ülő személy lábai között.

Kora délután a reptéren megkezdődött a repülés. Gawronból ejtőernyősök ugrottak, TÓTH FERENC (Pamacs) kigyót bűvölt az égen. Motoros sárkányok új légi számot adtak elő, füstöt húztak maguk után a bemutató során. Majd KÖVECSES FERENC nagyméretű repülőmodelljeinek földi és légi bemutatójában gyönyörködhattunk. A vele készült interjúban elmondta, az országban ő építi a legnagyobb működőképes modelleket, van amelyikben ember is ült már. Meghívásokat kap nagyobb rendezvényekre, sőt külföldre is.

A Kecskeméti Repülőbázis a Repülő Felkészítési Osztállyal közösen elhozott néhány vadászgépeknél használatos



fegyverzetet, technikai felszerelést, katalpultulást, „G” ruhát, sisakot, prospektusokat. Mindezt meg lehetett fogni, kipróbálni és katalpultulásban fényképezkedni. Késő délután VERES ZOLTÁN legújabb légi bravúrjaiban gyönyörködhattunk, majd repülés közben kihangosított rádión keresztül beszélt a nézőkhöz.

A bemutató után alig várta a közönség, hogy közelebből is láthassa és beszélhessen Zoltánnal, ugyanis min-



denki úgy tudta, le fog szállni a reptérre. Sajnos az erős, keresztirányú szél miatt erre nem kerülhetett sor. Rádióan elkészönt a nézőktől és nagy szárnybilentesséssel dél felé vette az irányt. Nem sokkal később megjelent az AN2 az égen, a „Levegő Ördögeivel”. Az ugrók már alig várták, hogy a gép elérje a megadott magasságot, és belevessék magukat a nagy úrba. Négy ejtőernyős 1500 m-ről ugrott, majd a gép 2500-2600 m-re emelkedett. Ekkor már csak 3 fő várta azt a bizonyos jelet, hogy ugorhatnak. Egy tandemugrás következett egy ope-

ratórral, aki a felszállástól az ugrásokig mindent filmre vett. A tandemugrás egyes fázisait örökítette meg. A tandemutas én voltam, KESERŐ LÁSZLÓNÉ ILDIKÓ. Különleges élményben volt részem, amit semmivel nem lehet összehasonlítani. Röviden elmesélem milyen is volt:

Ugrási magasság 2500-2600 m, közben az ajtóban állni és nézni a nagy úrt magam alatt. A megadott jelre kiugrani a gépből, 200 km/h sebességgel 1200 m-t zuhanni nyitott ernyő nélkül a föld felé. Közben megfordultunk a levegőben és láttam a távolodó felhőket, majd visszafordultunk. Kis idő múlva nagyot ránt rajtam valami, szorosabb lett a heveder és felfelé húz. Kinyílt az ernyő. Ettől fogva szép lassan, csendben ereszkedünk a reptér felé. Ha lesz rá alkalom újra ugrani fogok.

Az est fénypontja sötétedés után kezdődött. 16 gyönyörű lány egyiptomi táncot mutatott be színpompás ruhákban. Különleges táncokkal is készültek, amit UV fényben láttunk elő, majd előadásuk legvégén tűztáncot láthattunk tőlük.

LIZI szintén egyiptomi táncos volt, aki egy kigyót is hozott magával, Satine-t. A műsorszám végén önként jelentkezőket vártak a színpadra kigyósimogatásra. A színpad mellett én is megtapasztalhattam milyen érzés kigyót nyakban tartani, milyen tapintású a bőre. Összegyűltek körülöttünk az emberek, és bátran simogattuk a kigyót,

mintha kiscica lett volna. Ennek legfőképp a gyerekek örültek.

Az egyiptomi táncokat a tűzakrobaták követték. A társulat Győrből érkezett. A színpad előtti füves területen kápráztatták el a közönséget, ritkaságnak számító, nem mindennapi előadással. A mutatvány nagy odafigyelést és gyakorlást igényel. A látvány pedig önmagáért beszélt. Ezután következett a 10 perces tűzijáték. Látványban igen gazdag, teljesen új motívumokat láthatott a közönség. A szabadtéri lézershow is különlegességnek számított. Általában zárt helyiségben kéri ezt a fajta előadást. Szabadtéri rendezvényeknél telje-

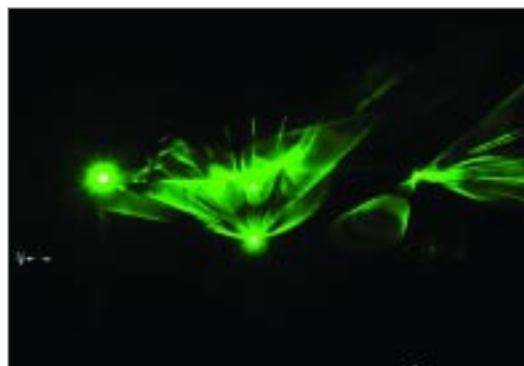


sen más a felépítése, az előkészület. Gondos tervezés alapján született meg Rétságon az 5. rendezvényünk a szabadtéri lézer show, amely mozgó grafikákat is tartalmazott, zenei aláfestéssel.

Az időjárás nagyban befolyásolta a tervezett programok menetét, gondolok itt a repülésre, ezért néhányszor programcserét kellett végrehajtanunk. Az előadásokat ennek ellenére mindet megtartottuk. Köszönet mindazoknak, akik eljöttek a rendezvényünkre.

Fényképek a rendezvényről megtalálhatók a www.ul-talalkozo.hu oldalon.

KESERÜ LÁSZLÓNÉ ILDIKÓ
Főrendező
Nimbusz Repülőklub



Hiánypótlás

Sajnos, a Hungarian Open beszámolójából kimaradt, hogy a Sárkányrepülésért Alapítvány is támogatta a versenyt.

Ezúton is elnézést kérünk!

PEDRO

A tihanyi mólónál

Anetet böngészem, és aggódva drukkolok a lóverseny-fogadásra emlékeztető tipp-skálán, amint az egyes szakértők a front érkezési idejét becsülik. Remélem legalább a szombatot megkapjuk repülésre, mielőtt betör... Ha már egyszer elhatároztam, hogy új ernyőt veszek, túl akarok esni rajta mielőbb, hogy az idényt azzal repüljem végig.

Synergy2. Egy fokkal talán nyugibb, mint öreg zsémbes Halálosztóm, és sokkal nagyobb teljesítményű, gyorsabb. Masszív full gelvenor kupola, GAZSÓ szerint is előbb unokrára, minthogy kirohadna alólam. A nehéz starttal meg csak megbirkózom valahogy. A pénz nálam, de azért ki akarom próbálni, hátha egyszerűen nem érzem jól magam benne. Gázsó már hónapok óta készül lecserélni a szárnyát, mindent kipróbál, keresi a Nagy Ó-t. Én megláttam a leírását és azt mondtam, ez kell nekem. Nagyon nem szeretném megbánni, de annyit egyikkel sem tudok repülni, hogy biztosan tudjam melyiket akarom.

A hétfégi nyár forgalmától tartva korán nekivágunk a hetesnek, így jó hamar Kaposvárra érünk, marad idő egy kései reggelire. Ott viszont soká elidőzünk, így miután belapátolom kétfogásos menümet, egész sietősre kell fogunk. Egy trabi tököl előttem, s amikor kielőzőm, kiteszi az irányjelzőt és befordul balra. Alig kerüljük el az ütközést, és



NAGY „JÓMADÁR” JÁNOS

a srác visszaszól Gázsónak. Nem sokat gondolkodom, kiugrok és elmagyarázom, hogy ha akkor indexel, amikor kanyarodik, össze fogom törni. Nem akarom szájon vágni, de úgy néz rám, mintha arra számítana, hamar belátja a dolgot; így előzékeny párbeszéd után hamar elbúcsúzunk.

A reptéren már ott a fehér wartyogó, fel is húznak valakit. Kicsomagolok egy mintaernyőt – szép. Kupolázgatok a kisé rapszodikus szélben: nem könnyű a fejem felett tartani. Felhúznak 400-ra, onnan sülyyedni kezdek mint a balta. Nem jó jel. 200 körül kapok egy emelést meg egy 30%-os kis tehenet. A kupola mocorog, táncol felettem. Nem ezt várom az új ernyőtől. Közben pislogok a varióra és megértem: +4 és -4 között ugrál a levegő körülöttem. Jaaaa, hát ahhoz képest egész jó. Leesek, de nem tudok tiszta szívvel lelkesedni. Zsolt kíváncsi az eredményre, de nem tudok neki semmi határozottat mondani, mehetek még egyet? Persze. A második kör jóval nyugisabb, kicsit tekerek, viszsza nyerek 50 métert és leesek.

Fene vigye, a következő ernyőt meg kipróbálom gyógy időben és azt mondom: hú de jó stabil? Inkább megveszem ezt, csak nem bánom meg. Világoskék-fekete színű, ami – mint egy veterán kolléga magyarázta – praktikus akkor, ha



nem akarom, hogy mindenki lásson. Kicsomagolom, egy Nova-sapkás hölgy alaposan átvizsgálja a varrásait, időnként hűmmög, néha bólogat. Hát, íme első új szárnyam. Hallgatom csörgését, kicsit esetlenül fogdosom, nem is tudom mit kezdjek vele. Végülis elhatározom, hogy felcsatolom a beülőre. Kicsit nagyképuen hangzik, hogy: *kifizetem mielőtt felszálllok, hátha eltekerek* – de persze nem tiltakoznak. Először Gázsót húzzák fel egy sárga Ellusszal, de elég csúnyán hullik lefelé. Kicsit teker, de csak elodáznia tudja a földetérést. Meggyőzőm magam, hogy nem fog kelleni kamera se fényképező, inkább csak a repülésre koncentrálok abban a várható néhány percben. Belefutózom, persze rögtön fölém ugrik a kupola és már el is emelkedem. Kicsit besodródok a laktanya felé és érzek né-

mi dobálást, de nem tudom megállapítani az erősségét csörlés közben. A kötél meglazul, leoldok. Ellenőrzöm, hogy a kis zöld ernyő szépen ereszkedik, azután elindulok visszafelé, kétségbeesetten keresgélve valami emelést. A *The Race* képkockái ugranak be, amint az ernyős a szalagot biztatja: *Come ooooo!* Elmegyek a radar felé, de nem találom. Jövök vissza az ügyeletest megkeresni, és félúton összefutok valami mocorgós buborékkal. Kissé szertelen, mintha sok apró magból állna, de helyenként egész combos. 200 méteren találtam rá és 300-on elégedetten veszem tudomásul, hogy kezd határozott 2-es, 3-as emeléssé érni. Tekerem-tekerem és nem nagyon zavar, hogy közben erőteljesen sodródok el a reptérről. Gázsó beszél a rádióba, hogy látnak ám, és abból a nézetből is stabilan esem felfelé. Nem nagyon tudok vála-

szolni, ezzel persze tisztában vannak ők is – Zsófi nem is fogja vissza beszélőgathatnékját. Hangosan kacagva még úgysem tekertem...

+1100-ig tart a lift, utána nem találom; csak azt látom, hogy igencsak elsodródtam, és valahogy nincs kedvem visszamenni. Hogy is mondta GURIGA? A távrepülés úgy kezdődik, hogy az ember hátat fordít a hegynek – lesz, ami lesz. Tépeldésemet szavak nélkül is érzik odalenn, Gázsó PMR-je recsegve közli, hogy induljak nyugodtan, jönnek utánam autóval. Hát nem tiltakozom, irány a Balaton. Intenzív süllyedés kísért észak felé, hamarosan le is faragom nehezen szerzett magasságom jó részét, 500-on hangosan biztatom a levegőt: *gyere mááár*. Megcélzom az utat, amin utánam fognak jönni, amikor – 450 környékén – mocorogni kezd a szárnyam. Körözni kezdek, de még mielőtt befejezném, megtalálok valamit. Tágítok nagyokat azután élesen szűkítek, a Synergy2 abszolút partner a dologban. Időnként ficáncol felettem, olykor már szinte várom, hogy frontcsukást kapok, de inkább úgy dönt, repül tovább. Felmerül bennem, mit szólna hozzá a Vertex, de nem tudom a választ, különben is ez olyan, mint a történelemben a „mi lett volna, ha...”, semmi értelme. Kezd hűvös lenni, még jó, hogy egy széldzsekit magamra vettem indulás előtt, a varió viszont kitartóan csipog, 1000 felett még intenzívebben, mint azelőtt. 1340-en fogy el az emelés, két tág kört még teszek, aztán lemondok róla. A távoli víztükör hívogatóan csillog észak felé, de nem merem remélni, hogy közelebb is meglátom. Persze megteszek mindent, de még nagyon messze van. Felengedem a féket, tövig nyomom a gyorsítót és robogok felé. Sajnos érzem, mennyire süllyedek közben, az apró rezdülések viszont nem igazán jutnak így el hozzám,

ezért inkább visszaveszek a lendületből és gyönyörködöm a tájban, közben figyelem a kontrasztos felületeket. Az a mezőhatár jól adhatja, de merre kigyózhatsz az a csáp? No persze, a legnagyobb erdő felett. Csak nem esek fára ekkora terepasztalon! elindulok arra – és bejön. Némi esős-kelős keresgélés után sikerül követnem a termik krumpliformáját, stabilan emelkedve utazom benne. Közben a rádióban hallom, hogy utánam indultak, de nem találják az égen. *Neeem, dehogy estem le*. Alattam az autópálya hídját építik hórihorgas sárga daruk; emlékszem, idefelé is felfigyeltem a gigantikus építkezésre, de nem bíztam benne, hogy fentről is látom majd. Így már megtalálnak az égen, sőt miután jelzik, hogy most előznek egy fehér kisbuszt az autómmal, én is felfedezem őket. Újabb emelésbe botlok, meg is tudom tartani 1200 méterig, most már egyre biztosabbnak látszik a Balaton. Kéjesen hallgatom a varió boldog csiripelését, és közben a tájat bámulom. Egyszer csak egy piros helikoptert látok messze alattam, az építkezés irányában. Átvillan az agyamon, hogy milyen lenne, ha felém jönne, és nem venne észre, de hamar elheszegetem a gondolatot. Inkább a nagy víz felé veszem az irányt újra, és élvezem a táj szépségét, a levegő susogását a zsinórokon, a tudatot, hogy most éppen azt csinálom, amit a legjobban szeretek. Meg is beszélem magammal: „*Tudsz élni, wazze*”.

Most már történjék bármi, a vízpartot biztosan elérem. Már látom magam előtt, amint diadalittasan besiklok a strandra, ámuló tekintetek között lekapom a rucimat és berobogok a finom hullámok közé. Be is süllyedek szépen Szántód fölé, amikor megint gyanús mocorgásra figyelek fel, és csakhamar el is kap egy újabb termik. Opsz, most mi legyen? Keletre megpróbálhatom megkerülni a

nagy vizet, keményen rátartva a délnyugati szélre, vagy áttolhatom a csillogó habok felett. Nem először jut eszembe felhasználni a PÁRDUC előadásán tanult módszert, hogy megállapítsam elérnéme a túlsópartot – nos: először a térdem rugdalja a strandot, azután eltűnik a lábam alatt.

Még tekerek egy gyengét, aközben nyúlok a rádióhoz: – Gazsó, mit szólnátok, ha áttolnám a Balcsi felett?

– Jól nézd meg a szélirányt, számold ki merre fog tolni, és csak ha teljesen biztos vagy... – mondja még tovább, és a szimplex átvitel korlátait átkozva alig várom, hogy befejezze.

– Figyu, tutibiztos, hogy átérek; a kérdés csak az, ti mit szóltok hozzá, ha az északi parton szállok le? Nagyon fogtok utálni?

– Nos, mi már így is baromira utálunk – hátulról Zsófi helyeslően kiabál be –, de átrepülni a Balaton felett akkora élmény, hogy azt nem hagyom ki.

– Oké, megdumáltál. – Tekerem tovább a cuccot, és lenézve megállapítom, hogy most már kőkeményen nyomni kellene a gyorsítót, ha a déli partra akarnék leszállni. De persze eszemben sincs. Viszont itt a szélirány sokkal nyugatiasabb, mint számítottam, ráadásul úgy látszik erősödik is; így nyugat felé nézve közelítem a Tihanyi-félszigetet. Alattam fehér vitorlák húzzák habokból szőtt farkincájukat, a nagy zöld tó minden eddigi látványt felülmúl (pedig versenyben volt a monacói tengerpart is), csak bámulom a folyton máshol megcsillanó hullámokat, és alig



tudom elhinni, hogy ez velem történik. Egy régi sláger fut át az agyamon:

*„I wish I had your pair of wings
Just like last night in my dreams
I was lost in paradise
Wish I'd never opened my eyes”*

– na igen, ha ez csak álom, óvatosnak kell lennem, nehogy felébredjek. Keletre ellátok egész Fűzfőig, ahol a forró csók emlékének még mindig susogják a fák; látom a legfeljebb csak a legelvetemültebb technokratáknak szép nagyszállót Almá-diban; eszembe jut, milyen érzés volt ledobni ocsmány barna egyenruhám, és milyen szívszorító volt visszavenni a szabadság lejártaival. Ha tudtam volna abban a betonfallal körülvett tébolyult világban, hogy egyszer eljön ez a pillanat is, talán könnyebben viseltem volna.

Na, elég az álmodozásból. Lassan elérem a félszigetet, de a szél most már keményen sodor kelet felé, ráadásul határozottan sülyyedek. Kinézem a tó melletti sima földeket, ha máshova nem, oda le fogok tudni szállni. Na, annál azért jobban siklik a drága; ezen felbuzdulva inkább egy távoli foci pályát nézek ki magamnak. Persze ha addig megemel valami, nem fogom kihagyni. Nem emel meg.



Viszont sülyyedek, még hozzá egész aggasztóan. A tó környéki tiszta részeket már jócskán magam mögött hagytam, itt házak sorakoznak egy domb mentén, a nyugati végében tisztás, épp jónak tűnik. Egészen addig, amíg fel nem fedezem a keresztben átvélő vezetéket. Opsz, ez nem lesz jó, kéne valami tágasabb leszálló. Elindulok a domb mentén és szépen sodródok mögé. A döntés egyre könnyebb, mivel lehetőségeim radikálisan bekorlátozódtak: lee-oldalon vagyok, és egyetlen tiszta területet látok magam alatt, egy gyümölcsfákkal övezett pázsitos kertet. Felötlik a gondolat, hogy a háziak dédelgetett kuvasza fogad, de hamar elhessegetem, és inkább a földetésre koncentrálok. Szépen benavigálok magam a fák közé, hogy se én, se az ernyő ne érintse őket, és simán landolok. Gyorsan összecsomagolok a pedánsan nyírt fűvön, közben oda-odapillantok a ház felé, mozgás jeleit kutatva. Se kutya-

kaki se kutyaház – szerencsém van. Kisétálok a zárt kapuhoz és óvatosan átugrom. Szívesen megköszönném a tulajnak ezt a szép leszállót, de sem őt, sem a szomszédokat nem találom, így lassan elindulok lefelé, a strand irányába. Zsófi telefonját csörgetem, az első szavai: – Kérem, letelepedem a mólóhoz és próbálom felidézni a keserűes dallamokat – Bolond nyár, a tihanyi mólónál...

Mire összefutunk Gazsóékkal a strandon már esteledik és a front első hullámai csapkodni kezdik a lágy vizet, azért fürdünk egy jót. Repülni egy nagyot és megmártózni a Balatonban – mi jobbat lehet kívánni? Legfeljebb hogy Óbudáról induljunk, és az egész csapatnak összejöjjön. ■

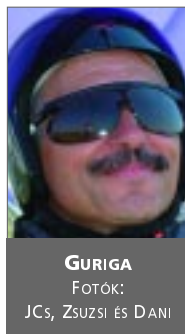
Negatív élményeim Tasi biztonságtechnikáján

Nincs több kör, Guriga!



feddés. Tudom, hogy már nem érek be a leszállóba, dinamikus páros fékezéssel megtöröm a spirál lendületét és kivezetem egy körrel a fordulóból. Még hallok a szidalmakat, tartalék magasságom elvesztésének összefoglalóját, azután pontosan a partra szálllok, talán, ha másért nem, ezért dicséretet kapok.

A biztonságtechnikai tréning vezetője azonban már a következő pilótával foglalkozik. Ez a pilóta gyakorlottabb nálam, hallok amint az új „D” elemet, a „Tasi féle dupla kávé” kell meghúznia a levegőben.



GURIGA
FOTÓK:
JCS, ZSUZSI ÉS DANI

Pörgők lefelé egy szándékosan túlhúzott csukásból, ami nem szándékosan befűződött, vagy csak csukott maradt, nem tudom megállapítani. Minden józan ész ellenére rángatom a csukott oldalt, pedig értelmesen elmondták: a nyitott oldallal fogok tudni repülni, azzal törődjek. Addig tökimanóztam, amíg merülőspirálba ugrott a kupolám, és most már vagy 15 m/s-al pörgök, rohan felém a tó tükre, és én még mindig nem rendeztem magam.

„Nincs több kör Guriga!” ez a hang már nem az a baráti és nyugodt instrukció. Ez figyelmeztetés, majdhogynem

A híres „Magyar vándor” vagy a még legendásabb „Almási szélmalom” után talán új, egy magyarról elnevezett elem kerül a Sportok Történelmének Évkönyvébe. A „Dupla kávé” egyszerű két egymásba érő negatív, amiből olyan táncba kezd az ernyő, hogy azt megoldani már valódi biztonságtechnikai feladat.

„De hiszen ilyet magamtól sosem csinálnék!” – méltatlankodik leszállás után ZSUZSI, aki a legnagyobb igyekezet mellett sem vízben fejezte be a figurát. Elgondolkodtam. Dehogynem. Amikor a



tumultusban a Mókus hegyen a jobbról neked menő elől elhúzod negatívba balra az ernyőd, de ott hirtelen feltűnik egy másik. Ha itt begyakorlod, már tudhatod, hogy mire számíthatsz: arra, hogy két egyforma megoldás nem létezik.

Másnap újra a levegőben és ismét a tó felett.

„Nincs több kör, Guriga!” ezt már ismerem. Csak most az előzmények voltak mások. Dinamikusan kellett a jobb féket a fenekem alá rántani és a becsúszás annyira hirtelen következett be, hogy magam sem tudtam, időben el tudtam-e fordulni együtt az ernyővel a hátracsúszó kupolafél után, vagy már betekeredtem. Tény, hogy megint merülőspirálban vagyok, és már megint arra várok,

hogy az ernyő magától induljon el kifelé. Most már ismerem, és tudom, nógatni kell kissé.

„Nincs több kör!” Ez a nap már más. Tudom, hogy van még egy köröm, hiszen tegnap is szépen a partra szálltam, ma is menni fog. Így ebből a repülésből ismét a partról szemlélhetem a tréning szakmai irányítását. Szerencsére néhány pilóta megint elpróbálja a

„Dupla kávé”, ők nem örülnek neki annyira, mi kívülállók annál inkább élvezzük.

A tábor végére megismertem az ernyőmet, nem is sejtettem, hogy ennyi tartalék van benne. Megtudtam, milyen reakciókat várhatok, ha túllépek a határokat, és rengeteget tanultam. Most már végképp nem értem, mitől is berzenkednek egyes hazai oktatók, azok, akik a siklóernyőzésnek ezt a részét még csak filmen látták, vagy elbeszélésekből hallották. ■



Veterán Találkozó!

2004-ben a vének tanácsa úgy döntött, a következő találkozó színhelye a Magas Tátra legyen. Mostanra a szándék cselekvéssé érett.

Az időpont:

2005. szeptember 29–október 2.
Pontos helyszín:
Sary Smokovec, Gallik Stefan háza: Smokovce 48.

A veterán tagság feltétele a szokásos 50 évponthoz felett legyen a „korod”, azaz az életkorod legyen legalább 40 év, + repült évek számát add hozzá. „Kapcsolt alkatrészed” lehet fiatalabb is.

Részvételi díj:

900 Sk (kb. 6000 Ft, ami tartalmazza a szállást és a reggelit)

Jelentkezni az MRSZ-ben TÓTH ZSUZSINÁL lehet (személyesen Bp., Dagály u. 11., vagy telefon: 30/9037804), nála lehet a pénzt is befizetni (koronában, vagy forintban). Szeretettel várunk minden „öreget”!

TURÁN VOJTECH prezident
HALMOS PÉTER (Pamír) viceprezident



Új!

Hirdetési tarifáink
2006. január 1-től

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

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

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

MAGYAR BERTALAN (beric)

E-mail: beric@index.hu
Telefon: (30) 9642-652



Eladó: APOLLÓ C-17TN carbon szárny

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

ára: 600 ezer Ft
Tel.: 30/981-1313
e-mail:
jaroschimre@axelero.hu

3/2



Eladó! APOLLO CX-M RACER GT/R

motoros sárkány,
nagyon megkímélt
állapotban.

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

3/3



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

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

3/2



Eladó
1 millió Ft fixért
Apollo CX-MD
RacerGT trike
R503, egy porlasztó
háromtollú Warp carbon sróf
fényszórók, silencer!
Hangárban tárolt, sérülésmentes és jól
karbantartott, 6 éves, 160 óra
üzemidő, 2. tulajtól.

Tel: 06-70-578-3848



Sárkány- repülő eladó!

Motor: 582 vizes.
Szárny: C15TN.
Trike: Apollo Jet Star.
Műszerezettség: teljes.
Érdeklődni lehet:
(06-30) 9343-010

4/2



Sensor 610

(jól kezelhető teljesítménygép; 13,5 nm;
55-85 kg pilótának, hibátlan állapotban)
75000 Ft-ért;

HP AT 158

(korának csúcsteljesítményű gépe; 14,7
nm; 70-100 kg pilótának; jó állapotban)
65000 Ft-ért eladó

Pepi. (20) 528-2763,
(1) 242-3279
peto23@t-online.hu



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



A Pro-design ernyőit a legmodernebb Skytex anyagokból gyártja.

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

Tartósságát bizonyítja a Pro-design ernyőre adott garanciája:

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

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

	THESES	EFFECT II	JAZZ	THEMA	TITAN II	RED JOE	JAZZ-BI
DHV	DHV 1	DHV 1*	DHV 1-2	DHV 1-2**	DHV 2	-	DHV 1-2
Siklószám	7.5-7.8	7.6-7.9	7.8-8.0	8.1-8.4	7.9-8.2	9-9.3	7.5-7.8
Útas	48km/h	49 km/h	50 km/h	52km/h	52 km/h	55 km/h +	44 km/h
Ár	1 179 €	1 139 €	1 179 €	1 379 €	1 529 €	2 089 €	1 609 €
Megjegyzés		* Átlagosan DHV 1-2		** Átlagosan DHV 2			



Bővebb információ az info@pro-design.hu E-mail címen, vagy a telefonszámok egyikén:
+36 30-9219282; +36 20-9521942; +36 20-9455824

Jó leszállást mindenkinek!



siklóernyők

Jó lóra kell tenni

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



0620 9264 -251

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

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

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



ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól

BUZZ & RUSH





WWW.PARAPOWER.HU

Tesztelhetők az új Parapower hátimotorok

- 4 részre szedhető keret
- a Power Ignition gyújtásnak és szivatónak köszönhetően levegőben könnyűszerrel újraindítható
- rendelhető alsó, félmerev felső és fix felső ernyőbekötéssel
- továbbra is csak bevált megoldások
- a létező legharmonikusabb szerkezet
- 1 év garancia
- ennél olcsóbbat venni megfontolandó

Ára: 2200 euró



Bár egyelőre nem sokat repültem a Nemóval, annyi azonban bizonyos, hogy kezes bárány ernyő. Remekül startol, és gyorsabb, mint amire számítottam, tudtam tartani az iramot a többiekkel. Az ernyő meglepően jóindulatú – el is neveztem „Kis Aranyos”-nak. Kezdő vagy kevésbé gyakorlott pilótáknak is javasolható, akiknek nincsenek különösebb versenyambíciói, egyszerűen csak élvezni szeretnék a repülést, a túrázást. Ajánlom azoknak is, akik kisebb súlyuk vagy kevésbé erős fizikumuk miatt nehezebben startolnak az átlagnál.

Szabóné Koleszár Edina

ReAction

A közelmúltban jelent meg a motorosernyő-piacon a Dudek új típusa. A népszerű Action „utódja” a ReAction nevet kapta. Valamivel gyorsabb, mint a már egyébként is világrekorder Action, könnyebben startolható, a fejlesztés pedig nemcsak a repülési tulajdonságokban, hanem többek között a tartósságban és a designban is nyomon követhető.

Az új típus sikeresen debütált a levroux-i világbajnokságon: a brit Michel Carnet második lett lett ReAction 29 S szárnya és négyütemű Bailey motorja „közreműködésével”.



Végre itt egy motor, amely a magamfajta nagyobb súlyú pilóták számára is lehetővé teszi a tandemezést. A 26 lóerős Simonini Mini 2+ méreteinek köszönhetően napi 15–20 startot is könnyedén végezhetünk. 210–220 kilogramm körüli startsúlyal is elfogadható emelkedést tapasztaltam. Érdekes kipróbálni – együtt még jobb a levegőben!

Szalma Gábor
Simonini Mini 2+, a Fresh Breeze által „avionnálva”
2900 eurótól!



OKTATÁS GYÚRÓN

A Fresh Breeze tandem mint oktatási segédeszköz is bevált. Kiss István és Szalma Gábor oktatóink minden növendékot elvisznek szoktatórepülésre az első motoros start előtt. Aki pedig csak az érzésbe akar belekóstolni, szintén náluk jelentkezhet, hogy Gyúron vagy valamelyik másik oktatásra használt placcon felléphessen a levegő lépcsőjén a madarak emeletére.

Kiss István: 06 20 934 06 44,
Szalma Gábor: 06 30 950 74 60

SNAP 100

Műszaki adatok:

Motor: kétütemű, egyhengeres
Hengerűrtartalom: 96 cc
Sűrítési arány: 11:1
Porlasztó: 20 mm-es membrános
Gyújtás: elektromos CDI
Röpsúlyos kuplung
Áttét: helikoidális fogaskerékes
Max. teljesítmény: 12 kW @ 9000 1/min
Max. nyomaték: 14 Nm @ 8800 1/min
Tank: 8 liter



Ára: 2900 euro

FRESH BREEZE® POWERED PARAGLIDER

Xitor

Műszaki adatok:

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



Ára: 18 800 eurótól

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



A lányok, a lányok, a lányok angyalok...

...danolták őseink kissé bor- (vagy talán inkább sör-) gőzösen. Ebben a giccses és hozzá nem értésről árulkodó gondolatban van valami. Éspedig az, hogy az angyaloknak szárnya van, repülnek. Mi is ezt szeretnénk, bizonygattuk egymásnak Helmut Sternnek a minap, egy jól sikerült autógiróztatás után. Tudniillik szomorúan kellett nyugtáznunk, hogy kedvenc sporttevékenységünket a nők jobb esetben bojkottálják, nem ritkán szabotálják. A repülés „férfias” technikai sportként él a köztudatban – ez már egymagában elég ahhoz, hogy a szebbik nemet (néhány kivételtől eltekintve) megakadályozza a harmadik dimenzió felfedezésében. Ezen a borzasztó állapoton szeretnénk változtatni, és erre hajlandóak vagyunk áldozni is. Ingyenes motorosernyő-, motorossárkány-, autógiró-kiképzést és repülési lehetőséget biztosítunk olyan hölgyek számára, akik példájukkal a női repülés repülő nagykövetei lehetnének. (Ez nem az a vicc, amikor Mórnicka mondja Pistikének: – Ismerek egy klubot, ahol ingyen lehet repülni stb. – Próbáltad már? – kérdez vissza Pistike. – Én nem, de a nővérem rendszeresen...) További információ: Szabó György, Tel.: 30/932-2937, e-mail: ppg@vamp-air.hu





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



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



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



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



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

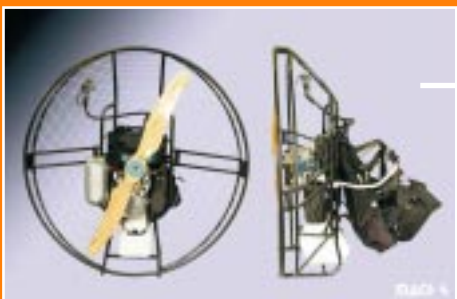


Poison, 2-3

Az új kihívásokhoz

SKYWALK
PARAGLIDERS

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



FLY-TRADE

Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.

Új hátimotorok már 2000 eurótól!

- használt motorok forgalmazása
- szervizelés
- alkatrész-utánpótlás

Flash line – új Snap 100 cm³-es motor

- 17 LE/10 000 ford.
- turbóhűtés
- fogaskerék-áttétel
- röpsúlyos kuplung
- levegőben újraindítható
- 125 cm-es légcsonk
- 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 légcsonk
- 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 légcsonk
- 53 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2190 euró

Végh Ernő

Telefon: 06 20 932 9004

E-mail: vegherno@mailbox.hu



Pilótától
pilótáknak...
www.gpsaruhaz.hu

EnAirgy-utak az év hátralevő részében



Október 10-16.:

**Bulgária, Sopot
Termikrepülő Tábor**

November 14-20.:

**Görögország
Kalavrita**

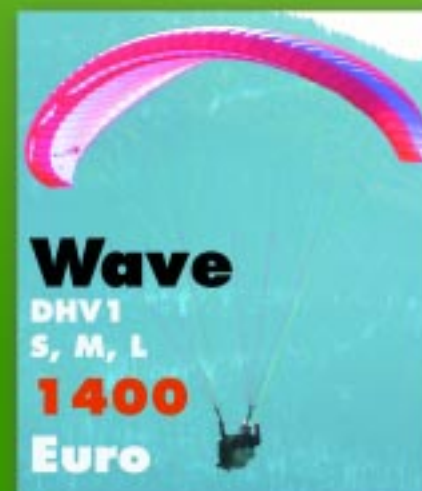
December 3-18.:

Dél Afrika



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

Akciós **Airwave** ernyők!



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

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



The image features a variety of Apollo aircraft in flight. At the top, a yellow and blue glider is shown. Below it, a blue glider is suspended by a network of white lines that converge towards a bright, glowing light source in the upper left. In the center, a red motorized aircraft is visible. To its right, another red and white motorized aircraft is shown. At the bottom, a yellow and blue motorized aircraft is flying, with the number '5149' visible on its side. The background is a deep blue with some light effects.

APOLLO

UL AIRCRAFT „HALLEY”

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