**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, szarvkománya rakható tartó, 2 AA elem, Trip&Waypoint manager CD



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

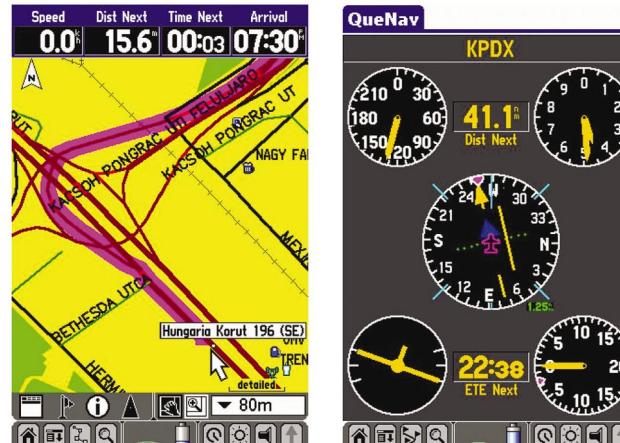
iQue 3600a

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 bőlcsovel és töltővel, szivargyújtós tápkábel, GA27C antenna, szarvkománya rakható bőlcso (a mellékelt ábrán), setup CD



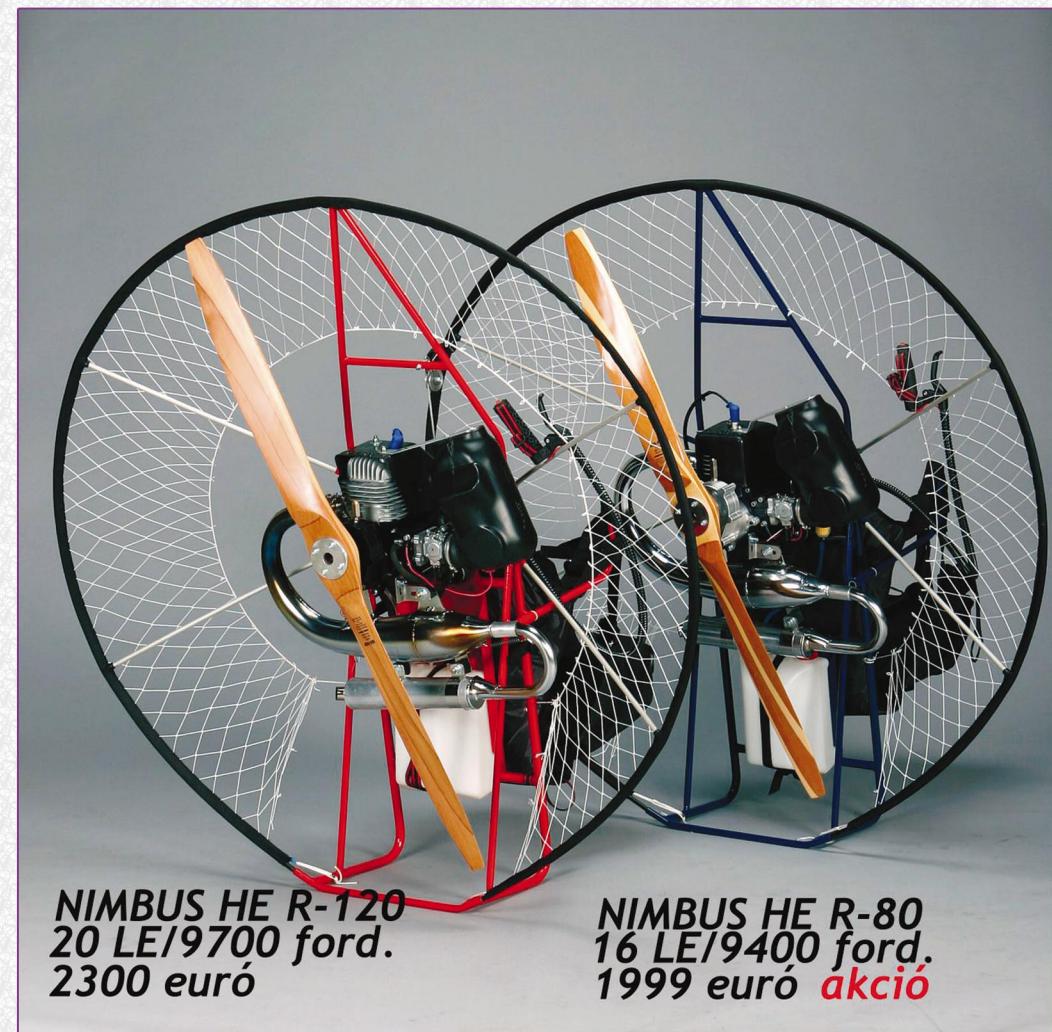
Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 06 1 222 3333 gps@aircraft.hu



www.garmingps.hu

HOR-PROP

Falégsavarok és NIMBUS hártemotorok gyártása



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



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, lapzártára az adott hónap 2-a. Kiadványunkat a hazai szabad repülést támogatók részére küldjük, névre, címre postázva. **A támogatást** a fenti címre 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: XX. Sárkány EB, Isztria, 2006
Fotó: LÖRENTÉY Kálmán

(cikkünk a 8. oldalon)



Siklóernyős Pilótalányok!

Szeptember 7–10. között tervezük megrendezni az

Első Magyar Női Siklóernyős Bajnokságot

Helyszíne (előzetes) a Csobánc-hegy

A verseny célja a siklóernyözés népszerűsítése és a siklóernyős női mezőny versenyszemléjének élénkítése. Nevezni kizárálag 2-essel kezdődő személyi számmal lehet, ellenkező neműek csak szolgálatot vállalhatnak a rendezésben.

A nevezők előzetes jelentkezéseiket a laszlo.kerekes@hmth.hu E-mail címen tehetik meg. Szükséges információk: jogosítás szintje, GPS (ha nincs akkor kölcsönünk), szállással és szállítással kapcsolatos igények, MRSZ licence száma. A jelentkezőknek egyenként visszajelzünk.

Rendezők:

Versenyigazgató és értékelés:

KEREKES László

Startszolgálat és visszaszállítás:

FERENCI Miklós és **MAGYAR Bertalan**ok.

Fővédők:

Fejéregyházi László MRSZ-elnök

Tervezett program:

Szeptember 7. (csütörtök) 10 órától regisztráció

Szeptember 7-10. 13.00 órától feladat kitűzés, versenystartok

Szeptember 10. 19.00 Eredményhirdetés.

Nevezési díj 15.000 Ft, ami tartalmazza a rendezést, szállást, a reggelit és vacsorát és a távról visszaszállítást. A hegyre sajnos gyalog kell fel-
sétálni.

Nevezési határidő: 2006. szeptember 3. Amennyiben a nevezési határidőig legalább 15 versenyző nem nevez, a versenyt nem tartjuk meg.

Szállás: hálózsákos, a Csobánc hegyládán lévő Simon-tanyán.

Várható feladatok: Céltáv, hurok, háromszög sebesség értékeléssel (megfelelő időjárással rekordkísérletek).

Az értékelés: távképlet szerint történik, kizárálag GPS-ből nyert adatok alapján.

Díjazás: Az első három helyezett kupát, a verseny résztvevői emléklapot kapnak.

Várjuk a jelentkezéseiteket!

NAGY László Emlékverseny

Szentkirályszabadja,
2006. június 11.



A versenyen a változékony időjárás miatti versenynap váltás ellenére is 30 siklóernyős, 1 sárkányrepülő és 7 segédmotoros siklóernyő pilóta indult. Nagyszámú látogató, érdeklődő tekintette meg a versenyt. A rendezés biztosította a meghatározott és elvárt követelményeket. Engedjenek meg egy idézetet egy résztvevőről: „Nagyszerű emberek között, remek hangulatban és katonaként is 29 év siklórepülő pályafutás után, életemben először repülhettem Szentkirályon. Bár szívesen lemondtam volna erről az élményről, ha ős-sárkányos NAGY Lajos barátom fia, akinek emlékére itt vagyunk, ma is köztünk lenne. Fényképe előtt tisztelegve sok zavaros kérdés mellett az egyetlen bizonyosság



ATKÁRI Gyöző
Versenyző, vezető

motoszkált bennem: egy igazi pilótára csak így igazi az emlékezés” – mondotta KEREKES László (Guriga).

Köszönöt illeti meg a versenyen indulókat, a rendezésben részvevőket, valamint a bázis őrzésével megbízott szervezet munkatársait pozitív közreműködésükért. Külön köszönemet fejezem ki a verseny repülőterén történő lebonyolítása feltételeinek megteremtése érdekében végzett munkájukért: SIMON Sándor és KÉSMÁRKI Attila uraknak.

A versenyzőbizottság kinyilvánította, hogy 2007-ben is ezen a helyszínen tervező megrendezni a MH 5. Nagy László Siklórepülő Emlékversenyt.

Összefoglaló:

Verseny helye: SZENTKIRÁLYSZABADJA - repülőtér.

Időpont: 2006. június 11., vasárnap

Rendező: SKY CLUB GYŐR siklóernyős sportegyesület

Támogató: Bakony Repülő Egyesület, Veszprém Honvéd Sportegyesület

A verseny NAGY László sikló- és helikopter pilóta emlékének tiszteletére került megrendezésre immár negyedik alkalommal.

Kategóriák és nyertesek:

1.) Katonai siklóernyős (1-3. oklevél és érem + kupa)

I. helyezett: NAGY Péter szds. Szolnok

II. helyezett: ORSY László torm. Szolnok

III. helyezett: VASS Tibor zls. Veszprém

1/a Nyílt siklóernyős: (1-3. oklevél és érem + kupa)

I. helyezett: BUKOVSKY Attila Győr

II. helyezett: BENEDEK Bence Török-

bálint

III. helyezett: AGYAGÁSI Béla Baja

2.) Katonai segédmotoros siklóernyős (1-3. oklevél és érem + kupa)

Betonhossz gyorsasági verseny:

I. helyezett: VASS Tibor zls. Veszprém

II. helyezett: UNYI Ferenc szds. Szolnok

Időtartam+célraszállási verseny:

I. helyezett: Vass Tibor zls. Veszprém

Katonai segédmotoros összetett verseny:

I. helyezett: Vass Tibor zls. Veszprém

II. helyezett: Unyi Ferenc szds. Szolnok

2/a Nyílt segédmotoros siklóernyős (1-3. oklevél és érem + kupá)

Betonhossz gyorsasági verseny:

I. helyezett: AMBRÓZI Péter Budapest

II. helyezett: KARDOS Gábor Kaposvár

III. helyezett: KISS Oszkár Tatabánya

Időtartam+célraszállási verseny:

I. helyezett: Kiss Oszkár Tatabánya

II. helyezett: Kardos Gábor Kaposvár

III. helyezett: TÓTH István Kisbér

Nyílt (civil) segédmotoros összetett verseny:

I. helyezett: Kiss Oszkár Tatabánya

II. helyezett: Kardos Gábor Kaposvár

III. helyezett: Ambrózi Péter Budapest



Veterán találkozó 2006.

Eger, Várkút turistaház,
szeptember 7-10.

Továbbiak az augusztusi számban

Üdv: PAMÍR

Isztria 2006

Tudósítás a XX. Sárkányrepülő Európa Bajnokságról

A magyar csapat:

BORBÉLY Tibor, Aeros KPL 3
GRUBER Ferenc csapatvezető, Aeros Combat L 13
Kis Attila, Aeros Combat L 14
Kovács Endre, Aeros Combat II 14
LÖRENTEY Kálmán, driver, fotós, Seed-wings Sensor
Szász Péter, Moyes Litespeed S4 az egyik tudósító
UJHELYI Balázs, Moyes Litespeed S5 a másik tudósító (dőlt betűk)



Szász Péter

Ujhelyi Balázs

Fotó: LÖRENTEY Kálmán

A helyszín

Az egész pálya egy kb. 30x35 kilométeres területen belül helyezkedik el, az Isztriai-fél-

sziget északi és kelet részén, nagyjából két hegyonutat mentén (térképek találhatók a verseny honlapján: www.homo-volans.hr). Az egyik vonulat D-DNy-ra néz, ez a hosszabb, párhuzamos gerincekből áll. Itt van az első számú starthely: Raspadlica 560 méterrel a tengerszint fölött, egy plató szélén. A másik vonulat az Ucka, egy gerinc, Ny-i irányú starthelyekkel, háta mögött a Fiumei-öböl. A legmagasabb pontja a Vojnuk, 1400 m, itt van az egyik starthely, de itt nem fér el a mezőny, ezért a tőle délre lévő, 800 méter magas Brigid nevű helyet használják versenyeken. A félsziget

középső része hullámzó dombság. A Raspadlica starthelyen lehet sátorozni, panoráma, rendes angol klotyó és zuhany (nap által melegített vízzel) van, ivóvíz és áram nincs. A versenyzőknek hat Euro/nap volt a tarifa.

Június 14.

Indulás Bp-ről este 8-kor Balázzsal, három biciklivel, három géppel, három pondróval, három ember kétheti cuccával, plusz 250 kg-nyi napernyőkonzollal. Az utóbbit két órával később Nagykanizsán kitesszük, innen már nem folyamatosan gumibakokon megyünk. Bori gondoskodott rólunk, el vagyunk látva, el is használunk egy rúd beiglit az ellátmányból. Hajnali kettőkor az Ucka nyugati oldalában beájulunk, csak úgy a földön. Másnap mondják, hogy van pár medve is erre felé, de úgy látszik, nem szeretik a sertéshúst.

Június 16.

Második edzőnap. Ma a másik starthelyre megyünk (Raspadlica, DNY). Az idő még gyengébb, mint tegnap, sok a cirrusz, kevés a kumulusz, de azért lehet emelkedni, 1-2 m/s. Ilyen itt, ha szar. Ma is tág értelemben vett helyizés van, aztán megyünk leszállni, mert 7-kor *opening ceremony* Opatijában. Ez a leszálló sem ideális, drótok is vannak, de nincs probléma. Attila elfejezt kiváltani, aztán olyat lebegtet, hogy majdnem hanyatt esik. Este megnyitó, a népi együttes próbára teszi az idegeinket és a dohártyánkat, végül csak abbahagyják. Kapunk enni, aztán vissza a sertésőlba. Attilát és engem is kerülget valami kórság. Holnapról verseny.



Június 15.

Első edzőnap. Ébredés után bemegyünk a főhadiszállásra (Roc), majd elfoglaljuk a szállást és irány az Ucka. Nyugati irány, rámpa, 1400 méterrel a tengerszint

10

Június 17.

Az első versenynap, Raspadalica, összesen 98 versenyző. Az idő középszarnak ígérkezik, alul mérsékelt déli, felül élénk nyugati széllel. A szervezők nem állnak a helyzet magaslatán, a főgóró (a továbbiakban: Szakállás) pl. még nem hallott arról, hogy a fordulópontok elnevezésében a három szám (pl. VOR070) a magasságot jelöli ($\times 10$ méter). Azt mondja, hogy pilóták vagyunk, nézze le mindenki a térképről. Elmagyarázzák neki, hogy ez elég fontos információ, főleg a végstílusnál és a GPS-be éppen a szervezők töltötték fel így a fordulóponkokat (nagyon helyesen). Utána tűznek egy 102 km-es zárt pályát 4 fordulóponttal, de úgy, hogy az első mindjárt egy olyan helyen van, ahol jönni szokott a *see breeze* (stabil levegő a tenger felől, megöl

a termikeket). Mivel későn érünk fel és csak hátul van hely a placcon, úgy döntök, hogy gyorsan kinyitok, aztán előremegyek és startolok elsőként. Így is történik és bár morognak a szervezők (nem tudom, miért) én vagyok az EB első startolója. Aztán jön a feketeleves: a start után nem tudom előrebillenteni magam, valami baj van a felfüggessztéssel. Kétszer is bemászok a trapézba, de nem lehet megoldani a levegőben a problémát. Repülni így nem lehet, ezért én vagyok az EB első leszállója is. A felfüggessztés van összecsavarodva, ez fixálta leszálló pozíciójában a pondrót. Rezignáltan csukok, abban a hiszemben, hogy egy nap csak egyszer lehet startolni, ezt olvastam a hivatalos kiadványban. Mellettem Elio CATALDI (ITA) őrült tempóban szedi szét a gépet, nem értem



hova rohan, beszélni meg nem tudok vele, mert csak taljánul beszél. Aztán másnap JURÁJ elmagyarázza, hogy ha technikai probléma miatt száll le valaki, akkor az újra startolhat. Puff neki. Eliónak a váltóval volt valami gondja, de másodszorra is valami mikiegeret gurított. Tibi nemsokára mellettem ér földet, a többiek elindulnak. Az első fordulópontnál ott van a rotor, nagyokat esnek-kelnek a pilóták. Attila (17,3 km) még előtte leszáll, Bali (32,3 km) kevessel a fordulópont előtt kénytelen visszafordulni, hogy túlélje, Feri (45,3 km) és Endre (45,1 km) mennek tovább és a második környékén érnek földet.

Balázs: Mivel elég fos az idő, de alapvetően a célbaérésre gyúrok, az elején +1 percet töltök a startkapuban, hadd lássam, ki merre siklik. Aztán már sajna 15 km körül ott vagyok a legelejében, szépen emelkedünk az egész repülhető terep legmagasabb hegye, az Ucka oldalában. Mikor az emelés elkezd gyengülni, én széllel szembe tágítok, mivel alattunk, előttünk tekernek, de nem jön be, így aztán a sikkást -100m-ről indítom. Fel sem merül, hogy ez probléma lehet, mivel 1500m-ről egy sziklás hegymenetben sikkunk egészen a fordulópontig. De semmi nem jön el, és már a hegymenetben vagyok, és egyre durvább a levegő. A fordulópont fölöttettem, oda se tudok menni, útban van a hegymenet. Hát ez beégő, kb. 5 perc alatt. Akik mögötünk vannak, tudnak reagálni a helyzetre, megállnak, mielőtt a gerinc mellé kerülnének, így aztán sokan megfordulnak.

Senki nem ér be a célba, 52,5 km-rel és 694 ponttal Christian Voiblet (CHE) nyeri a napot.

Estére ledönt a lábamról valami kör, először ráz a hideg, aztán gorombán belázasodok.

Június 18.

Második versenynap, Raspadalica. A lázam elmúlt és bár lóerőből komoly

hiányom van, repképesnek nyilvánítom magam. A tegnapihoz hasonló időjárás, kicsit erősebb széllel. A feladat 69,8 km, 5 fordulóponttal. A kezdés fél órával később, mint tegnap. Senki nem érti, hogy miért, szerintünk a szervezők sem. 13:30-kor elindul a mezőny, kínálódós a kiemelkedés. Balázs után startolok, jobbra megyünk a gerinc mellett, de nem jön semmi. Merülünk, végül Balázs fordul valamiben, ami inkább minusz, de végül kigyötri és fent marad. Én és még négyen abból az eresztésből a vészleszállóban végezzük. Elég gyászos, de most valahogy nem vagyok ideges, tegnap este még azt sem tudtam elképzelni, hogy ki tudok menni a starthelyre. A napot megint Christian nyeri, ő ér be egyedül. Rocko Polje-nél (kb. 25 km) úgy néz ki a mező, mintha ott lenne a cél, itt van Balázs, Feri, Endre, Tibi és még vagy negyvenen, ők megcsinálták az első fordulópontot. Attila az első száron kénytelen lebegetni később ide érkezik Oleg is, de ő már visszafelé jövet.

Balázs: A startkapuban szopódunk 40 percet, hogy lehessen már menni, aztán 14:30-kor el is indul az első boly. Én várak még egyet, mivel úgy néz ki, hogy a leárnyékolódás kicsit csökken. A második kapun megyünk jónáran, az 1. fordulópont meg is van, aztán visszafelé valahogy nem emelkedik senki. Esnek-kelnek az emberek a hegymenetben, de semmi. Hát itt termik az nincsen ebben az időszakban. Már megint a szívóágat vászoltottam. Kb. 30-an próbálnak kiemelkedni a hegymenetben 50 m-ről, de senkinek sem sikerül.

Kálmán folyamatosan vadul fotóz, van már több mint 500 megágyi anyag.

Június 19.

Harmadik versenynap, Raspadalica. Megint nagyon hasonló idő, annyi a különbség, hogy kicsit balra fordult a szél (D-DK) és erősebb. Így sok helyen

11

163. szám – 2006. július ■ A Szabad Repülők Szövetségének lapja

elég kicsi szöget zár be a gerinccel, mégis jobb, mint tegnap. 76,4 km, 3 fordulópont, végig a gerinc mentén, de időnként át kell ugrani egyik szikláról a másikra. Sok helyen nem merőlegesen fúj, itt később kicsit darabosnak bizonyul. Gyorsan elstartol a mezőny, emelkedünk és sodródunk hátra a platóra, 20 km/h körüli szélben. 1700-1800 körül van a teteje, felhő nincs (csak cirrusz). Fűrészelve oldalgunk a startkapu felé, ott találkozom az elejével, köztük Balázzsal. Az első kapunál alacsonyan vagyok és hátul, ezért nem utánuk megyek, hanem előre a völgybe, ahol egy másik boly emelkedik. Aztán velük együtt indulok meg, besíklunk a fordulópontra, de visszafelé nincs emelés, pont erősen le vagyunk árnyékolva, így alacsonyan érkeztek Rocko Polje fölé. Itt van egy kis gerinc, Újlaki méret, az szokta adni, de most csak lejtőünk rajta páran. Endre is itt van, régen ő volt a lejtőkirály, mindenkor szállt le utoljára, most nem ezt csinálja, hanem továbbmegy. Kb. fél óra jövésmenés után lebegtek, előttem és utánam még páran így csinálnak. Később megjön Gerolf HEINRICH (AUT) is, aztán ő is kirohad erről a hegyecskéről, Corinna SCHWIEGERSHAUSEN (GER), a női világajnok viszont hosszú küzdelem után elpattan. Attila jön értem, megint a szállás mellett végezte. Feri az első forduló előtt Oliver BARTHELEMESSZEL (GER) együtt padlázott, Tibi megfordult aztán a második felé félúton, Endre kb. ugyanott, de visszafelé a másodikról. Harmancan érnek be a célba, köztük Balázs a 12. helyen. David SEIB (AUS) nyeri a napot.

Balázs: Ma szépen megyek az elejében, nem takikázok, elég volt már a szívásból. Az első forduló ugyanaz mint tegnap, de itt megállok emelkedni a gyenge emelésben, biztos ami biztos. Egyébként sajna ezen a helyen a repülésben baromi nagy a szerencsfaktor,

mivel nagyon le van korlátozva a pilóta választási lehetősége. Általában alacsonyan vagyunk (max. 1400-1500-ig emelkedünk a 200-700 m-es terep fölött) és ezek a kis sziklás vonulatok nem mindig adják, nincsen olyan hely, ahol biztosra lehet menni, hogy ott lesz a termik. Ezért aztán meg is pattanak néhányan, mivel ott ahol tegnap semmi nem volt, ma eljön rendesen az anyag. Végigtoljuk a gerincet, aztán visszafelé egy helyen be kell menni hátra a következő gerincre. Itt mindenki összegyűlik egy emelésben, aztán huss be hátra. Alacsonyan vagyok, meg kell állnom egy kisebb hegyecskén emelkedni, hogy át merjék menni a fordulóponthoz a nagy sziklás hegyre. Így aztán akik fölöttek voltak, és egyenesben mennek, adnak nekem 12-18 percet a végén. 1:7-ről vég siklok az erős szembeszél miatt, de simán adja, vagy 70 m-en érek be. Mivel a leszálló egy forgalmas út szél felőli oldalán van, mindenki alacsonyan keresztezi az utat. Nézem fönről, ahogy Robert REISINGER (AUT) jön befelé, meg jön az úton egy kamion is. Szerencsére az utolsó pillanatban valaki kirohan az útra, a kamion csíkok húzva megáll, így vagy 2 m-re van a szárnyvégtől.

Június 20.

Negyedik versenynap, Raspadalica. Kezd kicsit unalmassá válni (gondolom én reggel, de később megváltozik a véleményem...), megint majdnem ugyanaz, csak most alig van szél. A meteorológus közép- és magasszintű felhőkkel ijeszteget, hát azok tényleg vannak. Mindezekre tekintettel a fővonulat mentén túznek ki egy 80,3 km-es, 5 fordulópontos játéket, gyakorlatilag háromszor oda-vissza, csak a szárak vége kicsit más. Vakargatják a fejüket az emberek a starton, jön egy ernyős, gyorsan lerohad. Aztán kiáll az egyik svájci, elstartol, jobbra eltűnik a szemünk elől, majd egy idő után megjelenik nívó fölött. Erre aztán elkezd öltözni a mezőny én a



hosszú ujjú pólóm fölött csak a speedarms-ot húzom és tényleg nem kell több. Egyébként jópárán kesztyű nélkül repülünk, tiszta szerencse, mert a Garmin 12-t kesztyűben macerás nyomkodni és itt a sok fordulópont miatt erre gyakran van szükség. Leugrálunk, emelkedünk, jobb, mint gondoltam. Az eleje hamar eltűnik a szemem elől, a hátulját meg én igyekszem otthagyni, így sokat vagyok egyedül. Mivel egy 25 km-es szakaszom van az egész pálya, minden vannak páran látótávolságon belül. A klasszikus módszerrel haladok: ha csipog, körbe megyek, ha nem, előre. Néha árnyékot kapunk, de azért van emelés, helyenként 2 és fél, három méter is. Az utolsó fordulópontron 1000 méter alatt vagyok, eszembe sem jut direktben a cél felé menni (másoknak igen, van, aki be is ér + 750-ről). Vissza a gerincre, szépen javulnak a számok a műszeren, de az elméleti siklópálya fölötti +200 m nem akar kialakulni. Emiatt majdnem beégek, mert maradok a gerincen, ezzel kerülöm a célt, viszont nem jön az emelés. Így végül oldalról támadok, de villok a beszarájelző, mert a gólt előtt drótok vannak. Szerencsére a város fölött van egy jó kis tartás, így szépen beérek. A megkönyebbüléstől előbb hajtom fel a műszert és zipzárazom ki magam, mintsemhogy átmennék a célvonalon. Sokan bent vannak, de jönnek utánam is (Corinna, Jörg BAJEWSKI, NIZNER, mittomén). Negyed órával késsőbb jön Feri, nem túl szerencsésen helyezkedik be, így két rossz közül kell választania: vagy beleáll a leszállóból pihenő gépekbe, vagy a magas gabona

14

fölött fordulóban rátol. Szerencsére az utóbbit választja, nagyon rosszul fest a becsapódás, de megússa. Balázs a 3. fordulópontról megpróbált elszakadni a bolytól és ez sikerült is neki, de nem úgy, ahogy képzelt: lekorrodált. Tíbit véres orral látjuk viszont, az utolsó száron vissza kellett fordulnia mert nem ért volna ki a dombok közül, de egy kicsit későn döntött, így hátszélben beleállt a földebe. Attila nem egészen világos körülmények között eltört egy speed-bart és egy trapézzárat, viszont ő maga sérülten megúszta.

Balázs: Azt hiszem, elég jó döntés volt, hogy a 3. kapun mentem ki, mert az előző kapuból csomó embert utolérünk, és az eleje is közel van. Kb. 4 km-re a 3. fordulópontról a gerinc kettéválik, itt mindenki megállt, és gyűrte a -0-át. Akkor én most bepróbálom, hátha meglépek: A belső gerincen néhány

sárkány vergődött, a külső gerincen senki, de az nagyon jól adta az előző körben fél órával ezelőtt. Hát most semmi, siklok, merülök. Az utolsó 50 méteremet már arra használom, hogy bemegyek a fordulópontra, és ott le is szállok. 10 perc múlva jön a boly, nyalva a belső gerinct, ami úgy tűnik, tartogat. Hát ez van, nem jött össze. Kb. 2 óra kell a csukáshoz, annyira odavagyok.

Június 21.

Ötödik versenynap, Brgud. Ezt a startheleyt egy gumigyilkos úton lehet megközelíteni és a nyitóplacc is tele van éles kövekkel. Lapos, úgyhogy kell szaladni, tavaly valaki tört is itt trapézt. Ma is repülünk, a 2 edzőnappal együtt ez már a hetedik nap. Azt hihetné a nyájas olvasó, hogy ideálisak a körülmények, de ez távolról sem igaz. Folyamatosan nagy homály van, alacsony az alap,



kumulusz gyakorlatilag nincs, egyéb felhőzet annál inkább. Ezen a napon pl. annyira be vagyunk deszkázva (Ac, Ci), hogy kis hiján bele lehet nézni a napba, otthon eszembe sem jutna ilyen időben próbálkozni. Itt viszont verseny van, úgyhogy kitűznek egy 82,5 km-es, 5 fordulópontos pályát. Vár a mezőny, aztán a deszkában jön egy rés, kapunk egy kis besugárzást és elindulunk. Több részletben lassan kiemelkedik a társaság. Nekem nagyon rosszul megy, dekoncentrált vagyok, talán az is benne van, hogy a betegség nem múlt el, köhögök és durván folyik a takonyom (most is amikor ezt írom). A nagyja az Ucka csúcsa körül lebzsel, ott van a startkapu, én a hegység oldalában kínálódok. A lapos oldalban szörnyű buborékos, olyan mintha ágyúból lónék fel a kicsi termikgolyókat,

emlékszem, itt tavaly is ilyen volt. Nagy nehezen javul a helyzet, sikerül pozícióba kerülnöm, itt találkozok Lukas Baderrel (GER) és amikor elindul, csatlakozom hozzá. Mögötte-mellette siklok, jó érzés, hogy nem marad le a gépem. Én találkozom bele a 2 méterbe, emelkedünk, közben megjön szemben az eleje, már mennek a 2. fordulópont felé, köztük Balázs. Lukassal megyünk tovább, először én vagyok elöl, de belefordulok egy gyanúsba (semmi értelmes), így elém kerül. A fordulópont után ő ugyanarra megy vissza, én kicsit balra tartok, mert ott emelkedik pár gép. Találkozom valamit, együtt tekerek pár kollégával, de csak Leuskov (RUS) neonözöld Combatját ismerem fel. Mindez az Ucka előtti medence szélén történik, itt kétfelé lehet menni: vagy egyenesen a 2. for-

16

dulópont felé (kint a völgyben) vagy kerülővel az Ucka felé. Én Leuskov után becsúszok az Ucka lábához, van ott egy bánya, jön is belőle valami, keresgélek, de aztán nem adja rendesen, így irány a fordulópont. Ott már vannak páran, köztük Tibi és gyötrik az alig-termiket. Csatlakozom hozzájuk, aztán csak forgunk, forgunk, de csak nem akar kikeredni rendesen. Nagyon lassan kicsit javul a pozícióink, de csúfos árnyék van mindenfelé, ráadásul a harmadik forduló messze van a hegytől. Végül jobb híján elindulunk, két gép fölöttünk 100 méterrel, Tibi előttem. Csíramentes levélben siklunk. Nem túl magasan át kell mennünk egy dombcsoport fölött, utána van egy völgyecske, ott már látok

sárkányokat a földön. Tibi a tegnapi eset után óvatos, kifordul balra és leszáll (37 km). Én behúzom fülem-farkam és megyek tovább. Mínusz 2 méter, de a dombok fölött simán átérek, itt a völgy, aztán még egy domb, ez necces lesz és nem is nagyon látom, mi van mögötte. Kicsit gyorsítok, hogy legyen honnan visszaengedni, ha kell. Megszemlélem a faleveleket és a tetőn lévő házak cserepeit, közben igen erősen izgulok. A túloldalon még átrepülök egy drót fölött, aztán egy rét közepén, 660 méterrel a fordulópont előtt magas fűben érek földet (39,5 km). Később még páran fordulnak a fejem fölött, de viszszafelé már nem jutnak messzire, a mezőny jelentős része itt van pár km-en belül, Balázs fél km-rel előttem. A réten 100 % közeli a páratartalom és hideg sincs. Ettől aztán pillanatok alatt úgy nézek ki, mintha zuhanyoztam volna, csak ez nem olyan kellemes. A növényzet átlagosan deréigér és vagy tűskés, vagy éles. Csukkok, aztán elindulok, keresztbé mindenben az út felé. Azt képzem, hogy én vagyok Rambo és egy sebestült bajtársamat cipelem a hátamon, így sikerül egy szuszra kiérnem, de az ájulás kerülget. Kálmánék közben ott köröznek a Citroennel, végül csak megtalálnak. Dan Vyhnalik (CZE) kb. hatvan kilométerrel nyeri a napot. Endre az 1. fordulópontnál, Feri az 1. és a 2. között, Attila az első száron ér földet.

Balázs: Ma is az eddigiekhez hasonló, nagyon gyenge idő volt, ahol a véletlen erősen domináns szerephez jutott. Az elején én elbénáltam az Ucka derekában lévő platóról elszakadó termiket, és

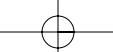


gyorsan ki kellett menni a plató szélre, nehogy le kelljen ott benne szállni. Így aztán a második bollyal 3-kor léptem ki. Az első boly viszont olyan jól beégett a völgybe az első forduló előtt, hogy az első siklás után már együtt is voltunk. Nagy igazságtalanság lett volna velük szemben, ha beérünk a célba! Hirtelen kisütött a nap, pattantak a kumók, uzsgyi be alájuk! Húzom mint az ökör, a legeléje akarok lenni, annak ellenére, hogy tudom, nem ez a jó taktika. Visszaérünk az Ucka oldalába, tekerjük a 0,5 m-t. El is indulok, picit odébb meg is van az 1,8 m. 1200-on otthagyom, mert megint jön az árnyék, és a völgyben kezdenek szétesni a felhők, de jó lenne még elérni őket. Hát nem sikerül, ki milyen magasról indul, addig adja. Én a forduló után az ellenkező irányba siklok, mert jól néz ki a kis domboldal, így sikerül még 2-3km-vel kevesebbet nyomnom. Gerolfék maradnak legtovább, így nekik sikerül 50 km fölött menniük.

Június 22.

Pihenőnap. Úgy döntünk, hogy megtekintjük a tengert. Porec felé vesszük az irányt és szerencsén találunk is egy olyan partszakasz, ahol nyugodtan elheverhetünk az árnyékban azt szeretik a varacskosok. Pillanatok alatt el is alszunk, úgy festünk, mint akik nagyon berúgtak az éjjel, pedig nem is. A jól megérdemelt alvás után hozzájárunk a part menti kövek élővilágának felderítéséhez. A monokiniző középkorúakat mellőzzük és inkább a rákokra specializálódunk. Először megtekintünk pár remetét, majd a tarisznyák elfogása következik. A legnagyobb meglép, de aztán Balázs elcsíp egy kisebbet. Rövid fotózás után úgy döntünk, hogy hadd nőjön még és nagyvonalúan szabadon bocsátjuk. Más érdekesség ezen a napon nem történik, viszont semmivel sem érezzük frissebbnek magunkat. Fárasztó dolog ez a pihenés.

(folytatjuk)



Meduno



Torockó



Bassano



Névjegy: Tika



**Eltűnt
az érnyő,
csak én
repülök**

Fadd-Dombori egyik kempingjében beszélgetünk. Kajakos lányok jönnek-mennek körülötünk, az ég dörög, süt a nap és zabálnak a szúnyogok. Nehezen hoztuk össze a találkozót, de megérte...

MIKE: Hogyan ismerkedtél meg a repüléssel?

TIKA: 1986 körül volt egy jó kis társaság, éjjel-nappal együtt lógtunk, és mindenki ejtőernyőzött. Elmentem velük Pérré, és leugrottam a 8 kezdőmet. Egyből láttam, hogy ez nagyon király dolog, de úgy lenne az igazi ha ülni lehetne benne, és nem lefelé menne hanem vízszintesen. 86-ban viszont még nem igazán siklóernyőztek. Az ócsényi repülésre jártam nagyon sokat, találkoztam vitorlázókkal, ejtőernyősökkel. Az ejtőernyőzés végül nem jött be, de kerestem a lehetőséget a repülésre. Itt Szekszárdon volt egy utazási iroda, amiben egy szakkadt színes tévén folyamatosan egy dokumentumfilmet vetítettek külföldi utakról. Ment ebben egy pár perces

Név: **HORVÁTH Attila (Tika)**
Születési idő: **1971. augusztus 15.**

(Oroszlán)

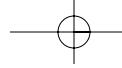
Klub: **Blue Sky SE (Pécs)**

Ernyő: **Nova Artax**

Státus: **Siklóernyő pilóta**

Elérhetőség: **06-70-3649217**

blokk a siklóernyőzésről. A barátaimmal nagyon sokszor megnéztük. Aztán egyszer egy vitorlázórepülő pilótával beszélgettem a konditeremben. Mondtam neki, hogy a vitorla macerás, de szívesen siklóernyőznék. Erre odamutattott a sarokba, hogy ott van két siklóernyős, beszéljek velük. Az egyiket még ismertem is. Ez csütörtök délután történt, szombaton délelőtt csörgött a telefon: „Hello, SÜMEGI Gyuszi vagyok, menjünk repülni!“ Kijött Kis Tibi barátunk is, aki már 13 éves kora óta repül, (oktató) és mondta, hogy ott a nagyobbik domb. Némi segítséggel felhúztam,



20

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 163. szám – 2006. július

kifordultam és nagyon jót repültem azon a néhány méteren. Utána már minden mentem velük. Itt van nem messze a domb, a mai napig oda-járunk edzeni. Nagyon sokat kint voltunk, szinte minden nap. Az első hónapokban minden több helyről szedtük össze a cuccokat. A tudás meg szép lassan ránk ragadt. Pár hónap múlva már tudtam venni egy Nova Axont, meg egy Pepi-hevedert.

Olyan fél éve repültetem, amikor itt Szekszárd mellett egy délutáni csörlésnél kétszáz méteren letépett a termik a kötélről. Akkoriban még csak a sztorizások alapján tudtam, hogy hogyan kell termikelní, de ott kitekertem kétézer métere terre egy szál rövidnadrágban. Még fényképeket is tudtam csinálni. A többiek nem hitték el, hogy ott vagyok fönt. Egyszer csak vége lett, és mivel 4-5 km-re elsdort a szél, elkezdtem visszautazni. Nagyon brutális érzés volt rövidnadrágban kétézer méteren, szanaszét fagyva repülni. Lila meg fehér volt mindenem a hidegtől. Ahogy mentem vissza és sülylyedtem bele az egyre melegebb levegőbe, a mai napig nem tudom elmondani, hogy mekkora élmény volt! Ha kivisznek a reptérre és két hónapig húzogattatták velem az ernyőt, akkor most lehet, hogy nem siklóernyőök, velem gyorsabban történtek meg a dolgok. Van olyan siklóernyős aki 2-3 éve repül és még nem volt 600 méter fölött.

Mike: Hol repültök?

Tika: Itt Szekszárd környékén nagyon jókat repülünk, de 80-100 méteresek a legmagasabb hegyek. Villány 75-80 km, Pécs szintén. Oda is gyakran megyünk. Volt régebben egy csörlőnk, de csak négyen-ötön voltunk rá, s így két ember sosem tudott repülni. El is ajándékoztuk. Kalocsára járunk csörözni BÁLINTHOZ meg PITKÉHEZ. A nagy



FALUDI MIKLÓS

csavargás meg Szlovénia, Ausztria és Horvátország. Pécstől 350 km Tribalj.

Mike: Távlati terveid a repülésben?

Tika: Ugyanaz mint eddig: minél többet lógjon a lábam. Barátaim Kis Tibi meg Sümegi Gyuszi repült most itt egy 100 km feletti távot, azért azt szeretném megdönten, de csak akkor ha egy nap éppen ahhoz lesz kedvem.

Mike: Emlékezetes repülés?

Tika: Horvátországban, Makarskán 1600 méteres a hegység, 1400 körül van a starthely, és meg valami tuti jó kis termikben föltekerem 3000 méter fölé, és kiutaztam a tenger fölé. Hatalmas nagy élmény volt! A város fölött 3000-en még lehetett nullázatni!

Mike: Ennyi repüléssel a hátag mögött, hogy állsz az oktatással?

Tika: Oktatóktól tudom, hogy a tanuló nem mindenkor csinálja azt amire kérlek. Szívesen megmutatom bárkinek, hogy mit kell csinálni, de ennyi. Viszont a terjesztésben és a reklámozásban részt veszek, mert azt gondolom, hogy ez egy olyan életforma és életérzés, amit mindenki meg kéne mutatni. Azt gondolom, hogy a siklóernyőzés az egyetlen sport, ami igaz szabadságot ad, mert ott repülsz, ahol a madár. Főleg akkor, ha egyszer, csak egyszer az életedben tekeresz együtt egy sassal. Két és fél-három méteres szárny feszítav, a szárnytollak végei felcsavarva, ott repül veled egy körön tőled öt métere, és néha szigorú tekintettel rádnéz. Ha egy picit próbálsz rászűkíteni mert látod, hogy jobban emelkedik, akkor apró mozdulatokkal eltáglít onnan. Nagyon brutális látvány. Vagy lenézni a felhők aljáról. A felhő alól körbenézni egy jó kis felhő-s-termikes időben, azt nem adja vissza semmi, ott

kell lenni és át kell élni. Az a brutális erő amire a természet képes, amikor megmutatja, hogy mi rejtőzik benne. Ha tiszteled, jó hozzád, de ha letegezed akkor meg is tud szívátni. Ezért nincs párja szerintem a repülésnek. Amikor megfekered kicsit az ernyőt, nem süvítenek a zsinórrok, csönd lesz, kicsit előre dőlsz, nem látod a hevedert sem, olyan mintha csak magad repülnél, ez valami nagyon jó dolog. Vagy egy erősebb esti gyogyiban, elképesztő élmény az, amikor két méter magasan félíg fékezve az ernyőt beszélgetsz valakivel, majd feltolod a féket, előre-dőlsz, felgyorsulva mész egy kört, majd visszaállsz ugyanoda. Én azt gondolom, hogy idővel eltűnik az ernyő a fejed fölül. Engem mindenkor arra tanítottak, hogy ne nézzem az ernyőt. Ha sokat repülsz akkor a hevedereken mindenféle érzel, azt is, hogy mi fog történni.

Nekem eltűnt az ernyő. Csak én vagyok, csak én repülök.

Mike: Egy utolsó gondolat?

Tika: Kisgyerekkoromtól kezdve nézegettem a felhőket, hogy mi történik, és miért. Olvastam a Búvár zsebkönyvet, meg a felhők könyveket, de csak laikusként. Viszont ha sokat kint vagy meg lehet érteni a természetet. Egész kiskorom óta erről szólt az életem. Én mindenkor hegyoldalban laktam. Ahol most lakom, az is olyan, mintha kímenné egy 100 méteres starthelyre. Jönnek a termikek, minden. Az időjárás így eléggye az életemhez nőtt. Amióta az eszemet tudom érdekelni a gólya, és minden ami fönt tekert. Ha kisgyermekkorodban valamit nagyon szeretél volna, és megvalósul, tudod, hogy az milyen jó. Nekem a gyermekkor jön vissza ha kimegyünk repülni. A tavasz illata, a nyár melege, és a tél csípős széle. Ennél jobbat és ennél többet nem tudok elképzelni.

21

163. szám – 2006. július ■ A Szabad Repülők Szövetségének lapja

madártoll
www.madar toll.uw.hu

Kedves barátaim!

Elkészült a **Podbrezova Kupa 2006 FAI 2.**

sárkányrepülő verseny nevezési lapja.

Ha összehasonlíthatók a múlt évvivel,
kisebb változtatásokat találhattok a helyi szabályzatban
A szlovák Nemzeti Bajnokság is ugyanezen a helyszínen lesz megrendezve, feltételezhetően a Pobrezova Kupa hivatalos edzőnapjaiként.

A verseny dátuma egy nappal későbbre tolódott:
2006. augusztus 5-8.

Jelentkezzetek a verseny hivatalos honlapja szerint:
<http://www.zelpo.sk/sport/rogalo/2006/index.htm>

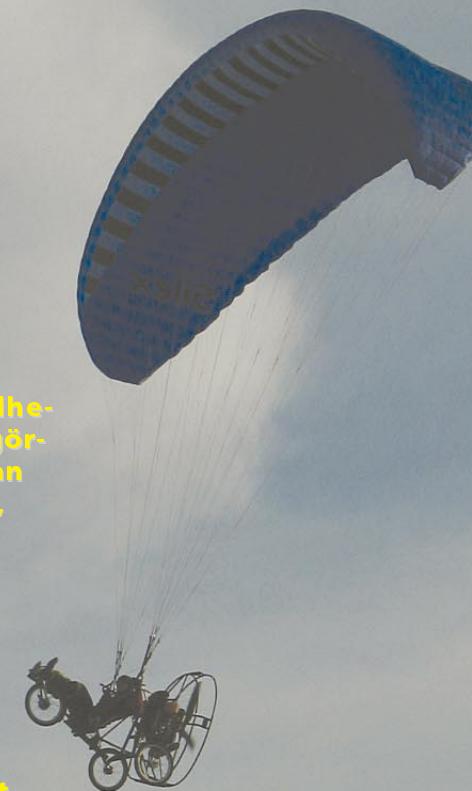
Az életet élni és nem félni kell

**avagy
Dr. Deák Gábor
pillérei**

A 2005-ös Eged Kupa egyik, „repülhetlen” délutánján egy terepjáró gördült be a reptérre. Csak annyiban tünt föl a jövő-menő kocsik közt, hogy vezetője a kormány mögül egy kerekesszékbe szállt ki.

A terepjáróval és gazdájával másnap a hegy tetején is találkoztunk. Igyekeztünk a szükségesnél nem többször ránézni... tán magunk előtt is titkolva, hogy sajnáljuk őt. Pedig nem látszott sajnálatraméltónak. Cigaretázva üldögélt az árnyékban, és naphosszat elnézett bennünket nyugodt, érdeklődő, mérlegelő tekintetével. 2006, Eged Kupa. Hétfő délután egy terepjáró gördül be a reptérre, utánfutóján remek, gyári motorosernyő-trike. A kormánynál pedig az a nyugodt szemű, kerekesszékes fiatalember...

Némi segítséggel kipakol és fölszerel; természetesen fogadja az érdeklődést, a segítséget. Úgy köszöni meg, hogy lábat elhelyezzük a speciális lábtartókon, mint más azt, hogy kihajtják az ernyője fülét. Ellenőriz, indít; gázt ad, fölhúzza a kupolát és már el is szökkent a földről, könnyedén és gyakorlottan.



DEÁK Gábort már ott meg akartam interjúvolni, de aztán győzött a lustaság, pláne, hogy akkor már tudtam: csak pár kilométerre élünk egymástól. Így aztán az interjúra már otthon került sor, pontosabban Gabi lovastanyája közvetlen szomszedságában, szüleinek tanyáján, a gödöllői Ilkamajorban.

– Ott a felszálló a ház mellett...

– De kezdjük az elején.

– Jó. Harminckét éves vagyok; tizennyolc éves korom óta élek kerekesszéken.

– Mi történt veled?

– Rosszkor voltam rossz helyen. Hárman utaztunk egy autóban az érettségi szünetben, és felborultunk. Kiszóródott a kocsiból; én sérülttem meg a legjobban. Hónapokig élet-halál közt lebegtem. A kórházi ágyon tudtam meg, hogy eltört a gerincem, és körülbelül a mell-bimbóim vonalától lefelé megbénultam...

– Mi akartál akkoriban lenni?

– Színész. Emellett gyerekkoromtól kezdve aktívan sportoltam: úsztam, vízilabdáztam, síltem, versenyszerűen birkóztam és így tovább. Örökmözgő és exhibicionista voltam.

– És mindezt elveszítettek, egy pillanat alatt.

– Mindezt és még sok mászt is. Például azt, hogy önmagamat el tudjam látni. Megsérült a központi idegrendszerem, pelenkázásra szorultam, és így tovább.

– Bíztál abban, hogy felépílusz?

– Semmi más nem volt elfogadható számonra. Csak a felépülés vagy a halál. Sorra jöttek a csodadoktorok, persze hiába. Segíteni nem tudtak; a szüleim pénzét elvinni annál inkább. Másfél év múlva jöttem rá, hogy ez zsákutca; vala-



MAGYAR BERTALAN
Fotó: a szerző

mi egészen újat kell kezdenem, ha élni akarok. És elkezdtem lovagolni.

– Öööö... lovagoltál a baleseted előtt is?

– Csak párszor, de nem tanultam soha. A többi sport segített elsajátítani belőle annyit, amennyi egy egyszerű tereplovagláshoz elég. De ez valami egészen más volt.

– Ha jól értem, a felsőtested egy részére és a kezdre számíthatasz csupán.

– Gyakorlatilag csak a kezemre. Akkoriban nem volt még hippoterápia. HÍDVÉGI Levente kaszkadőr barátom segítségével három év alatt sikerült a technikát és a felszerelést – nyerget, speciális övet stb. – odáig fejleszteni, hogy tökéletesen uralni tudtam egy akár idegen, de nem túl nyugtalan lovat. A saját lovamat magam tanítottam be. Ez volt új életem első pillére. Felszabadult a lelkem, visszajött az önbizalmam. Ha észrevettem valakin, hogy sajnál vagy idegenkedik tőlem; elég volt arra gondolnom, hogy ha azt mondanám most neki: gyere, ülj föl egy másik lóra, és gyere utánam az erdőbe, mit szólna?

– Ha már itt tartunk: közhely, hogy a sértült embereket diszkriminálják az egészségek. Te is így érzed?

– Én megtanultam két dolgot. Az egyik, hogy a párbeszéd mindenki fején műlik. A másik az, hogy a sértült felnök kell nyitnia az egészséges felé. És akkor nem lesz semmi konfliktus...

– Nem gondoltál arra, hogy másoknak is példát adhatsz a lovaglással?

– Gondoltam is rá, meg is találtak. Van például egy hatvan éves gödöllői ember, aki gyerekkorától paralízisben szenved. Találkoztunk egymással – aztán eladt mindenét, vett egy lovastányát, és most lovagol...

– Mi volt a következő pillér?

24

– A tanulás. Rájöttem, hogy a seggem legfeljebb ha ülésre, de a fejem másra is jó. Ötvözve a kettőt, beiratkoztam a Pázmány Péter Katolikus Egyetem jogi karára, és azt sikeresen el is végeztem. Végzett jogászként öt hónapig dolgoztam a Fővárosi Függyésszégen, mint fogalmazó. De rá kellett jönnöm, hogy a hátam és az előbb említett testrészem mégsem bírja huzamosan ezt a munkát... és szellemileg sem tesz jót nekem, ha ilyen szemszögből kell néznem az embereket.

– Közben a sportot sem hagyta abba, gondolom.

– Nem. A rendszeres lovaglást különféle okokból abbahagytam, de Ausztriában nekiláttam újra megtanulni sétálni; egy ott kifejlesztett speciális felszereléssel. Egy hét esés-kelés után úgy látszott, hogy ez nem fog összejönnyi. Hazajöttem, de nem adtam föl; és amikor legközelebb visszamentem, már sikerült. Közben, úgy látszik, összeállt bennem, mit és hogyan kell csinálnom. Nagy kaland, nagyon jó érzés – kilencvennél sőpörni lefelé... Szertnék a következő paralimpián a magyar síválogatott tagjaként indulni.



tudom, milyen nagyszerű dolog három dimenzióban gondolkodni és mózigni... Tudem ásom szerint én vagyok az első magyarországi mozgássérült siklóernyős.

– Lassan eljutunk a repülésig.

– Nos, a repülés nem volt a tervezem között. De van egy barátom, MERÉNYI Miki ős-Óbudás, aki valami hihetetlen átléssel tudott róla mesélni. Addig-addig, hogy megint csak fölélbredt benne az extremitás iránti érzék... A hazai szűk starthelyeken, speciális startkoci nélkül sajnos nem gondolhatok arra, hogy gyalogernyőzzek. Amikor azonban megértek itthon a motoros siklóernyőzés feltételei, eljött az én időm. AMBRÓZY Peti vállalta el az oktatásomat – pontosabban, egyedül ő vállalta. De aki ismeri Ambrót, az nem csodálkozik ezen. Beült mögém egy kétszemélyes Fly Castelluccio trike-ba, a Simonini motor elé, a tandemernyő alá – és elindultunk. Egy év alatt jutottam el a vizsgáig. Azóta



– Eddig három extrém sport.

„Normális” életet is élsz azért? Család, munka?

– Igyekszem abból is kivenni a részemet. Szüleim mindenkor maximálisan támogattak mindenben, amiben a segítségüket kértem. Megtapasztaltam a szerelmet; a legnagyobb szerelmemet elvettem feleségül. Ő szülte nekem a fiamat. MARCI két



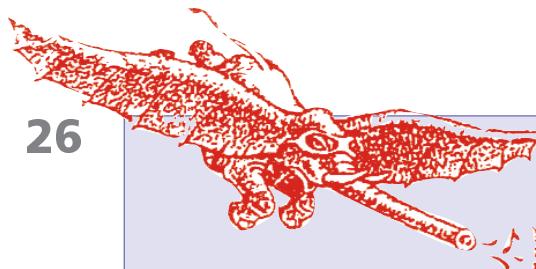
re elveszni látszottak. Ma hogyan tekintesz vissza a balesetedre?

– Mint egy tanításra. Sokat gondoltam annak idején, vajon miért engedte meg a Jóisten ezt a tragédiát? Ma már tudom. Azért, hogy megtanuljam a rosszban is meglátni és értékelni a jót. Hogy jobb legyek, erősebb legyek, hasznosabb legyek. Hogy megtanuljam: az életet élni kell, nem férni. Ehhez még hozzátarozik valami. Amikor ott feküdtem az ágyban, és magam alá csináltam meg effélk, akkor hihetetlenül gyűlöltem azt az embert, akinek a hibájából ide jutottam. Elképzeltem, ahogy megkeresem és átlövöm a lábat, hogy tudja meg, én mit érzek! De egy idő után érezni kezdtem, mennyi kárt tesz benne, nem is ez az érzés. És megértettem, hogy a gyűlölet, a bosszú semmire nem lehet megoldás. Találkozót kértem ettől az embertől – és sikertült neki szívóból megbocsátom. Hatalmas szikla gördült le a szívmről. Erre még szükségem volt ahhoz, hogy megtaláljam a lelkibékét. ■

éves, igazi örökmegmozgó. Nagyon hasonlít rám. Munka? a mostani foglalkozásom jóval közelebb áll hozzá lelkileg, mint a jogászkodás: műsorvezető vagyok az Echo TV-ben. Jelentkeztem egy állásinterjúra; kérdezték, kit keresek. Mondtam, műsorvezető akarok itt lenni. Én vagyok a legjobb, higgyék el. Visszahívtak. Meg kellett interjúvolnom a takarítónént a folyosón. Aztán én nyertem el az állást.

– Azok lettek életed pillérei, amelyek örö-

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

Borítóbelsőn 25%, hátlapon 50% felár! 3 megjelenéstől 20% kedvezmény!

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

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



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



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

PARAPOWER

www.Vampair.hu

REDBACK SOLO

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



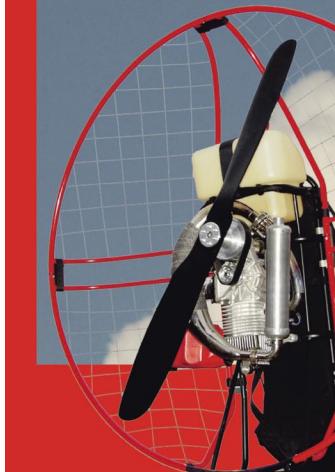
REDBACK SNAP 100

- Motor: Snap 100
- Hengerűrtartalom: 96 cm3
- Röpsílyos kuplung
- Max. teljesítmény: 12 kW 9000 ford./percen
- Max. nyomaték: 14 Nm 8800 ford./percen
- Tolérő: 62 kg
- Sűrítési arány: 11:1
- Porlasztó: 20 mm-es membrános
- Gyűjtés: elektromos CDI
- Hűtés: turbina
- Henger: alumínium Nicasil-borítással
- Furat és ökök: 51 x 47 mm
- Áttétel: helikoidális fogaskerek
- Légsavarr: 120 cm, kettőlű (két részre szedhető)
- Üzemanyag tartály: 8 l
- Üres tömeg: 17,5 kg
- Választható alsó és felső ernyő bekötéssel
- Ár: 2 800 € + ÁFA



REDBACK SIMONINI

- Motor: Simonini
- Hengerűrtartalom: 200 cm3
- Max. teljesítmény: 15 kW 7500 ford./percen
- Tolérő: 70 kg, 220 kg pilótásúly
- Gyűjtés: Power Ignition CDI
- Porlasztó: Bing 32
- Léghűtés
- Speciális rezonátorkupfogó
- Fogasztás: 2,5 l/h-től
- Légsavarr: 122 cm, kettőlű (két részre szedhető)
- Indítás: kézi vagy elektromos
- Üres tömeg: 24 kg
- Üzemanyag tartály: 10 l
- Választható alsó és felső ernyő bekötéssel
- Ár: 2 990 € + ÁFA



www.PARAPOWER.HU



Hogy milyen volt Basse Ham?

Már a beengedőemberek is mosolyogva fogadtak, majd összefutottunk az esti össz-seröffenésből eldezelő, a zuhanyozók felé bökklászó ismerősökkel; mire a lakókocsik, sátrák, autók, gyerekek, kutyák, repülő-szerkezetek, barátságosan köszöngető és szóba elegendő ismeretlenek forgatagában utat vágunk magunknak a ránk váró standig és elkezdünk kipakolni, világos lett: ez itt tulajdonképpen egy buli... Nem szigorúan szervezett, mereven szabá-

lyozott „hivatalos” rendezvény, inkább amilyan kicsit hippis örömmel, ahol mindenki laza, mindenki haver, ahol még a rekordkísérlet előtti eligazítást is bajos spontaneitás lengi át:akkor majd próblájón mindenki sorokba rendeződni a felszálláshoz... majd mindenki kitaláljuk, hová is...”. És mégis – vagy talán épp ezért? – minden működött, sem baleset, sem más fennakadás nem történt, egyszerűen csak mindenki jól érezte magát.



A délutáni forróságban mindenféle náció lubickolt zavartalanul a reptér mellett a tavacskában (a „Fürdeni tilos!” táblát nemzeteken átívelő hallgatólagos konzesszal ignorálva), este a sörsátorban az aznapi videók levetítését és a szervezők köszöntését a jobbra-balra kínálhatott „madárláttó” italoktól (is) emelkedett hangulatú eljárás és ünnepelés kísérte. Késő éjszakaig folytatódott a szomszédolás a sátrok és standok között, nemileg nosztalgikus „balatoni camping kamasz-korunk legszebb nyarán” filinggel.

is – meghallgatásra találtak, az addigi kökemény kánikulát elsoportja a zivatar és a brutális felfrissülést nyitjó, nagy szemű jégeső... Igy az élménytől léleken ugyan átmelegedve, de testben végre lehűlve vettünk bicskit Basse Ham falucsától. Ha nem is jövőre, de két év múlva veletek ugyanitt!

Kádár Andrea

A részletes, motorokra és trájkokra is kiterjedő beszámoló százánál is több fotóval fent van a www.vampair.hu portálon. Alábbiakban a szöveg részlete, melyről úgy érzem, a Madártoll többségében (galog) siklóernyős olvasói számára is érdekes lehet.

Arra készültünk, hogy ez egy szükkörű, gyakorlatilag motoros ernyős elit számára fenntartott rendezvény lesz, ehhez képest folyamatosan nyíltsgött a sok „civil” pályán. Ezt az érzést felérőlhetőté nemileg az a tény, hogy egyedül a mi standunkon volt bruttó háromszor euró alatti árfékvesü hátimotor, márpédig az átlagos kívülálló, ha már odaette a fene, nyílván a legolcsobb portéka megvásárlásával fog kacérkodni. Így aztán nekünk jutott a fárasztó feladat, hogy bevezető, a „nulladik típusú”, nem veszélyes jellegű kérdésekre válaszolgassunk. Gondolom, hogy a mi bevezető áron kinált és egyben a piacra messze a legjobb ár-érték arányt képviselő Solo motoros cuccainknál háromszor drágábban kinált portékákkal kereskedő nagymenők standjain már sokkal intellektuálisabb kérdések hangzottak el, de úgy tűnt, hogy azok, akik tudásukat és szakértséjüköt fitogatták, még véletlenül sem a fizetős nadrágiukat hizták fel aznap. Mi viszont már szombaton este 6-kor, a rekordkísérlet kezdetekor nyugodtan magára hagyhattuk a standot: már csak a reklámi proszkát lehetett megdözésmálni. A szakértés és a kiszolgálás mellett persze kerítettünk időt az ismerősök, havverök és (egyben) a konkurrencia meglátogatására, új termékeik csúcscsálására, sőt: tesztelésére is.



A csúcsernyők árnyékában.

Mindjárt elsőként a Dudek standjára látogattunk, ahol telkesen mutogatták a vadlúj ernyő, a Synthesis forradalminak tekintető, TST (Tip Steering Toggles) fantázianevű zsinórátat, amivel megoldották a reflex profilos ernyők kormányzását az ún. „S” profil megtartása mellett. A gyengébbek kedvéért: a reflex, más néven „S” profil fantasztikus repülési tulajdonságokat kölcsönöz a sikkernyőnek úgy a sebesség, mint a stabilitás, illetve a turbulenciátűrés terén, már amennyiben nem nyúlnak a fékkelhez. De már a kezdő ernyős számára is elegendő, hogy ha elkezdi dobálni a termik, akkor picit megfeketezi a szárnyat, a fékzsinórak méréséket húzással

probálja „kézben tartani” a szituációt. A reflex profilos ernyőknél ez annyi jelent, mint mondjuk egy Dassault Rafale vadászgépen a robotpilóta kikapcsolása. A légi jármű vezethető marad ugyan, csak éppen minél? Repülési tulajdonságai így ugyanis épp hogyan átlagosak, és folyamatos vezetést, korrigálást igényel. A rendkívüli turbulenciátűréshez az kell, hogy a kilépő felfele nézzen, a fékzsinórak viszont pont úgy működnek, hogy lefele húzzák a kilépőt. A TST (Tip Steering Toggles), vagy más néven: a WTS, (Wing Tip Steering), azaz szárnyvégkormányzás, olyastájta megoldás, mint a merevszárnyú repcsiken az oldalkormány. A hagyományos fékzsinórak olyan hatást keltenek, mint a csűrökormány, pontosabban: mintha differenciált ívelőláppal kényszeríténk fordulóba a szárnyat. Ennek alapvető hátránya (és nem csak a reflex profilos szárnyakon), hogy a fék kismértékű lehúzással eleinte növeli a felhajtóerőt, majd további húzása megnöveli a fékkezett szárny légellenállását, lelassítja azt. Egy repülő szerkezet esetén érhetően nem előnyös, ha sebességét kell csökkenteni a forduló érdekében. Piotr Dudek természetesen nem talált fel semmit, hiszen ezt az elvet

már évekkel ezelőtt több ernyőgyáros is kipróbálta, de nem sok sikkerrel, mert az akkoriban használatos ernyők nem repültek elég gyorsan ahhoz, hogy ilyen, viszonylag kis felületű oldalkormány-felületekkel hatékonyan tudjanak fordulozni. Az új ernyő, a Synthesis további három újdonságot is rejteget, az ISS-t (Inflation Supporting Slots), ami az ernyő felhúzáskor a levegővel való feltöltődést segíti, az USS-t (Upper Surface Supports) ami a kritikus felületrések megerősítésével a számfelületet ránemtességet biztosítja, illetve újfajta légszilipes szárnybordák. Ezeknek az együttes hatása azt eredményezi, hogy a Synthesis olyan bombabiztosan startol, mint egy Nemo, ugyanakkor stabil és gyors, mint egy Reaction. Az ITV, a Trekking és a Jojowing mellett természetesen ott volt a Paramania is. Ott volt Pascal Campbell Jones, a Revolution és az Action GT ernyőkkel. Standjának feelingje meglehetősen vadkenderes, szíben mondva „Peace and love” jellegű volt. Most találkoztam vele személyesen először, és igen szimpatikusnak találtam. Régóta próbálok rájönni, hogy mi is történettet Dudek és apukája, Mike Campbell Jones között az Action ernyőkkel kapcsolatban.

Dudekék azt állítják, hogy az Action már azelőtt létezett, hogy összejöttek volna Campbell Jones-ékkal, Trapper név alatt forgalmazták. Ez igaz, a Cross Country lengyel kiadásának 2001-es számaiban látható a reklámja, egyértelműen Reflex a profilja, a belépől és beömlőnyílásai félreérthetetlenül az Action. Dudekék úgy emlékeznek, hogy csak annyi történt, hogy odaadták a termék nyugat-európai forgalmazásának a jogát a Paramaniának.

Campbell Jones-ék verziója szerint a Dudek lenyúlt találmányukat, aminek a gyártását bérnünkába adták ők nekik. Úgy gondoltam, hogy abból, amit szérválasuk után alkottak, meg lehetne ítélni, hogy ki mit tudhat a másik nélküli. Dudekék Reaction-ja egyértelműen a Campbell Jones-ékkel bekötvekezett szakítás utáni korszakot jelzi, már nevével is. A paramaniások erre az ernyőre főlénnyel címizmussal legyítenek: „This is a re-coloured Action”, vagyis, hogy nem több, mint egy átpingált Action. Ezt módomban áll cáfolni, és ha valakit ez érdekel, vagy éppen nincs jobb programja, van nálam készleten egy 27 m²-es Action, ami bármikor összemérhető egy hasonló méretű Reactionnal, bár ez utóbbitanak

nyival jobbak a repülési tulajdonságai, különösen a sikkorszáma, hogy én például egy számmal kisebbel is beérém.

A választ után Campbell Jones-ék piacra dobták a Revolutiont. Ez a név is üzenet, a piacnak is, Dudekéknek is. Sok jót lehetett hallani erről az ernyőről, de mifelénk én csak olyasvalakról hallottam, aki ismer valakit, aki találkozott valakivel, aki reptült vele. Tavaly összel Michel Carnet és John Caston teljes autónomiában, bivakosan reptültek át angliából Grenoble-be, a Coupe Icare-ra. Egyikük Reactionnel, a másik Revolutionnel reptült. Az újságírók azon kérdésére, hogy melyik ernyő jobb, tapintatosan azt választották, hogy egyik jobban megfelel sátornak, a másik meg hálózsának. Úgy döntöttem, hogy vége járok a dolognak és kértem Pascaltól egy 25 m²-es Revolutiont egy tesztrepülés erejéig. Valószínűleg túl nagy volt az arcom a kevessel azelőtt a negyütümű Bailey hátimotorral aratott siker után, így három startot is elrontottam a Revolutionnel, szegyvenszemre még egy zsinór is sikerült feltetkernem a légszárra. Azt a hibát követtem el, hogy saját stilusomat mindenről rá akartam erőltetni az ernyőre. Konkrétnan: a belefutós startot úgy akartam megoldani, hogy álló helyzetből motorral segítem a gyorsulást, illetve azt a folyamatot, melynek során az ernyő a fejéről fel kerül, illetve létrejön a felhajtóterem telmelő áramlás profilia körül. Ez a trükk az összes általam használt ernyők esetében bevált eddig. Szélcsendben és hig levegőben ez a tuti megoldásom. Két megszakított start, majd egy közel két méterről való majdnem hanyattesés után úgy döntöttem, hogy előről kezdem az egészét. Motor nélkül, az ernyővel szemben állva meghúzigáltam az A sort, és láss csodát, annak ellenére, hogy tök szélcsend volt, az ernyő leheletfinoman feljött a zenitre. Következő startkísérletem kifordulós volt. Szélcsendben ez eddig eszembe se jutott volna. És összejött. Nem volt elegáns, de szépen fokozatosan gyorsítva sikerült felszállni. A Revolution a levegőben fesz, könnyed és butuska volt. Lassúra trimmelve nem szerett fordulni, kormányzásához keményen kellett húzni a fékzsinórakat, a motor elforgató nyomatéka hangsúlyosan jelenítkezett.

Gyorsra trimmelve már valamivel dinamikusabban viselkedett, de még így is túlerheltnek és túl stabilnak tűnt. Lehet, hogy segített volna neki a fordulózásban a testsúlyáthelyezés, de én abban motorral a hármon nem hiszek. Siklószámát a termikes időjárás miatt nem tudtam pontosan meghítélni, de nem éreztem olyan markáns többletet a Reactionhez képest, mint amilyen az Action és a Reaction között van. Leszálláskor még motorral húzhatva sem tudtam kedvem szerint lelassítani, ez persze nem jelenti azt, hogy nem lehetett volna kiszaladni, de hántotta önérzetemet, hogy a Revolution a belépőlére esett. Visszavittem Pascalhoz és közben azon gondolkadtam, hogyan tudnám úgy becsomagolni véleményemet, hogy ne legyen sértő. Szerencsére nagy volt a fennforgás a standon, így kommentár nélkül kicsértem az ernyőt egy Action GT-re és iparkodtam vissza a starthelyre a világajnokok kedvenc ernyőjével. A Revolution után ugyanis Campbell Jones-ék előrukkoltak egy igazi versenyernyővel, ez minden ismerős szerint az abszolút csúcs manapság. A 26 m²-est próbáltam ki, az adott légköri viszonyok, 88 kg-os saját tömegem és a Hirth motoros Parapower feltankoltan

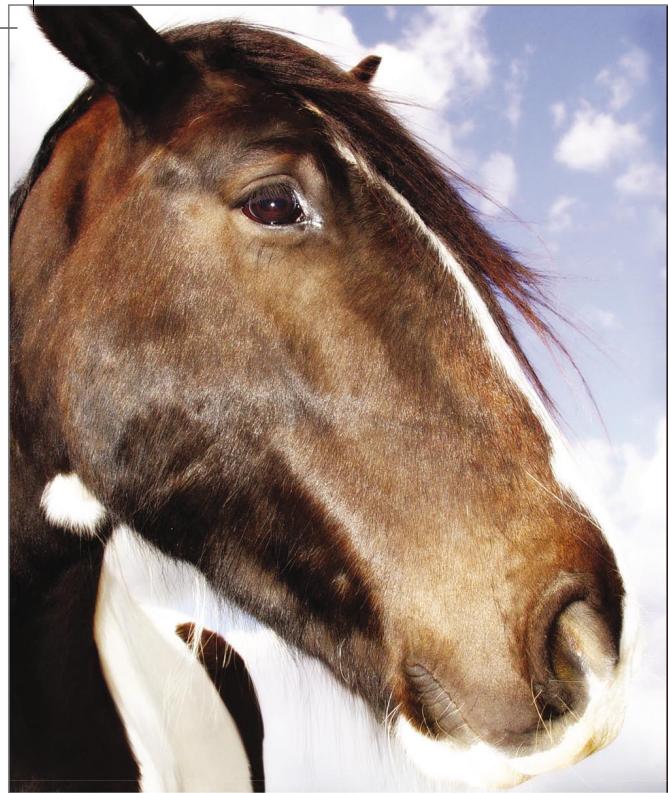
közé harminc kilójának a kontextusában a 23 m²-est tényeg túl kicsinek ítétem. Kellő alázattal és a Revolutionon szerzett tapasztalattal a hármat mögött motor nélküli, inkább belesétáltós, mint belefutós startot csináltam. Bájosan és lengen, szinte kértelek jött fel a GT. Fokozatosan adtam a gázt és kapkodtam egyre gyorsabban lábaimat, a vártnál könnyebben emelt el. És nagyon szépen, igen, csodálatosan repült. Be kellett látnom: harmonikusan, lágyabban és mégis dinamikusabban, mint a Reaction. Végelessége is legalább 5 km/h-val több volt. Kimondottan jól meg tudott barátkozni a négytollú Hirth tolórejével és precessziójával. Egyértelműen többet siklott mint bármelyik eddig általam kipróblált ernyő. Annyira éleztem vele a repülést, mintha az első lett volna. Komolyan! Ezek után az sem lepett meg, hogy leszállásnál jobban hagyta magát elszékezni, mint a Revolution. A Revolution nem tudott meggyőzni, de az Action GT tesztje után kijelenthettek: előny a Paramaniánál.

Nem tudom, hogy mivel fognak visszavágni Dudekék, képesek lesznek egysálon átérhelni az Action GT-t. Aznap este meg is kérdeztem Wojtekkal, hogy lássa ezt a kérdést, azt a választ adta, hogy már tesztelik a Reaction továbbfejlesztett változatát, s hogy az ráadásul nem versenyrongy, hanem egy széles néptömeg által használható, elősorban biztonságos ernyő lesz.

Van az Action GT-nek ugyanis egyetlen icipici szépséghibája: gyorsra trimmelve már nem standard, hanem performance kategóriás.

Sz. Gy.





GRADIENT

siklóernyők

JÓ LÓRA KELL TENNI

www.gradient.cx
megújult weboldal

BRIGHT III - új DHV1

GOLDEN - DHV1/2

ASPEN II - új DHV2

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

TAURUS - DULV hátimotorozáshoz

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

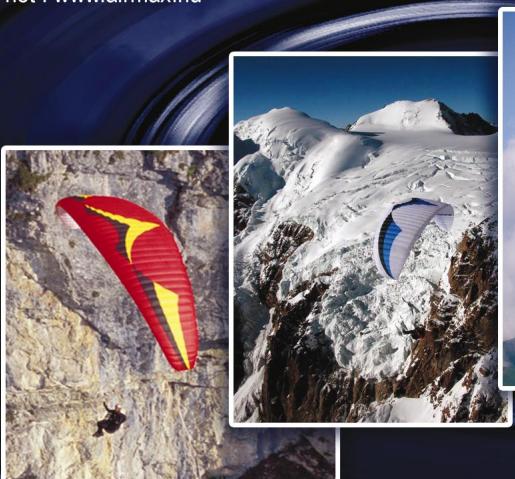
airmax
SIKLÓERNYŐ ÉS KITE CENTER

0620 9264 -251

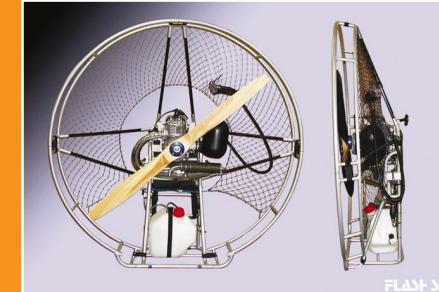
e-mail : info@airmax.hu
net : www.airmax.hu

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

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklósázm,
trimmesebbesség. Távrepülőknek...



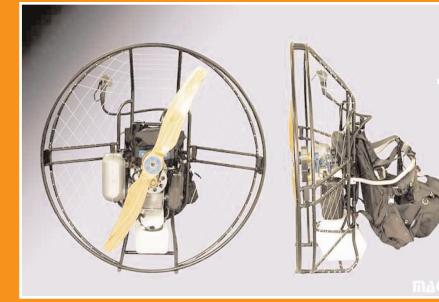
OZONE
WWW.FLYOZONE.COM
ÚJ DHV 1/2-ések az OZONE-tól.
BZZ & RUSH



FLASH SNAP



SMN 130



MACH 4

FLY CASTELLUCCIO®
PARAMOTOR & PARAGLIDING

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 kupplung
- levegőben újraindítható
- 125 cm-es légsavvar
- 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
- önjindító
- három részre szétszedhető keret
- 130 cm-es légsavvar
- 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 légsavvar
- 53 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2190 euró

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



1575 eu.

MESCAL, DHV 1, Funcruiser
Egy ernalyő, melyet ajánljunk tanfolyam utáni kezdőknek, főleg ha szeretne alpesi, turbulensebb körülmények között is békésen repülni, hobbirepülőknek, és kezdő hátimotorosoknak.

Teljesítménye abszolút kielégítő, specialitása a termikelés, és ugrásra készzen lesi mit akarhat vajon a „pilóta-gazdi”. 6 Jet nyilása van.



1675 eu.

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



CAYENNE, DHV 2. Sportster
Az ernalyő mely megalapozta a cég hírnevét. Aki látta, megjegyezte. Vérbeli sport ernalyő, 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.



1740 eu, egyéni színben!



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, zsinórokkal. Mindkét méret csörlhető, motorozható, akár trájkkal is. Az ára abszolút magyar. 8 Jet nyilása van.



„A föld megnyílik, hegyek emelkednek, folyók sziszsennek 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