





A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület
1550 Budapest, Pf. 59.

Szerkesztő: Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: siklorepa@aeroclub.hu

Tipográfia: 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

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 csекken befizetve, vagy az Amatőr Siklórepülő Egyesülethez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon:

Start a Podbrezován

Fotó: Anna Nociarová

Számunk tartalma

Lég-tér

Az idő nekünk kedvez...	3
Főpilótai intézkedés	4
Nemzeti Bajnokság, Tolmin	5
Podbrezova Kupa	14
Podbrezova, kommentár	19
A sör...	20
Kitekintő: Kari Castle	21
Millau, sárkányos elő-EB	23
Névjegy: Vértes Balázs	24

Szakértés

Az élő leszállójel	26
A benzin szélben is fogy...	27

ParaPower

Új szelek Börgöndön	29
Blois 3003	30
UL VB. Angliában	32
Hunok Blois-ban	33
Flyke	35
Dudek Action	37
Vörös Gyula	38
Hátimotorral Szigligeten	40
PPG-vakációk	42

Meghívó

Hátimotoros	
ügyességi találkozó	41
ASE-programok	45

Az idő nekünk kedvez, csak sajnos, a repülésünkől megy el...

Megy az idő, telik-telik, és egyre nehezebben tudjuk felszínen tartani szép szabad sportágunkat, gyönyörű, másoknak is élményeket adó szenvedélyünket. Kétévente új formációt választunk, új vezetőket, új ígéreteket kapunk, miközben problémáinkra nem érkezik válasz, gondjainkra nincs segítség. Sőt egyre méltatlanabb, hátrányosabb helyzetbe sodródunk, és állandóan azt halljuk: „még nem időszerű”.

Nem időszerű megalakítani önálló szövetségünket, amelyet már 1989-ben a németek megteremtettek, bemutatva a szakmai önállóság hasznát és hatékonyságát.

Nem időszerű átvenni az európai szabályozást, az egyéni üzemeltetést, a hatóságtól független szakági szövetségi szabályozást, hiába vannak ott a szakemberek, és hiába a számtalan európai példa.

Nem időszerű önálló gazdálkodást folytatni, amikor más szakmákkal szemben a siklórepülők mindent maguknak fizetnek.

Nem időszerű, még korai a két szakág egyesítése, hallgattam januárban. „Mire erőlködsz Guriga, ez olyan izzadságszagú...” hallottam az ellenérvet a téli ülésezés helyett, majd két szép, repülésre termelt nyári napot töltöttünk értekezéssel, természetesen a határozatképesség határán és jelentős számú érdekelt klub és sportoló távollétében.

Ez évek óta így van. Valamiért sosem időszerű akkor összeülni, amikor a többség ráérne. Vajon miért? Akkor talán a



Guriga

többség érdekét képviselő döntés születne? Kinek áll érdekében mondvacsinált érvekkel addig húzni az időt, amíg már csak az a kevés elszánt jelenik csak meg, akikkel azután könnyű elbánni?

Lehet, hogy nincs igazam? Talán csak üldözési mániám van.

De azért érdemes megnézni, mikorra szerveződtek az utóbbi 10 évben az MRSZ közgyűlések, az utóbbi 5 évben a szakági értekezletek (ha egyáltalán meg lettek tartva).

Most új vezetésünk van.

Mégis eltelt a 2003-as év és nem történt semmi az évek óta forszírozott orvosi, a starthelyek, a légtér, a jogszabályalkotás kérdésében. Azazhogy történt: a helyzet rosszabbodott.

Lassan két hónapja, hogy e frekvencián kérdésekben a frissen választott szakbizottsághoz fordultam.

Lassan fél éve, hogy ugyanezt az MRSZ új vezetésétől írásban kértem.

Lassan 5 éve, hogy ugyanezt az MRSZ 5 éve szintén a kormányzó pártból választott vezetésének jeleztem.

Lassan 12 éve, hogy azt javasoltam járjuk függetlenül a német működő mintához hasonlóan a DHV útját.

Nincs reakció.

Csak az időnk fogy.

Több mint 3 éve azért alakítottunk egy önálló jogi személyiségű szervezetet, hogy ezzel - amennyiben a szabad repülés hívei, a siklóernyősök és a sárkányrepülők egyetértenek - egy mozdulattal létrejöhessen a hazai Szabad Repülők Szövetsége. Úgy látszik nagyon amatőrök vagyunk, mert intrikán és gyanakvason kívül valós támogatással nem találkoztunk.

No persze ez nem teljesen igaz. Az MRSZ-ben nyilvántartott siklórepülők létszámának több mint negyede belépett hozzánk. Ők valamiért bíznak bennünk.

Vajon mennyi időnek kell még elteln ahhoz, hogy az érdekeltek és érdektelenek is elhiggyék, nem a repülés ellen, hanem a hazai siklórepülés hatékonyabb működtetéséért szerveződünk.

Javaslom, gondolkozzunk ezen... ■

2/2003. siklórepülő MRSZ főpilótai intézkedés A siklóernyős tematika módosításáról

Több oktató javaslatára és a területen elismert oktatókkal egyeztetve a tematikába a III. fejezet 3. pontjaként az alábbi kiegészítés került:

Biztonságtechnika szakoktató

Biztonságtechnika szakoktató jogosítást az MRSZ főpilóta szakági helyettese ad az alábbiak alapján:

1. A klub (szakosztály) vezető pilótája a jelöltet vizsgára bejelenti. A bejelentéskor igazolja, hogy a jelölt 600 óra feletti repült idővel, a bejelentést megelőző egy évben legalább 100 óra repült idővel rendelkezik.

2. Az MRSZ által jogosított, legalább két biztonságtechnika szakoktató jogosítással rendelkező oktató igazolja, hogy a jelölt, mint segédoktató legalább 4 biztonságtechnikai továbbképzésen részt

vett, és a jogosítás megszerzésére alkalmas.

3. A jelölt az MRSZ főpilóta szakági szakmai helyettese által kijelölt vizsgabizottság előtt elméleti vizsgát tesz. Az elméleti vizsga anyaga a biztonságtechnikai elemek gyakorlásának feltételeit és a végrehajtás követelményeit tartalmazza.

4. A gyakorlati vizsga: a vizsgázó egy ismert típusú siklóernyővel biztonságos magasságból hajtja végre a biztonságtechnikai tréning programját, amiben B és C gyakorlatok szerepeljenek (ennek megfelelő végrehajtását biztonságtechnika szakoktató jogosítással rendelkező oktató igazolhatja)."

Kerekes László
MRSZ Főpilóta helyettes



Dutch Open 2003, Tolmin:

a Nemzeti 2. fordulója

Éjjel fél négy, arra ébredek az autóban, hogy a fejem először a tetőn majd az ajtó oldalán koppan, mielőtt megszólalhatnék Barth Sanyi szabadkozik: ez a fekvőrendőrk még nem volt itt tavaly, egyébként megérkeztünk.

Tolmin, 2001 augusztus az az évi utolsó PWC futam, ugyanaz a fű amin most épp aludni készülünk, állunk a díjkiosztón a háttérben, Patrick Berod rögtönöz beszédet, megnyerte azt ami a siklóernyőzésben a legtöbbet éri, boldog, meghatott és szomorú, a családjáról beszél, arról amelyik otthon várja és arról amelyik itt van körülötte, akikkel így ez volt



Zsolnay Péter
Fotók: Tóth Zsuzsi

az utolsó közös év. Csöndben, messziről szemlélve őket, azok az emberek nyomot hagynak, úgy gondolom mégiscsak van fantázia a versenyzésben.

Elmúlik az a két perc, ahogy azóta két év és méggyorsabban a következő három óra. Reggel korán ébredünk a

párától nedves hálósákokban. A versenyiroda faépületében regisztrálunk a 2003. évi Holland Nyílt bajnokságra. Mindenki fáradt, a többség az éjszaka érkezett meg ide Szlovéniába a Soca völgyébe, amit dédapáink még Isonzónak ismertek mikor épp itt akadt dolguk a taljással. Ismerős arcok, mi magyarok vagyunk a legtöbben benevezve 37-en, gyors



rögtönzött reggeli megnyitó, álmos ébredés, oldalt egy holland, egy szlovén és egy kék zászló, a háttérben néhány Sky-os.

Elindulunk a Kobalára, megannyi egykori és jövőre repülésünk első pontjára, hamarosan mind a százötven 1000 m magasból tekintünk le a völgyre, számba véve benne minden ismerőst és újat. Hosszan ellátni a Soca élénk kék csíkja mellett komor sziklafalakkal tarkított meredek hegyek közé szorított élénk zöld völgyben. Teregetem az Argont, kémleljük a késő délelőtti eget, nézzük a meteót, tudjuk, jó napunk lesz, könnyű feladatot várunk és azt is kapunk. Alkalmazkodva a mezőnyhöz, a nem kevés, alpesi körülmények között rutintalan pilótához, a rendezők ma még kerülnek a trükköket, kellemes gerinc menti józóság vár ránk 75 km hosszan.

Tekergünk a Kobala fölött, sok időnk van még az airstartig, ami egy Volarje melletti kis kápolna 10 km -re, az egykor volt kétpúpú, az új keresztségben a müzli nevet viselő hegy tövében. Akklimatizálódunk a 2000-es hegyekhez, a szűk, napsütötte völgyekhez, a meredek és vad sziklafalakhoz, a velünk repülő másik 100 emberhez, az épp mellettünk elpörgő mentőernyőt dobó pilóta látványához, mindahhoz amit ez a hely jelent. Gyorsan érünk a starttól a Stol (azaz a fő hegy) végéhez, majd vissza Kobarid fölé. Itt sikerül csúnya hibát véteni, mindig van itt egy biztos pont a Krn, ez a 2200 m magas csúcs, aminek piramisa éles gerinceivel uralja az összefutó völgyeket és a sziklák között megközelíthetetlen sásfészekként áll alatta a Gomiš kovo menedékház. Ismervén a helyet arra veszem az irányt,

majd a gyorsítóban állva 10-15-tel egy szűk völgyben araszolva a Mrzli-vrh nem jó oldalán már belátom, ma ez rossz döntés volt amiért sok idővel kell fizetni. Innen óvatosabb vagyok. A Kozlov erőd és Drežnica között megszemlélem egy Airwave magánszámát, már épp készülök a GPS-be rögzíteni a becsapódás helyét, amikor a pilóta kezében megjelenik a szép lila mentőernyő, de az eldobásra már nincs szükség, az elengedett fék elégnék bizonyul. Amikor az utolsó fordulópont előtt a müzli gerincén ismét átérve meglátom magam előtt Marcipánt, ahogy búvóli a kígyót egyre közelebb a cilinderhez, elkap a versenyláz, padlógázzal üldözöm a tanga mintás vörös hullót, centiről centire közelítve vágtat nemes fakó táltosom, már szinte meg is előzöm, de a célvonal előtt 200 m-rel finoman alábukik a belépő és egy gyors korrekció erejéig lelépek a gyorsítóról. A 48.

helyért vívott heroikus küzdelem döntetlennel zárul, a különbség másodpercen nem mérhető. Mármint köztünk, a napot Jurij Vidic nyeri egy órával előttünk, és fél órával a legjobb magyar Forgó Szilárd előtt célba érve. Elzuhanunk az ágyban.

Másnap reggel szendvicse vadászunk, és egy hentesboltban járunk szerencsével, az eladóknak készségesen gyárt bőséges méretű és tartalmú sonkás szendvicseket számunkra. Olyannyira elégedettek vagyunk, hogy minden reggel így kezdődik ezután. Szép nagyra hízott felhők fogadnak a starthelyen, és vonzó K index kecsegtet izgalmas repüléssel. A feladat egy 46 km-es Speed Run. A ma reggeli hangulatjavítást számomra, egy MACPara Intox jelenti, amit pár száz méterrel a Kobala fölött a kupolában találok, csak a fene tudja hogy került oda, na mert szerintem ő se. Az airstart ideje felhőalapon érkezik el,



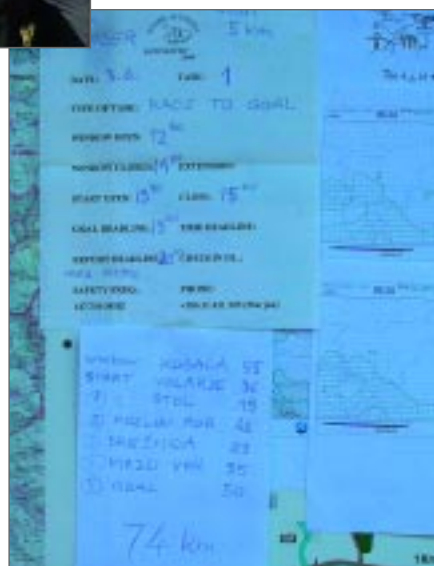
és mivel az idő is jónak látszik, hát nem sokat gondolkodunk, elindulunk. Kobarid fölött a Stol végén álló jellegzetes nyolcszög alapú Kostnica templomnál, látványosan megtapasztalom, mit is jelent a 2 s-re állított GPS tracklog idő, 40-el siklunk a fordulópont felé, és amikor a bűvös 400 m alá kúszik a távolság már döntöm is a szárnyam, a melletttem elsuhanó Avax pedig csak repül, csak repül és jó 200 m hátrányt sikerül összehoznia mire fordul, ami nem csekélység. Persze egy 5 km-es kicsit szembe szeles siklásnál egy Avax-el szemben nem is túl sok. Innen parketta, tekerés, parketta a Kozlovig, ami egy 400



m-es kúp tetején álló erődítmény Tolmin mellett, tekerés, tekerés, 2600m-en hátszél a Kuk-ra (Kuk kb. annyit jelent, mint „csúcs, aminek nem volt kedvünk nevet adni” így van belőle jópár a környéken) ahol az 1000 m-es cilindert jó néhányan figyelmen kívül hagyják és nekirepülnek az antennának. Az előző Krn katlan – Kozlov siklást alapul véve arra jutok, hogy parkettán 2000 m-ről érek be, így 1600-ról még kicsavarok a Kuk gerincének déli oldalán egy szép kövér 4-essel Olaszország felett, majd



bosszankodom ezen a célvonal fölött 1000 m-rel átrepülve. A gyors feladat megrepüléséhez Nikolay Shorokhovnak 1 óra 20 percre volt szüksége, a magyarok közül Barth Sanyinak 1 óra 31-re. Kicsit rövid a feladat, Nikolay a nominal időn belül ér be így a GAP system le is pontozza, a tegnapi 990+ pontos nap után ez 160-nal



kevesebbet fizet. Persze nekem mindegy megnyit fizet a nap, a Laško este pont ugyanolyan jó.

Harmadnap, csak hogy minden ne legyen ennyire szép, kicsit ráhajt a K index, fülledt hőség, Szabó Józsiával és MACPara-s barátommal (aki azért lent tartja a biztonságos 26 lépés távolságot) olyan helyre rohadunk be, ahol az ember rémálmaiban próbál csak leszállni, 50 fokos lejtő nagyfeszültségű vezetékkel oldalról, 30 m-es fák között egy mély katlanban, megoldható volt, de abban a 10 percben nem éreztem jól magam.



Nem túl gyorsan hajtogatunk és Józsiával innen az időjárást nem átlátva stoppal visszaindulunk a Kobalára repülni. Erről csak pár szép dörgés után teszünk le. Csúnyán elázik a mezőny európa az napi egyetlen zivatarra alatt, így mi nyomorunkból erényt kovácsolhatunk, miközben szárazon hallgatjuk az égszakadásról szóló rémtörténeteket. Mikor még csak ketten vagyunk a mezőnyből a stadionban Marjan közelít felénk a CheckOut listával, és miközben aláírnunk arcán látszik a megkönnyebbülés, hiszen már csak 103 embert kell megtalálnia. Bizony nem kis vehemenciával gyűjtik az embereket, de szerencsére megvan mindenki.

Másnap a serpentinén Jim Morrison utazik velünk a fedélzeti deck-ben, „riders on the storm”, vegyes hangulat, szépen épülő felhőzet, rövid feladat kiírás, de már az airstart előtt megázunk egy záporban icipidit, épp menekülőre fogjuk páran és Vértés Balázssal azon tanakodunk a kisiklás közben versenyezzünk-e még, na és ha igen akkor merre is, mert ebből a felhőből nem kérünk. Nem jutunk a vita végére, gyorsan lefűjják.

Idén az eddig megszokott 6x6-os katonai kamionok helyett, a légkondicionálás hiányát leszámítva luxus körülmények között utazunk kis 20 személyes buszokban, pilótánk nem repül, hanem offroad versenyeken indul egy Nivával, jó részidőket megy itt is.

Szállásunk a hotel Paradiso, egy ultra sitty hotel a cél és versenyközpontként működő gimnáziumi stadiontól 5 percre gyalog. Egykor jobb napokat megélt kaszinó és kupleráj, szép rózsaszín lila hangsúlyú díszítéssel, olcsó tükrökkel, szórt fényű piros lámpákkal. Érkezésünkkor a Kobaridi Koren kultúr kempingben nincs hely, így ezt a megoldást választjuk a Soca parti ősközösség helyett. Jó ötletnek tűnt a sátrazást kiváltó hűvös, árnyékos kőépület, és ez a délután kerekedett nem gyenge jégeső hatására meggyőződéssé érik. Pingpong labda nagyságú jegek esnek, majdnem minden autó kap egy pár horpadást. Bár például tapéta csak a dupla árú szobákban volt (bocsánat láthatóan mindegyikben volt, de ezekben még van is). A Paradiso életében is új csúcspontot jelenthettek ottlétünk azon pillanatai, amikor a folyosón hagymás szalonnát süttöttünk.

Ötödik nap gyengén indul az idő, idegőrlő girhelés a starthely mögött +100-200 m-en mindahányan. Csakhogy most is történjen valami, Mazsi húz ütközés helyet egy kis negatívot. A fela-



dat nagyon rövid és nagyon gyors, szinte lehetetlen is megrepülni, kivéve Klemen Peljhant, aki 20 másodperccel a task stop előtt végez. Így idén a Drežnicai pörkölt és kukoricakása, ami pont olyan „jó” mint tavaly, elpusztítására busszal érkezik a jónép.

Este nem hivatalos (de gyakorlatilag minden aktuálisan érintett részvételével zajló) válogatott megbeszélés. A lényeg, amiben minden jelenlévő egyetért, hogy jövőre az EB-re a válogatás a jelenlegi rendszerben zajlik az idei eredmények alapján, de utána a külön magyar rangsor megszűnik. Nem lesznek kijelölt válogató versenyek, a válogatás alapját fixen a világranglista adja (FAI class 1 és class 2 versenyek), ezen belül a szövetségi kapitány sem mérlegelhet, ha négy magyar hely van az első négy magyar nyer részvételi jogot. Persze ez a hazai versenyek elé is magasabb követelményt állít, hiszen az eddigi rangsorolók helyett csak a FAI class 2-eseknek lesz komoly értéke. Így hát jövőre a bővülő

Egri starthelyeken a küzdelem nem magyar rangsor, hanem WPRS pontokért fog zajlani.

Eljő a hatodik nap, és vala a hegyek között és völgyeknek egében nagy kékség és világosság, no meg 102 km-es feladat apró kis gonoszságokkal. Nem indul jól a napom, én végignézem ahogy a Vértes start helyett bezúg az 50 m-rel lejjebb lévő út mellé; a Szőke, miközben őt kaparják össze, látja, hogy engem is kezdenek kivakarni egy sziklahalom alól: új starttechnikám (a tigrisbukfencsel kombinált félszaltó három csavarral) még javításra szorul. Visszagyalogolva érzem, a bokám kapott megint. Persze fél óra késéssel, majdnem megint lerohadva, a mezőny nem túl „ügyes” negyedével szenvedve igazi öröm a repülés. Nagy nehezen rázom őket le a Krn katlannál, de a gyorsítóra lépve érzem, a lábam nem kicsit kapott, semmi kedvem repülni, nem is tudok teljesen rá figyelni, feladom, nem váltok át Bovec felé ott ahol kell, inkább a legturnbu-

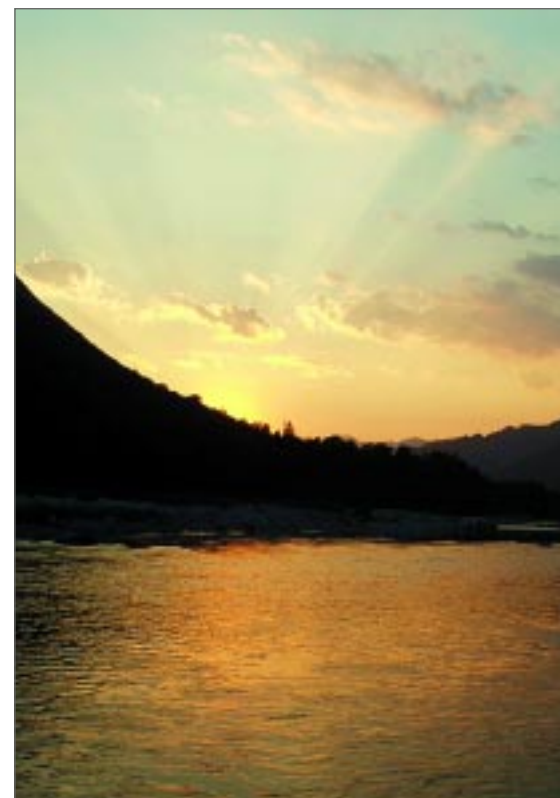
lensebb helyeket nagy ívben Čaga felé kerülve leszállok az első fordulópontnál, a sílift kék gépháza alatti benzinkút mögötti kaszálon. További programom: locsolgatom hideg vízzel a lábam, amíg nem kerül elő a visszaszállítás. Itt látom, ahogy a Boveci reptérről háromszor is felszáll egy mentőhelikopter, rossz érzés. Hazafelé ér a hír, Fördös Zoli mentőernyőt dobott és utána a Boka vízesés aljában sziklák közé érkezett. Helikopterrel vitték Nova Goricába. Délutánra kiderül: izomsokk, lábon hazaküldik másnap. Szerencsés történet. Már itthon meséli, bepörög és elesik a kupola mellett, majd a mentőernyőből is nem kis részek tűnnek el a turbulenciában, a helikopter itt függeszkedik a szikláktól méterekre mikor csörlővel beemelik. Ezen a napon Szőke Gabi hagyományt teremt a maga számára, miszerint itt évről évre a versenyek egy napján leszáll valami hegyoldalra és eltúrázgat mielőtt tovább repülne. A feladat első nehézségét a Boveci völgyből való kirepülés jelentette, amit a mezőny kevesebb mint fele élt túl. Persze negyede még idáig sem jutott, majd következett a Krn mögötti gerincen a Tolminski Kuk-ról való visszaérés a Krn elé, a többi utazás a gerincek fölött. 28-an érnek célba, elsőnek 4 óra 2 perc alatt Nikolay Shorokhov, és a magyarok közül is hatan.

En utolsó nap nem megyek fel, kímélem a lábam. Délben szó sincs jó időről, de háromra használható lesz, így még egy gyors késő délutáni speedrun-ra futja.

A versenyt Nikolay – az ő nevét úgy néz ki nem árt meg-

jegyezni fogjuk még hallani –, a magyar nemzeti bajnokság második fordulóját Lőrincz Matyi nyeri. Este hazajövünk, s mivel én nem tudok vezetni, Graznál alszunk, vasárnap 1-re vagyunk itthon.

Sokan sokadszorra jártunk itt, ismerős terepnek számít ez a hely számtalan magyar pilótának. Évről évre rendeznek itt nyílt versenyeket, és a rendező gárda maga mögött tud már egy EB-t és egy PWC futamot is. Bárkinek ajánlható akár ha csak szép feladatokat szeretne repülni, ha az első versenyére készül, vagy ha komolyan le akarja taszítani Alex Hofer-t a WPRS csúcsáról. Ez egy jó verseny volt jó repülésekkel, de azért ide nem árt némi higgadság, edzett idegrendszer, és nagy belső meggyőződés a repülés szépségeiről. Ha az embernek elsősorban a saját gyengeségeivel kell megküzdenie a levegőben, hát itt kemény ellenfélre akadhat. ■



Siklóernyős Magyar Nemzeti Bajnokság

2. forduló – eredmények

	Név	Ernyő	T1	T2	T3	T4	T5	Össz.	PR
1	Lőrincz Mátyás	Gin Glider Bandit	645	643	412	799	519	3018	795
2	Simonics Péter	Nova Radon	674	676	334	718	592	2994	789
3	Tasi Péter	Nova Radon	664	687	334	715	549	2949	777
4	Barth Sándor	Nova Radon	649	701	126	655	530	2661	701
5	Rácz Balázs	Airwave Magic	670	680	329	719	187	2585	681
6	Partizer Csaba	SKY Paragliders Flare	610	636	195	710	419	2570	677
7	Forgó Szilárd	Nova Radon	713	728	302	417	187	2347	618
8	Mlinko Márton	SKY Paragliders Fever	488	549	413	512	187	2149	566
9	Vértes Balázs	Apco Kears	567	702	351	236	187	2043	538
10	Szőke Gábor	Ozone Proton GT	549	392	329	415	214	1899	500
11	Képes Péter	Swing Astral	430	490	126	373	466	1885	497
12	Lázár Gábor	SKY Paragliders Flare	429	672	126	417	187	1831	482
13	Beliczay Koppány	Advance Sigma 4	629	514	192	247	187	1769	466
14	Ákos Zsuzsa	Advance Sigma 5	431	249	275	265	430	1650	435
15	Fördös Zoltán	Ozone Proton	648	583	317	97	ABS	1645	433
16	Zsolnay Péter	Nova Argon	502	610	126	300	ABS	1538	405
17	Detki Árpád	SKY Paragliders Brontës	534	294	151	355	187	1521	401
18	Nika Gergely	SKY Paragliders Brontës	430	70	191	293	518	1502	396
19	Tóth Zsuzsanna	Firebird Hornet SP	505	539	126	107	187	1464	386
20	Varga Zoltán	Nova Vertex	472	257	174	361	187	1451	382
21	Suhajda Balázs	SKY Paragliders Brontës	454	548	133	97	195	1427	376
22	Pereczes Zsolt	SKY Paragliders Brontës	423	451	240	108	187	1409	371
23	Sasvári Gábor	Airwave Magic	244	499	174	271	187	1375	362
24	Kevei Kolos	Firebird Hornet SP	60	337	322	355	187	1261	332
25	Szabó József	Nova Aeron M	385	70	202	298	187	1142	301
26	Kozák Péter	Ozone Octane	253	148	126	415	187	1129	297
27	Forgó Katalin	Nova Carbon	60	256	191	213	224	944	249
28	Nagy Sándor	Nova Artax	60	216	170	236	187	869	229
29	Ferencz István	Perche Maxx(i)	122	123	126	293	187	851	224
30	Szegedi Miklós	Ozone Vulcan	NYP	525	126	ABS	187	838	221
31	Böröcz Gergely	Gradient Aspen	106	306	126	97	187	822	217
32	Kovács Gyula	Nova Vertex	60	246	126	151	187	770	203
33	Navratil Ferenc	Airwave XXX C	283	ABS	126	97	187	693	183
34	Cserba István	Airwave Magic	116	136	133	97	187	669	176
35	Daragó Ágnes	Airwave Sport	104	114	126	97	187	628	165
36	Békei Tamás	MAC Para Trance	60	DNF	126	97	187	470	124
37	Kreutz László	SKY Paragliders Brontës	372	ABS	ABS	97	ABS	469	124

Ez volt a tizenhetedik, derült ki a regisztrációs nap estéjén, amikor összegyűltünk mi magyarok Lopejban, a Pamír bázison. Mindenki kivette a részét a finom vacsora elkészítéséből, és a verseny végén derült ki, hogy bizony előre ittunk a medve bőrére.

Általában mindenütt a világon valamilyen nagy völgy mentén rendeződnek a versenyek. Nyugodtan kijelenthetjük, hogy a Felső-Garamvölgy Közép-Kelet Európa ilyen sárkányos találkozóhelye. Ezen a versenyen hat nemzet képviseltette magát. A közeli braziliai VB miatt a cseh és az ukrán élvonal hiányzott, a magyar élvonalból pedig csak ketten jöttek el (Boró és Gruber).

Ennek ellenére nagyon színvonalas és kemény helytállást igénylő verseny volt. Idén, még az időjárás is „király” volt a Király hegy környékén. Necces, ugrós, mák fekete mind az öt nap.

1500 m felett



Nagy Laci
Fotók: Anna Nociarová

folyamatos északi áramlás volt, a völgyben pedig dörgött a kánikula. Hatalmasra húzott kumók, amik sokszor leárnyékolják ugyan az egész völgyet, de hál' Istennek nem álltak össze zivatarrá. Nívó alatt szinte mindig szédelgő, tántorgó, geberős, kínlódós küszködések voltak.

Az északi áramlás miatt a Kralova északi oldalán startoltunk. Az ablak fél 2-től 4-ig volt nyitva, de mindig délutánra, vagy később lett igazán jó az idő. Mindig a szlovákok kezdték meg a startot, majd a swancerek és a hobbyrepülők következtek. Hát persze, mindnyájan szeretünk tuti emelésekkel, könnyen, nagyot repülni. Viszont a hegy és a torony állandó megkerülésével

mindig megfelelő volt a mezőny. A starttól balra és előre senki sem mert próbálkozni.

A második nap után ezt a társaság megelégette, és a déli oldalon is nyitottak starthelyet. Néha jött valami szembe is. Jozef Kunik elsőre bevállalta.

Végignéztük a félórás

Podbrezova Kupa



küszködést, de az első falunál, Pohorelánál nem jutott tovább. Telt az idő, menni kellett volna, de senki sem mozdult. Az utolsó fél óra előtt aztán a menők és a swancerek beleugrottak a levegőbe, de a Pohoreláig ők is csak siklottak és merültek. Aztán egészen lent, 3-4 ember kikapart valamit, jól megkeverték a levegőt, mert utána mindegyik kiemelkedett. Többen utolérték őket, és ki is tudtak tekerni. Pamírunk világrekordot ért el kétszer is a startoltatásban, mert az utolsó negyedóra- tízpercben, vagy 30-40 pilótát repített ki. Kétezerfő fölfelé aztán egyre jobban emelkedtünk, majd a felhőkhöz közel már lehetett döngetni. Talán ez a feladat volt a legérdekesebb. Több fordulópontos, oda-visszatérő útvonalakkal, a szállás melletti céllal. A térképen szép elnyújtott „Z”-t formázó alakzat mentén jól be lehetett kirándulni az egész Felső Garam-völgyet és bekukucsálhattunk a

Chopok és a Gyömbér mögé a Magas Tátra árnyékában. Az utolsó napig két magyar volt az első tízben a szlovákok, csehek, lengyelek, finnek és ukránok mellett. Még a dobogó sem elérhetetlen! Hajrá Boróka!

A mindent eldöntő utolsó napon szombat lévén a feladat egy rövid, szállásig tartó sebességi céltáv, egy órával rövidebb startablakkal, mert a rendezők este 9-re tűzik ki az eredményhirdetést. Mintha az időjárás is tudná, a felhőalap alacsonyabb, ami korábban deszkázza be az eget. 15 km-en belül sehol egy napfolt. A mezőny a végletekig kivár. Háromkor bezár az ablak és fél óra van hátra. Lassacskán beindulunk, mert lejár az idő. Az első három gerinc, és előtte a völgy tele sárkányokkal. Minden szinten, szinte minden sárkány. Szép látvány, kitaró merülések, sodródások, menekülések a napfény felé. A társaság

fele nem sokkal jut túl a távminimumon, pedig a völgyszél segít. A mezőny másik fele Helpa falucska után ugyan eléri a rohadás szélét, de reménytelenül alacsonyan. Beindul azért a ringlispil, vagy tízen gyűrik. Az Isten tudja honnan, előkerül még vagy tíz sárkány. Kettő-három ugyan kipottyan a fűrt alján, de a többiek biztosan emelkednek, majd eltűnnek a felhők között. Heten célba érnek, közöttük van magyar! A kis Pándy Zoli. Reméljük, egyszer majd ő lesz a NAGY PÁNDY ZOLI.

Sajnos Borókának és Gruber Ferinek nem volt szerencséje, és így nekünk se. Boró lecsúszott a dobogóról, Fecó meg kiesett az első tízből. Nekünk magyaroknak többszörösen is pechünk volt. Már a részvételt illetően például lehetett volna itt a mi nemzetünk is, mint a lengyeleknek, de nem lett. Pedig itt elfért volna a teljes hazai mezőny. Száradjon ez a régi szakbizottság lelkén, aminek a munkáját csak úgy lehetne jellemezni, a mannavárás felülről, görcsös kapaszkodás a semmittevésbe, megbújás az ostoba szabályok mögött. Biztosan ilyet érdemeltünk.

Így azután elúszott a lehetőség, hogy idén Nemzeti Bajnokot avathassunk.

Azért nagyon szép eredményhirdetésben vehettünk részt. Gratuláltunk szlovák barátainknak, akik itt közepkeleten szerintem verhetetlenek. Jók még a finnek, a lengyelek és a csehek is, de mi is – főleg evésben-ivásban.

Pamír vezetésével végigkínáltuk borainkkal az ünneplőket. Gergely Sanyi, alias Felbújtó aszongya: „50 éves vagyok fiuk, és ezentúl nem fogok sárkányozni” miközben felbontott egy 5 literes pezsgőt. Hát isten éltesen Sanyi, de jól gondold meg, mert a vér nem válik vízzé, és nekünk nagyon fogsz hiányozni.

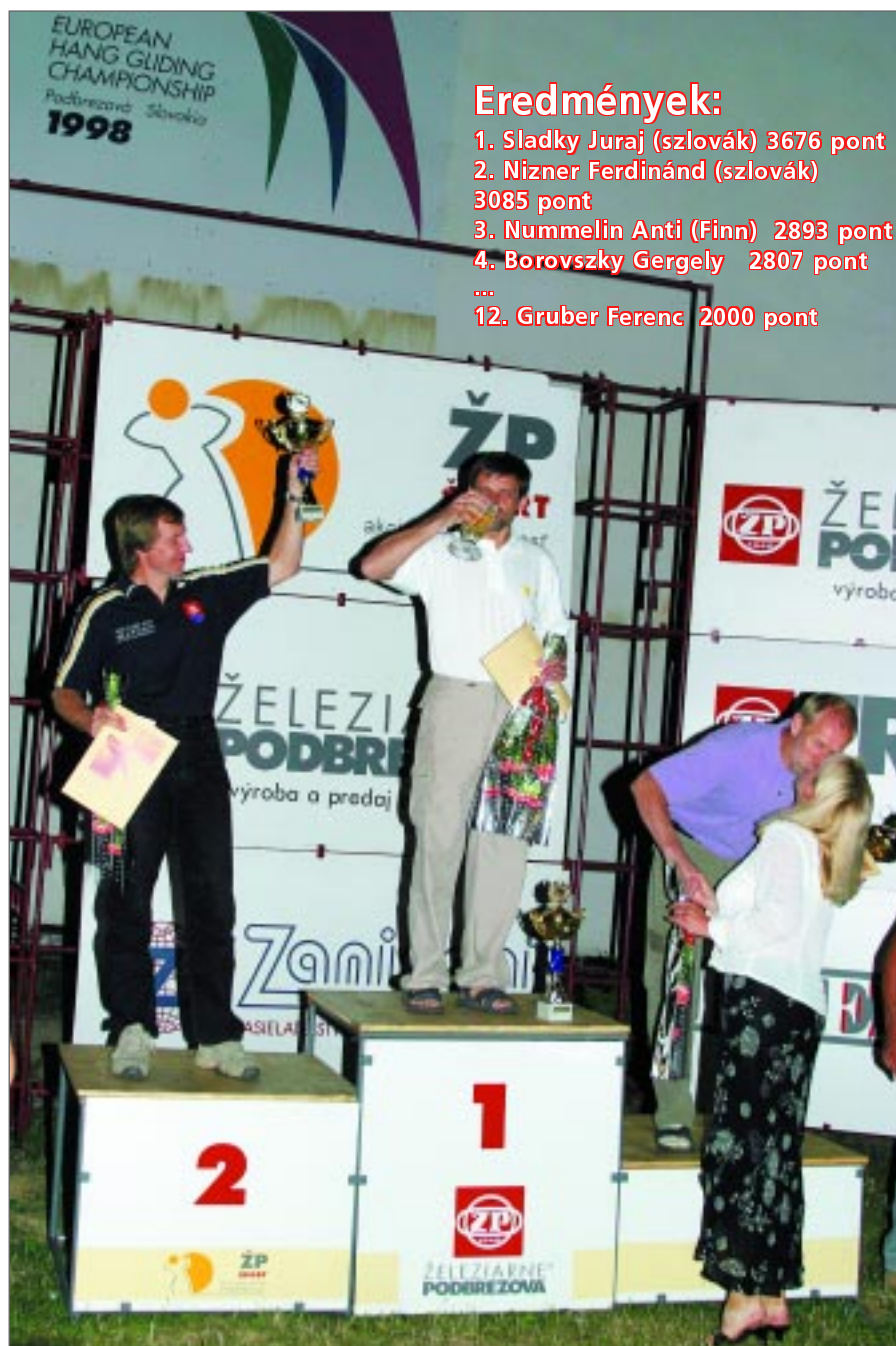
Reméljük fiúk, jövőre Veletek ugyanitt!

Köszönjük Neked Pamír és Anyecska. Köszönjük Nektek vasgyáriak, köszönjük Nektek szlovák barátaink!

Nagyon sajnálom, hogy nem voltak velünk a mi „gone with the wind” pilótáink, mert azért beleférhettünk volna nagyon az elejébe!

(az eredmények a 18. oldalon)





Eredmények:

1. Sladky Juraj (szlovák) 3676 pont
2. Nizner Ferdinánd (szlovák) 3085 pont
3. Nummelin Anti (Finn) 2893 pont
4. Borovszky Gergely 2807 pont
- ...
12. Gruber Ferenc 2000 pont

A 17. Podbrezova Kupa eredményéhez

19

A mikor a Repülőszövetség alakult, abban az évben rendezték az első Podbrezova Kupát, s én Bertókkal utaztam ki, aznap lett kész a Hegyi Endre által frissen fejlesztett Strucc C. Két első példányával utaztunk ki, Bertóké az első dakronos változat volt, az enyém még szőtt fóliából készült. Négy nap alatt készültünk el vele, éjjel nappal dolgoztunk, a berepülésre a Kralova Holáról került sor az első versenynapon. Ha jól emlékszem, Attika még tehetséges kezdő versenypilótának számított, még nem indult komolyabb versenyen. Csigáék „Mazsinak” becézték, én akkor rengeteget jártam vele együtt repülni, és MHSZ-en kívüli renegát klubunkban a BSE-ben hármásban jártunk gyakran a hegyekbe, Endre, Attika, meg én.

Ezen az első Podbrezován a remek Struccal, amelyet már a második napon a fél szlovák csapat méricskelt és simogatott, Attila elverte a mezőnyt. Sladky Gyuri tehetséges kezdő volt még akkor, Bohus Koleszár egy töketlen újonc, Nizner talán még nem is élt.

Ezt követően évekig jártunk Szlovákiába, kölcsönösen meghívogattuk egymást egymás rendezvényeire, és a szlovákokat rendre megraktuk. Ők pedig szorgosan jártak hozzánk tanulni, miközben a lekoppintott Struccot továbbfejlesztették, és a vasgyári és állami támogatásból legjobbjainak minden évben vettek egy élvonalbeli sárkányt.

A 94-es franciaországi EB-n azután már nem bírta csapatunk megverni az addigra technikai fölénybe került szomszédokat.

Miközben a magyarországi négyévenkénti rendszeres politikai rendszerváltások a levegőből a föld alá seprtek a hazai repülősportot, és az általunk alakított

Repülőszövetség az élsport minden költségét a sárkányos élsportolók nyakába varrta, 97-től behozhatatlan hátrányba kerültünk, s a szlovákiai EB-t már mi nyertük meg csőróság kategóriában.

Hiába voltak a segélykiáltások, 89 óta a sárkányos tábor létszáma a hetedére csökkent, s a megdrágult élsport finanszírozása híján az utánpótlás is elsorvadt. Az élversenyeken szereplés egy-egy pilóta magánügyévé vált, és ez így van ma is. Ezek a pilóták már évek óta nem Magyarországot, csak magukat tudják képviselni, hiszen Magyarország cserbenhagyta őket. Nem hogy segítenék, itthon folyamatosan gátolják a sportágat, repülési területeink csökkennek, és a jogi szabályozás értelmetlen követelményekkel terheli a szabad repülést.

Nem így Szlovákiában! A sportot ma is támogatják, s a pilóták, akiket tíz éve még rendre legyőztünk, ma péppé verik legjobbjainkat.

Eközben a mieink elkeseredetten nézik, mi mindenből hagy ki minket a hazai sportvezetés. S miközben versenyzőink milliókat költenek arra, hogy valahogy helyt álljanak, néhány nem sportoló méltatlanul meggazdagodhat az erre fordítandó forrásokból.

A magyar sárkányrepülést az utóbbi öt évben azzal, hogy részt vehetünk a nagyságrenddel olcsóbb Podbrezova Kupán, azzal, hogy az arra fordított állami támogatásból mi is részesülünk, jobban támogatja a szlovák Letecká Amatőrská Asszociációja (Amatőr Könnyűrepülő Szövetség - ez a szlovák szervezet magyar neve), mint a magunk alapította Magyar Repülőszövetség.

Lehet, hogy át kéne igazolni a szomszédba?...
(Guriga)

A sör

Fekszem az ágyon, és az elmúlt napok eseményein gondolkodom.

Becsukom a szemem, előttem már vagy századszor lezajlik, ahogyan a rotorban hátravágódik a kupolám, és szinte érzem a rántást a hevedereken, ahogyan a mögém körívből levágódó siklóernyő ívben megpörget, miközben kétségbeesetten tapasztalom, hogy az előbb még kontrollált magasságom vészesen fogy. Nem tudom mire elegendő a maradék idő, a fékeket már felengedtem, a testsúlyommal megakadályoztam a zsinórok becsavarodását, de már nem vagyok biztos benne, hogy a zuhanó pörgésből kivételhez elég a magasság. Szemem előtt szinte vízszintes mozgással elszáguld a starthely, a szárnyam egy összegyűrődött rongycafát...

Kinyitom a szemem. A kórterem délre néző ablakából a nap nyugatra költözött. Csend van, a betegek már szenderegnek a tisztaszagú, orvosságkeverte levegőjű fehér szobában. A hátam fáj, az ablak felé fordulok, és találok egy viszonylag kényelmes oldal-pozíciót. Szemben az erdélyi fiú alszik, kezén a kötéssel. Az ő csuklótörése bizonyára teljesen meggyógyul majd.

Lehunyam a szemem, és előttem újra ott a kép és bennem az érzés, hogy nem tudom, elég-e az időm. Nem tudom rápillantok-e a mentőernyő fogantyújára, talán nem is kell, hiszen oktatóim tanácsára annyszor megnéztem, megfogtam a korábbi repülések során, hogy nem kell keresni. Tizedmásodperc a felismerés, nem várhatok, és még egy tized múlva már szinte magától repül a mentőernyő, bomlik szét a fehér

belső rész, a zsinórzat. Azután egy pillanat múlva már a fejem fölé nézek...

Valami azt súgja, nézzek fel most is. Ahhoz azonban ki kell nyitnom a szemem...

Sötét van, előttem már nem a fiatal csuklótörött betegársamat látom, két arc bámul rám csendben, közvetlen közről.

Ha becsukom a szemem, ez a két arc a mentőorvos és a vénámba épp infúziót szűrő nővér...

De nem! Felpillantva ez a két arc ismerősebb és vidámabb.

De hát hogyan lehet egy dráma kellős közepén vigyorogni! Hiszen ez a két arc annyira ismerős, közeli és annyira biztató...

Sosem tudom meg milyen áron került be hozzám két pilótársam, kijátszva a szigorú katonás kórházi öröket, hogy a kezükben szorongatott üveg sörrel felköszöntsenek. Biztató mosolyuk és az üveg hideg falának érintése annyira valóságos és életszerű, hogy most érzem először: meg fogok gyógyulni!

P. S.: Köszönöm mindenkinek a jelképes és valóságos „söröket”, akár sms-ben, akár telefonon, akár személyesen kaptam. Bizonyosságul annak, hogy bármily heterogén is, a Szabad Repülők nagy családja létezik és érez... ■



Guriga

Kitekintő: Kari Castle 21

Hugh Miller Karit az Icaro 2000-es rendezvényen csípte el, amint éppen felkészült világbajnoki címe megvédésére (ezt Chelanban 2002 júliusában meg is tette – a ford.).

H. M.: Legutoljára az 1998-as női világ-bajnokságon találkoztunk Magyarországon, és akkor elmondtad nekem, hogy kezdesz nagyon kimerülni a rengeteg versenyzéstől. Melyek a mostani motivációid a 2002-es VB előtt?

K. C.: Nem sokkal Magyarország után kifecamítottam a térdemet és egy évre a földhöz ragadtam. Ezalatt rájöttem, hogy eddig csak a repüléssel foglalkoztam, semmi mással. Kaptam egy kis szünetet, hogy törődhessek a saját személyes kilátásaimmal is. Amikor megsérülök s hosszú ideig vagy a földön, nem az újrakezdésen gondolkodom, hanem valóságos fizikai fájdalmat érzek, hogy újra repülj. Az egy év kihagyás időt adott, hogy értékeljem, amit eddig elértem, és megpróbáltam bizonyítani magam, a szponzorok vagy bárki más számára. Itt rontottam el. Most nem igazán akarok bizonyítani, csupán élvezni szeretném újra a repülést. Úgy gondolom, hogy ha hajtod magad, néha fontos szünetet tartani. Azelőtt azt gondoltam: „Befejeztem, miért versenyzek?!” És ettől visszaestem.

H. M.: Te folyamatos mozgásban vagy a világban, sosem vagy otthon pár hétnél hosszabb ideig. Mindig ilyen életet szeretnél volna?

K. C.: Nem, én csak azt tudtam, hogy repülni akarok. Elkezdtem versenyezni, jöttek a rendezvények egymás után, meg a szponzorok. A stabilitás egyáltalán nem volt fontos az életemben. Mindig



azt gondoltam, hogy a család meg a munka csak földhöz ragaszt. Kiegyezett pillanataimban arra gondoltam: „Mit csináljak? Hiszen én nő vagyok, gyerekeim kéne, hogy legyenek.” És így tovább... Az egy éves kihagyás időt adott, hogy rájöjjenek, sokak álma az én életstílusom: az utazás, a szabadság. Most valóban értékelni tudom az életemet, s valójában rendkívül hálás vagyok, hogy ez így alakult. Teljes életet élni, ez a legfontosabb dolog.

H. M.: És a repülés iránti szenvedélyed ismét felerősödött?

K. C.: Ez most egy másik szenvedély. A sárkányrepülés mindig is a versenyzést jelentette számomra. Most megpróbálom újra megtanulni, hogyan kell szabadon repülni. A siklóernyőzés ugyanolyan friss érzésekkel tölt el, és számomra a siklóernyőzés több is, mint a sárkányozás volt. A sárkányosok nagy családjában élni más, mint kettesben lógni Bishopban, Owens Valley fölött. Az alapelvem az, hogy amikor repülök, sokkal jobban érzem magam, mint bármikor. Az ausztrál nemzetin, januárban úgy indultam, hogy nem repültem sárkánnyal már

fél éve. Olyan volt, mint visszaülni egy lóra. Az egyik varázsos napon felkapaszkodtam, és a legnagyobbakkal együtt repültem a kurzuson. Oleg Bondarczukkal együtt siklottam a cél felé, de lekorrodáltam és rövid lettem. És, el sem hiszed, nem törődtem vele! Annyira boldog voltam, hogy ismét távot repülhettem. Az emberek gyászosan kérdezték: „Kari, jól vagy?” Pedig én extázisban voltam!

H. M.: *Úgy érzed, tudsz még tanulni a repülésben?*

K. C.: Istenem, hát persze! Ez az egyik, amit a repülésben olyan csodálatosnak tartok. Amíg csak tehetem, mindig tanulni fogok.

H. M.: *Mi a legerősebb oldalad?*

K. C.: Talán a repülés megérzése. Én sosem olvastam túl sok könyvet, nem használok műszereket. Azt mondhatom magamról, többnyire az érzéseim alapján repülök.

H. M.: *És mikor hagyatkozol kizárólag az intuíciódra?*

K. C.: Amennyire tudom, amikor startolok. Amikor távra indulok. Nem igazán tudom, miért csinálom, amit csinálom, nem tudom analizálni és elmondani neked, miért azokat a helyeket választom ki, különösen ahol az emelést keresem, amikor alig vannak látható jelek. Amikor már sokat repültél, egy csomó információ kúszik az agyad belsejébe, és nem tudod megmagyarázni, miért teszed, amit teszel.

H. M.: *Melyek a gyengeségeid?*

K. C.: Még mindig tanulom, mit lehet kiolvasni a felhőkből és a tájból. Időnként rátalálok az intuí-

cióimra, amelyekkel felülírom és elveszítem a nyilvánvaló nyomokat. De amikor együtt repülök másokkal, óvatos vagyok, és nem hagyom, hogy az ő döntéseik az enyém fölé kerekedjenek. Gyakran jobb, ha a saját fejem után megyek.

H. M.: *Mi az elbűvölő számodra a repülésben?*

K. C.: Mostanában megpróbálok tanítani, ami hihetetlen jutalom - megosztani a tudást valakivel, aki még nagyon tapasztalatlan. Rengeteget repülök tandemben, és megpróbálok megmagyarázni növendékemnek a döntéseimet.

Másik élményem a dinamikus repülésről szól, amit számomra Gari Osava vitorlázó repülő és meteorológus, egy rekordtáborban Texasban mutatott be múlt nyáron. Egy este Gari egy vetítést tartott a dinamikus repülésről, hogy hogyan tanuljuk meg érezni a szél és a levegő határait, és hogy hogyan segíthet nekünk, hogy megtaláljuk a legjobb siklást, inkább, minthogy vakon kavarogjunk merülésekben, amíg elérjük a következő emelést. Ez a beszélgetés nagyon sokat segített nekem. Mindjárt másnap egy korai start után tíz mérfölddel kihúztak a deckből. Alkalmaztam egy csomó vizuális és érzékelő technikát, amelyet az előadás körvonalazott számomra. Mindezzel húsz méter sötétszint feletti magasságig jutottam. Ez bizonyára fontos az olvasóknak. Épp az egyetlen út felett voltam, amely egy lakatlan területet szelt át, amikor megtaláltam az áldást, összeszorítottam a fogamat és azt mondogattam magamnak: „Lécci, lécci, léccccc...!” Aznap új női világrekordot repültem.

H. M.: *Merre tovább?*



A Cross Country 2002/június-júliusi számából
fordította: Kerekes László
lejegyezte: Kerekes Nóra

K. C.: Azt gondolom, a női világrekord felemelő! Múlt nyáron úgy éreztem, én vagyok az egyik esélyes, aki megdöntötte Larry Tudor 500 kilométeres rekordját. De valójában azért ez egy kemény dolog lett volna számomra. Én csak 409

kilométert repültem, és nem sok ember döntötte meg Tudor rekordját. De az agyamban ott van a „miért ne?!”. Mint nő, miért ne tudnám átlépni akár a 700 kilométeres határt? Kivéve persze, hogy én nem tudok pisilni a levegőben... ■

Millau 2003: Sárkányos elő-EB

Bár a hírek nehezen jutnak el hozzánk, azok is többnyire csak közvetve szlovák barátaink által, de a képek tanúságai szerint a franciaországi Millauban rendezett elő-EB-n ott volt a még mindig átkozottul csinos Monique Werner (alsó képünk) és lám Gergely Sanyi is (no meg a szlovák válogatott).

Millau az egyik nagy sárkányos magyar siker színhelye: itt lett EB ezüst-

érmes Kocsis Fater, az aerodinamikai kormányzású kategóriában, vagy húsz éve. Jövőre vajon milyen csoda segíthetné a magyarokat hasonló sikerre, ha a válogatott még az előversenyre sem jutott ki? Talán lottózniuk kéne, de ha nem nyernek, nem számíthatnak támogatásra, mert a sportfogadás bevételei már rég nem a sportot, hanem a sporton élősködőket gyarapítják... ■



Névjegy: Vértés Balázs

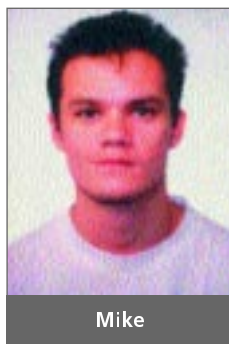
A Szamos cukrászda előtt üldögélünk. Körülöttünk zsong a Váci utca forgataga. Balázs fél szemmel most is a felhőket nézi. Bekapcsolom a diktafont, hogy ismét egy érdekes történettel gazdagodjunk.

Mike: Balázs, hogyan kerültél kapcsolatba az ernyőzéssel?

Balázs: Az egész egy sélésen kezdődött, ahol egy barátom mesélt a siklóernyőzésről, hazafelé a buszon pedig kezembe nyomta a tankönyvet. Mire hazaértünk kiolvastam. Rögtön jelentkeztem a tanfolyamra, és 2001 áprilisában kezdtem repülni Simonics Petinél a Fly Away-ben. Az első nagyobb dózist Szlovéniában sikerült megkapnom. Ott az addigi fél perces lesiklási rekordom megnőtt 3 órára. Onnantól kezdve egyenes volt az út a versenyzésig.

Mike: Mire emlékszel vissza legszívesebben?

Balázs: Mindegyik repülés hatalmas élmény. Az első távom is az volt. 2001 augusztusában varió nélkül repültem el Óbudáról Fahegyig. És persze fantasztikus élmény Monte Carlóban repülni meg Brazíliában de azt hiszem talán a legszebb Óbudáról a Balatonig eljutni, ami szerencsére idén kétszer is sikerült. Maga a látvány is gyönyörű, ahogy a Tihanyi-félsziget kirajzolódik előtted és tudod, hogy megérkeztél. Most a legutolsó alkalommal páran együtt repültünk, és amikor már látszott, hogy nem emel semmi, berepültünk a víz fölé és 1500-ról csak siklottunk, a lemenő nap pedig megcsillant a víz tükrében. Nagyon szép volt.



Mike

Mike: És a mérleg másik oldala?

Balázs: A negatív élmények? Azokat gyorsan elfelejti az ember. Veszélyes helyzetem az volt, hiszen sikerült aránylag korán mentőernyőt dobnom, amit most úgy értékelek, hogy nagyon jókor jött, mert addig abszolút hiperbizton-

ságban éreztem magam. Kettővel ezelőtti ernyőm egy Firebird G Sport volt, amin mentőernyő nélkül húztam spirált, egy jó ideig mentőernyő nélkül repültem, fölmásztam bármelyik zsinóron, egyszerűen nem volt félelemérzetem. A rákövetkező ernyőmmel, a Bagheerával már komolyabban elkezdtem távokat repülni s azt hittem enyém a világ. Aztán egy wingoverezésből sikerült elcsukódnia, igaz csak 3-4 cellának, de annyira magasam voltam az ernyő fölött (a kilépőél fölött láttam a talajt) és akkora volt a helyzeti energiám, hogy rögtön elkezdtem spirálozni lefelé. Volt még olyan 300 méter magasságom, azalatt próbáltam fékezni a pörgést, próbáltam fület csukni, meg kirángatni meg mindent. Nem jött össze; és akkor szerencsére jól döntöttem és kidobtam a mentőernyőt. Utána úgy éreztem, hogy szerencsém is volt az egésszel és visszaléptem kettőt. Ez így jókor jött igazából.

Mike: Az előbb említetted a versenyzést...

Balázs: Tavaly kezdtem el írogatni a távjaimat az MKK-ban és a tavalyi Nyikom-kupán versenyeztem először. Onnantól kezdve ott vagyok, ahol csak

lehet. Most szerencsére az Apco támogat annyiban, hogy fizetik a verseny nevezéseimet.

Mike: Mit jelent neked a versenyzés?

Balázs: A versenyzés rettenetesen nagy kihívás. Egyrészt az ember besorolja magát a többiek közé, és ezen mindig megpróbál javítani, másrészt rengeteget lehet tanulni azzal, ha látod, hogy a többiek mit vállalnak be, mikor indulnak el, nem tekerik már az elgyengülő liftet, ott hagyják, tovább mennek. Te is rá vagy kényszerítve egy ilyen pörgősebb repülésre. Mondtam is az egyik ismerősömnek, aki viszonylag lassabban repül, hogy jöjjön el egyszer egy versenyre, és rengeteget fejlődhet azzal, hogy látja azt, hogy igen, ezek elindulnak akár 1500-ról, akár 1200-ról, mert az idővel játszik az ember. Persze sajnos az itthoni versenyeken általában az időjárás nem kedvez nekünk, és nem lehet tak- tikázni.

Mike: Távolati terveid?

Balázs: Egy év múlva várhatóan végzek a közgázon. Ez még egy év szabadságot jelent, s ez idő alatt minden versenyen szeretnék elindulni. A közgáz után nem tudom mi lesz, mert ha elme- gyek egy munkahelyre... Nem tudom azt, hogy bírnam ki, hogy hétköznapi fel- nézek az égre, ahol hívogatnak a kumu- luszok és nem mehetek repülni hanem dolgozni kell. Valahogy el kell lesnem a nagyoktól, hogy ők, hogy csinálják.

Mike: És a siklóernyőzés terén?

Balázs: Minél jobb lenni, minél több versenyen ott lenni, minél több versenyen jó helyezést elérni, és ha oda fejlődöm, akkor nemzetközi szinten is jó eredményeket elérni. Szerintem aki versenyez, annak ilyen tervei vannak.

Mike: Mit mondanál a kezdőknek?

Balázs: Sok sikert nekik! Szóval egy csomó emberrel találkozom, aki még nem repült távot és mindannyian a



Név: Vértés Balázs
Születési idő: 1978. április 17. (Kos)
Státus: Siklóernyő oktató, tandem
pilóta
Ernyő: Apco Keara
Klub: ASE Fungliders
Elérhetőség: 06-30-4757424

távrepülés titkára kíváncsiak. Mintha le lehetne írni három pontot, és hogy ha azt betartod, biztosan távot fogsz repülni. Nincs ilyen. Egyszerűen sok gyakorlással és sok termikeléssel érhető el az, hogy valaki távot fog repülni. Szóval nincs ilyen titok. Egy ideig én is azt hittem, hogy hú ezek a nagyok valamit eltitkolnak előlem és igazából nincs semmi, vagy ha van, akkor én sem tudom. (nevet)

Mike: Egy utolsó gondolat a végére?

Balázs: Nagyon örülök, hogy rátaláltam a repülésre. Bizonyos szinten teljesen megváltoztatta az életemet, a hozzáállásomat a dolgokhoz. Nyugodtabb érzéssel tekintek a világra. ■

Az élő leszállójel

Siklóernyős és sárkányrepülő pilóták gyakran bizonytalanodnak el a leszállás előtt, ha a pontos szélirányt szeretnék megállapítani. A leszállásra kijelölt területen gyakran nincs szélzsák, és sokszor sem por, sem felszálló füst nem áll (vagy fekszik) rendelkezésünkre.

Közepesen gyengébb szélben már nem látjuk a végsiklás magasságában a növényzet mozgását, és gyakran az ellenőrző kör sodródását sem érzékeljük eléggé precízen.

De nicsak: ott áll társunk a földön, csak lekiabálunk, és már jelzi is a szélirányt.

„Merre fúj a szél?” ugye ez a legkézenfekvőbb kérdés, és a választ is erre várjuk.

Társunk hűsége senki megmutatja a leszálló irányt, holott nem ez volt a kérdés. A leszállóirány ugyanis épp ellenkezője a széliránynak, hiszen az épeszű pilóta, a lejtőre szállás kivételével, szembeszeles leszállásra vágyik. Látva a jelzett irányt, pánikszerűen hátszélbe fordulunk, azt hívén, hogy a jelzés a szélirányra vonatkozott.

A földön fekve (jó esetben sértetlenül) majd jól elvitatkozunk pilótatársunkkal, aki sosem fogja megérteni, miért zakozunk hátszélben, hiszen ő precízen mutatta az általunk széliránynak hitt leszálló irányt...

Ha jól emlékszem: sosem azt kérdeztük a levegőben: honnan-merre szálljunk le.

A vitorlázó repülésben alkalmazott plahé, a leszállójel (jelzése a „T”) úgy

mutatja a szélirányt, hogy leszálláskor olvasható legyen a „T” betű, tehát a szél a betű fejtől, a szára irányában fúj.

A buló, a jól ismert szélzsák „fejtől” azaz fémkarikájától, a zsák vége felé mutatja a szélirányt.



Plahé és buló

Mindez három jó ok arra, hogy megállapodjunk: a földön álló segítő a fejtől a karjával mutassa, merre fúj a szél. Teste egyenesen állva jelképezze a bulószárat, karjai a szélzsákot, mutatóujja vége a szélzsák végét. Teljes felülnézetben ez az ember vállával a „T” fejt, karjával a szárát alkotja, úgy, ahogyan a földre szélirányosan kirakott plahé.

NAGYON FONTOS, hogy egyéni ötletek helyett ezt egységesen alkalmazva sárkányos és ernyős egyaránt HATÁROZOTTAN és MINDIG így jelezze a levegőben lévőnek, hogy honnan fúj a szél.

Mint ahogyan azt egy élő szélzsáknak tennie kell.

Az egységesség miatt és a félreértések elkerülésére legyen ez egy főpilótai



Buló és „élő leszállójel”

intézkedés, amelyet az oktatók és szakmai vezetők, kérem, haladéktalanul továbbítsanak pilótáik, növendékeik felé, és az alapfokú oktatásaik során tanítsák!

Köszönöm az ötletet Kardos Istvánnak: ha csak egy ficamot elkerültünk ezzel, már megérte.

Kerekes László
főpilóta helyettes

A benzin szélben is fogy...

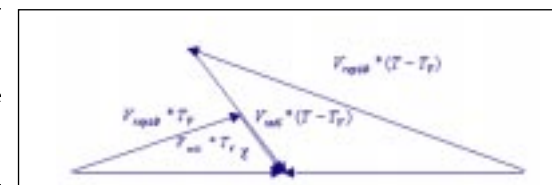
Az egyik repülésem alkalmával történt az eset, aminek a továbbgondolásából lett ez a cikk. Szihalomról (Mezőkövesd melletti kis falu) startoltam hátimotoros siklóernyőmmel, fordulópont a Nagyeged-hegy és vissza, volt az útvonalterv. A szél erőssége kb. 20 km/óra volt a magasban, amely odafelé hátszélként segített, visszafelé pedig hátráltatott. Gondoltam, Eger felé a sebességemhez hozzáadódik, majd fordulás után a starthely irányában levonódik és ugyanannyi üzemanyag elég csendben.

Nagyot csalódtam, mivel minden tudásomat bevetve (odafelé hátszélben magasan, majd visszafelé szembeszélben a szélnyírást kihasználva ala-

csonyan jöttem) sem lett elég az üzemanyagom. Ezután kezdtem el gondolkodni, mi lehetett a hiba.

A levezetésben állandó irány valamint sebesség adatokat használtam, annak ellenére, hogy a valóságban mind a szél, mind pedig repülő eszköz iránya és sebessége állandóan változik kisebb-nagyobb mértékben.

A motoros sárkányosok és vitorlázók által jól ismert és használt szélháromszög szerkesztést segítségül hívva kaptam az alábbi ábrát:



Az oda és a vissza út vektorait egymás mellé ábrázoltam hogy az egyenletrendszer könnyebben felírható legyen.

Felállítva az egyenletrendszert, majd megoldva a következő képlet jött ki:

$$\frac{K}{K_{\max}} = \frac{1 - v^2}{\sqrt{1 - v^2 * \sin^2 \alpha}}$$

Ahol

K: az adott szélben megtehető út

K_{max}: nulla szél esetén megtehető út

V_{szél}: a szél sebessége

V_{repülő}: az adott repülőeszköz sebessége

v: V_{szél}/V_{repülő}

T: az oda-vissza út megtételéhez szükséges idő

T_v: a visszaút megtételéhez szükséges idő

α: a szél és az útvonal által bezárt szög

A hányados gépfüggetlenné teszi a táblázatot és így használható mind motoros ernyő, motoros sárkány és UL esetén is.

A képletbe behelyettesítve a túloldali táblázatot kaptam, ahol a szél 0 és 90 fok közötti értékekkel (ha akkor szöggel lehet használni a táblázatot), a hányados, pedig 0 és 0,9 közötti értékekkel lettek számolva. A táblázatban szereplő számok megadják, hogy az adott szél- és gépsebességek esetén hányszorosát tudjuk annak a távnak megtenni, amit 0 szélerősségnél ugyanazzal a gépsebességgel meg tudnánk tenni.

Természetesen nem ajánlom senkinek sem a táblázat bemagolását, de egyszeri átnézését, átgondolását igen.

Vastag vonallal elválasztottam 20%-nál. Maximum 20%-kal csökken a megtehető út, ha a szél erőssége nem nagyobb a repülő eszköz sebességének 40%-nál, amennyiben az út és a szél által bezárt szög 50° vagy ennél nagyobb akkor már 50% lehet a szél és a repülő viszonya, 90° esetében pedig 60%-nál éri el a 20%-os útvonal rövidülést.

Repülési útvonal tervezésénél a fentieket mindenképpen megéri figyelembe venni, valamint a megfelelő mennyiségű tartalék üzemanyagot ajánlatos bekalkulálni indulás előtt.

Bagi Zsolt

		fok									
		0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Vszél/Vrepülő	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	0,1	0,99	0,9901	0,9906	0,9912	0,9921	0,9929	0,9937	0,9944	0,9948	0,995
	0,2	0,96	0,9606	0,9623	0,9648	0,968	0,9715	0,9747	0,9774	0,9792	0,9798
	0,3	0,91	0,9112	0,9148	0,9204	0,9274	0,935	0,9424	0,9485	0,9525	0,9539
	0,4	0,84	0,842	0,848	0,8573	0,8692	0,8824	0,8954	0,9065	0,9139	0,9165
	0,5	0,75	0,7528	0,7612	0,7746	0,792	0,8119	0,8321	0,8496	0,8617	0,866
	0,6	0,64	0,6435	0,6539	0,6709	0,6937	0,7206	0,7491	0,7749	0,7933	0,8
	0,7	0,51	0,5138	0,5253	0,5444	0,5711	0,6042	0,6413	0,6771	0,704	0,7141
	0,8	0,36	0,3635	0,3743	0,3928	0,4198	0,4556	0,4992	0,5459	0,5845	0,6
	0,9	0,19	0,1924	0,1997	0,2128	0,2329	0,2623	0,3033	0,3561	0,4103	0,4359

Új szelek fújnak Börgöndön

Mezei Kati írása,
Berkés Zsolt fotójával

A közelmúltban – ahogy a hivatalos közleményekben szokás fogalmazni – személyi változások történtek a börgöndi Albatros Repülő Egyesület ultrakönnyű repülő szakosztályában. A régi szakosztályvezető a továbbiakban a gazdasági feladatokat látja el, az „elanyátlanodott” társaság pedig – rendhagyó módon – egy hölgyet választott új vezetőjéül, Lieber Márti személyében. Márti nyolc éve szerezt meg a jogosítást, majd egy tragédia láttán hosszabb szünetet tartott, aztán, ahogy lenni szokott, csak nem tudott elszakadni a repüléstől. Ma újra aktív motoros sárkányos, civilben gépjárművezető-oktató és nem mellékesen három gyerek anyukája. Mint mondta, őt magát is váratlanul érte a szakosztály döntése. Amúgy sem volt könnyű helyzetben: a repülőélet addigra „leült”, az egykori versenyek, távrepülések valahogy elfelejtődtek. Mártinak nem volt túl nagy tapasztalata ezen a téren – érthető módon persze, előtte sosem kellett ilyesmivel foglalkoznia. Az mindenesetre nyilvánvaló volt számára, hogy első körben a társaságot kell összerázni, magasabb szakmai szint elérésére inspirálva a pilótákat, akik semmiképpen sem amatőrök – megküzdöttek a minősítésért –, de rutinosnak sem mondhatók.

Nem sokkal korábban történt, hogy a szakosztálynak új oktató után kellett néznie. A „megüresedett helyet” Bánhidi László töltötte be; akkor már öt-hat „félbe-maradt” növendék várta. Befejezték a képzéseket, ami persze nem ment egyik percről a másikra, ráadásul vis major is közbeszólt: az egyik növendék – az ejtőernyőzés és a motoros sárkányrepülés közötti átmeneti állapotában – ugrás közben lábát törte, egy bajjal a képzést is kitolva.

A szakosztályban mostanra rendszeressé váltak a zsíros kenyér alapú összejövetel. Hogy a repülés – számos ismert esettel ellentétben – ne öltön „háztömb körüli futás” jelleget, kora ősszel Esztergomba és Jakabszállásra szerveznek túrát. Ha megy a navigálás, a tervek szerint hosszabb utakra is vállalkoznak majd. Mostanra a touch and go is „belopta magát” a köztudatba, és főleg a gyakorlatba. Rendeztek célra szálló versenyt is, egyelőre csak „házon belül”, de a kör bővíthető. Szeretnék felvenni a kapcsolatot olyan klubokkal, szakosztályokkal, ahol szakmai tudás és tapasztalat tekintetében hasonló szinten lévő pilóták repülnek. Rendezhetnének például közös versenyeket – több nevezés esetén a költségek is fajlagosan csökkennek –, a börgöndiek azonban legalább ilyen fontosnak tartják az „tét nélküli” összejöveteleket. Más klubokkal felvenni a kapcsolatot többek között versenyek miatt – fajlagosan olcsóbb.



Blois 2003

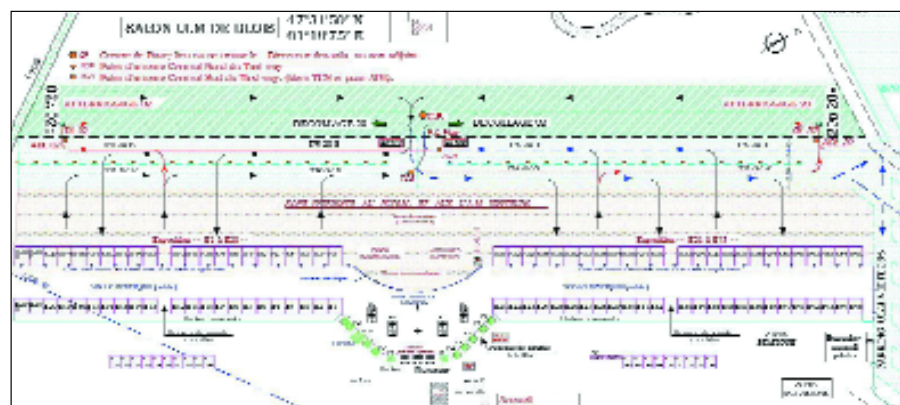
Szabó György írása és fotói.

Az idén is el kellett mennünk Blois-ba. Nem bírtuk megállni. Tizenhárman voltunk. Ebből négyen Békéscsabáról, kettő db. Szalay Péter, (apa és fia), Szendrői Mihály és Kovács Jancsi. Budapest vonzaskörzetéből Tóth Balázs, Pataki Gábor & Eszter, a papa: Pataki Mihály, a barát: Linczmayer János, Horváth Gyula és lánya: Bea, Pamacs és jómagam.

A Franciáknál emberemlékezet óta nem volt hosszú forró nyár. Sajnos úgy nézett ki a dolog, hogy pont augusztus utolsó hetén változik meg az időjárás és jön be a várva várt hidegfront a máskor annyira gyűlölt esőígéréssel. Mégis nekivágtunk, és nem bántuk meg. A hidegfront átnyargalt a vidéken péntek reggelre, ami utána következett, az meg a képeken látható.



madártoll



Kettős honfoglalás történt, mi, farkashegyi hunok pénteken késő délután vertük fel a sátrunkat a reptér melletti kempingben, a békéscsabai kunok estére törtek be. Addigra mi már elnyertük a kemping éttermében felszolgáló pincérek elismerését. És ezt nem csak János bácsi tökéletes franciasággal demonstrált oenológiai szaktudása, hanem a stílszerűen elfogyasztott vörösborok mennyisége miatt is. Másnap reggel még ijesztően alacsonyan nyargaló sötét felhőalap alatt látogattuk végig a kiállítók standjait, de a látottak leltárját itt nem kívánom közzétenni, egyrészt azért, mert az Aero Magazin októberi mellékletében 16 oldalon mutatom be a látottakat (aki meg utál pénzt adni egy jó sajtótermékért, az weboldalamon is megtekintheti az anyagot), másrészt meg azért, mert tavaly elég részletes beszámoló jött le a Madártoll hasábjain a 2002-es kiállításról, és UL berkekben sajnos azóta sem találták fel az eurokonform spanyolviaszt.

Van viszont valami, amire minden francia haver figyelte, ezért feltétlenül érdemesnek tartom megosztani veletek: Olybá tűnik, hogy a merevszárnyúak, főleg a 450 kg-os max. felszállótömeg képmutatása mögé bújtatott mini vadászgépek divatja múltófelben van, ismét nő az érdeklődés a motoros sárkányok és főleg a segédmotoros ernyők iránt. Ennek az okai egyszerűek: Ahány pénzes kuncsaft volt, az az évek során már mind vett magának valamilyen csodamasinát, amivel aztán vagy repül, vagy fél tőle, mint ördög a tömjénfűstől (és ez a gyakoribb). Új pénzes pasik nehezen kerülnek, (nyugaton legalábbis, ahol a gazdasági helyzet egyre csapnivalóbb), a szerényebb anyagi

háttérrel rendelkező klientúra pedig egyre józanabban áll ellen a 70-80 Kő-s beruházást igénylő kompozitok kísértésének. A gépek birtoklásának élvezete helyett használati értékük kezd előtérbe kerülni, és ezen a ponton a motoros sárkányok és a trájkos ernyők verhetetlenek.

Persze mindenki azzal és úgy repül, ahogy neki jó, ehhez senkinek semmi köze. De aki a repülésben a levegőben fürdőzés, az ajándék dimenzió élvezetét keresi, annak jó hír, hogy az újra felendülő üzlet valószínűleg előrelendülést jelent a leghozzáférhetőbb légi járművek úgy műszaki, mint aerodinamikai vonatkozásaiban. Valljuk be, egy kis lifting nem árt a jó öreg „Rogallo” szárnynak és a Rotax helyett is szívesen látnánk már valami jobb hatásfokú és könnyebb erőforrást. Ennek a fejlődésnek, újjászületésnek a jeleit egyértelműen fel lehetett fedezni Blois-ban, úgy az iXess-ben, mint a Quik-ben, a Hirth vagy a Corsair motorokban, az ITV motoros ernyőkben. Lehet, hogy áttörésről még nem lehet beszélni, de a földön kiállított termékek közül a merevszárnyúak körül volt a legkevesebb az érdeklődés, tesztrepülésre pedig szinte csak a motoros sárkányoknál álltak sorba. Háttérrel rendelkező klientúra pedig egyre józanabban áll ellen a 70-80 Kő-s beruházást igénylő kompozitok kísértésének. A gépek birtoklásának élvezete helyett használati értékük kezd előtérbe kerülni, és ezen a ponton a motoros sárkányok és a trájkos ernyők verhetetlenek.



is látható, markánsan termikus volt az idő, ami szemlátomást cseppet sem zavarta az új generációs, „S-profilú”, ún. autostabil ernyővel repülő pilótákat. A mi szempontunkból talán az a legfontosabb, hogy ha újra beindul az üzlet, az árak oldalán is várhatunk kedvező elmozdulást. Egy biztos: Amióta piacra dobták az iXess-t, minden francia Clipper-tulajdonos le akarja cserélni XP 15-ösét, amitől ezeknek az ára kellőképpen lement. Nekünk pedig azért még bőven buli lehet egy levegőt XP is, nemde?

A kiállítás lényege mégsem ez volt, hanem az, hogy együtt egy időben a levegőben volt (anélkül, hogy egymást zavarták volna) minden kategóriája az UL repülőeknek. Ez az együttlét folytatódott a szombat esti mega-banzájban, amit a kemping melletti farm gigantikus méretű csúrfében tartottak. Mi is ott voltunk és becsülettel megettük és megittuk a részünket. Részesei voltunk a bulinak. Jövőre, mint immáron bárcás európaiak, hogy ne lennénk ismét ott? Gyertek ti is.



Ultrakönnyű Repülő Világbajnokság

Anglia, 2003. augusztus 23–30.

Európa- és világbajnokunk, Rabnecz Gábor ha nem is vitte el a pálmát, ezúttal is dobogós helyen végzett: övé lett az ezüst az együléses, hajlékony szárnyúak kategóriájában. Thuróczy Endre és Gutti Gábor nyolcadik lett a kétülésesek között; Thurónak elmondása szerint még szoknia kell új osztályát. A Ferinc Vince–Varga Zoltán páros tizennegyedik helyezése két motorhiba rovására írható, a Kovács Aurél–Mészáros

Tamás formáció szintén motorhiba miatt csúszott le a tizenhatodik helyre. A hazai hátimotorosokat senki nem képviselte Angliában, a kétüléses paratrájkok osztályában Kocsis István és Vargyai Lívia a negyedik, Szilágyi József és Szilágyi Krisztina az ötödik helyen végzett.

A vb-ről készült riportot a Madártoll következő számában olvashatjátok.



Az iXess tesztje előtt Kovács János átveszi Szalay Péter kabátját.

Hunok tesztrepülései Blois-ban

Szalay Péter

Már az odaút is kalandos volt, mivel a Törökszentmiklós-Blois útvonalat 24 óra alatt tettük meg, míg hazafelé 16 óra alatt itthon voltunk. Nyilván elrontottuk azt is, hogy Svájc felé mentünk, holott Németországban végig autópályán utazhattunk volna. Na mindegy, este 9 felé odaérteztünk. Egy gyors vacsora sárkányrepülő barátainkkal, sátorverés és egy még gyorsabb alvás reggelig.

A kiállítás iszonyatos nagy és gyönyörű, rengeteg látogatóval és rengeteg repülővel. Nyüzsgő forgatag, több előre megbeszélt tesztrepülés időpont-egyeztetésével kezdődött. Elsőnek Kovács Jancsi barátommal az Air Création iXess szárnyát próbáltuk ki. Később Jancsi barátom az általam már kipróbált Kiss nevű szárnyal repült. Nekünk már annyi előnyünk volt, hogy sokat repültünk ugyan ezen cég XP15-ös szárnyával, ezért kissé elfogultak vagyunk ezen gyár irányában. Próbarepülésünk fantasztikus élményként hatott ránk. Az idő szeles, erősen turbulens volt, ám a szárny teljes mérték-

ben az XP tulajdonságait tudta, azaz abszolút nyugodtan és kismultan vezethető volt. A kormányerő közepén nem túl nagy, szélső helyzetbe húzni viszonylag nehéz volt. Már behúzott állapotban nyugodt maradt. Egyik irányból a másikba egy pillanat alatt lehetett fordulni. A lekisebb sebesség nehezen ment le 75 km/h-ra, a leggyorsabb viszont könnyedén felment 140-150 km/h-ra 582-es motorral. Ezen tartományok között a szárny könnyen vezethető, nyugodt maradt a rossz időjárás ellenére is. Leszálláskor 80-90 km/h-val tudtam a földet megközelíteni, kilebegtetés után a szárnyal simán földet értem.

Másnap tesztrepülésen egy Cosmos 14.9-as szárnyat próbálgattam. Tapasztalataim: gyorsítás közben igen erősen és nyugodtan araszolgotatt fölfelé, bedöntés után a szárnyat el lehetett engedni és elengedett, erősen bedöntött szárnyal több kört ugyanazon körön tettünk meg. Eddig ámulatba ejtően viselkedett a Cosmos szárny. A repülőtérről visszamehet erős turbulenciába kerültünk, mire a

Start 912-es motorral és 12,9 m²-es szárnnal



szárny nagy billenésekkel válaszolt. Mivel többször repültem különböző Air Création szárnyakkal, ki kell jelentenem, hogy Air Création rossz időjárási viszonyok között stabilabban marad az égen. Ugyanezt a problémát Kovács Jancsi barátom

egy 12.9-es Cosmos szárnnal már nem érzékelte. Ő el volt ájulva a Cosmos tulajdonságaitól. Hazaindulva búcsút intettünk a Loire völgyének, megfogadva, hogy egyszer, talán jövőre szárnyon megyünk.

Szalay Péter

Kovács János AIRCREATION IXESS

Rendkívül esztétikus külső, a gyári trikekal tökéletes színharmonizáció, akár a piros-szürke, akár a sárga-szürke kombinációban. A gyári trike tökéletesen kézre áll, full műszerezettségű, kényelmes. A szárnyat vezetni kell, a sebesség abszolút a pilóta kezében van. Ha 100 km/h körül van a sebességmérő, picit húzásra rögtön 120-ra ugrik a műszer. Ennek ellenére stabil. Minden tulajdonságában szimpatikus, jól vezethető szárny. Nagyon szeretnék egy ilyet! Ez egy teljesen új generáció, a sebesség megnövekedése odafigyelést igényel, ezért csak tapasztalt pilótáknak ajánlom, de azoknak nagyon!

AIRCREATION KISS

Ugyanolyan szép, sőt még szebb, mint az IXESS. Ez egy nyugis szárny, CX-es tulajdonságokkal - ami a vezetést illeti - csak picit gyorsabb. Ezt gyakorlatlanabb pilóta is vezetheti, mégis nagyobb élményt nyújt mind sebességben, mind vezetési stabilitásban, mint egy CX típus.

COSMOS TOP 12,9

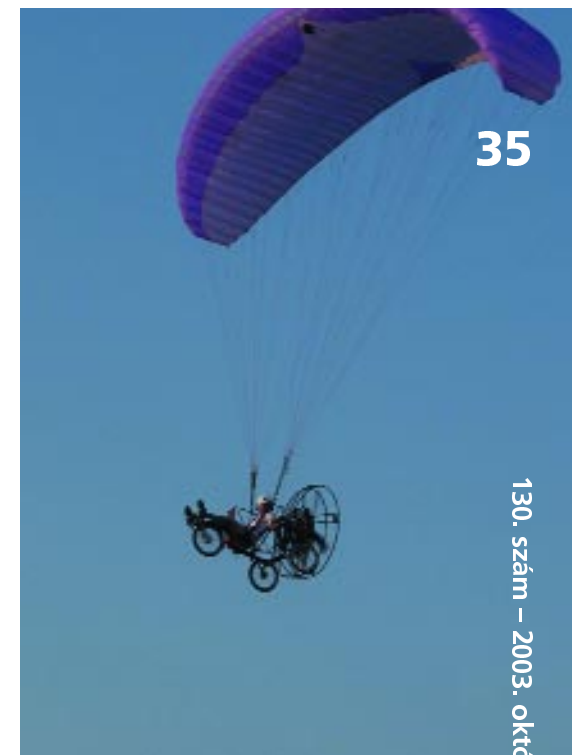
Ilyen színeket én nem tennék szárnyra: sötétszürke-zöld-sárga. A trike elől nyitott, ez 140 km/h-nál kicsit huzatos. A szárny penge, kidolgozása nagyon profi, igazi versenytársa az AIRCREATION-nak. Vezetni könnyű, hasra húzva simán utazik 140-nel, pedig nem is váltós. Ez is gyors, kezdőknek nem való szárny, de úgy tűnik, ez jobban bejött.

Flyke

Szaky

Úgy adódott, hogy augusztusban kipróbálhattam a Fresh Breeze cég egyedülálló termékét, a Flyke-ot. Ez gyakorlatilag egy repülő bringa?! Elsőként bicikliüzemben próbáltam ki, ami nekem annyira nem volt szimpatikus, de ezt csak az én puhány mivoltomnak köszönhetem. Második lépcsőben rászertük a Fresh Breeze cég „Monster” nevet viselő hátimotorját, amely – mint az elnevezés is mutatja – nem a gyengébbik kategóriából származik. Ez már jobban tetszett, mint lábbal pedálozni. Gurigázás közben nagyon kellemes élmény fogadott, mert a kifinomult gömbcsuklókon úgy gurult a Flyke az egyenetlen talajon, mintha aszfalton gurultam volna. Az irányítása számomra kicsit nehézkesnek tűnt a talajon. Mindezek után ráakasztottunk egy Dudek Vox ernyőt, és indulás.

A start meglehetősen könnyű a Flyke-kal, ugyanis az A-sort nem a pilóta húzza a saját kezével, hanem egy beépített szerkezet. Ez nagyon tetszett nekem. Kicsit furcsán éreztem magam, amikor ott álltam a kifutón, járt a motor és csak a két fék volt a kezemben, na meg persze a gázkar. Mert ugye a jó ernyős megszokta, hogy az A-sorra minden startnál szükség van – hát itt nincs! Eljött a pillanat: nagy gáz, és már repültem is. Persze a startnál nagyon ott kell lenni, mert nagyon kell figyelni az ernyő mozgását, hogy ne törjön ki. Ez azonban gyakorlással könnyen elsajátítható. A motor hihetetlen ereje az én 65 kilogrammos súlyomat csak úgy feldobta a levegőbe. Körülbelül negyed gázon emelkedtem 0,3-as varióval, egy 15 kilogrammal túlterhelt ernyőnél. Mondtam magamnak, ez jó, mert ha jól utána számolunk, ez azért a fogyasztásunkon is meg fog látszani (több repült



óra = kevesebb fogyasztás). A levegőben olyan érzetem támadt, mintha az otthoni tévéfotelemben ülnék. Csak gyönyörködtem a tájban, és a Flyke kényeztetette a testemet, szó szerint! Ugyanis a hátimotornál már jól megszokott vibráció nem jelentkezett, ami nagy szó.

A levegőben a fékerő kicsit megnövekedett, de ez a túlterhelés eredménye volt. Valamint jó, ha az ember kis féken repül, mert a terheléstől magától elkezdett behintázni a szerkezet. Eljött a leszállás ideje, behelyezkedtem a pályára, szépen elkoptattam a sebességet, majd finoman odatettem a futókat a pályához. Ekkor nyomtam egy kicsi gázt, és újra repültem. Ez szép volt, mondtam magamban. Ha az ember jól ismeri a cuccot, zsebkendőnyi területre le lehet vele szállni. Repültem egy kört, majd leszálltam. De most átesési sebességen repültem, és picit játszottam a gázzal, a földet éréstől számított 3 méteren belül megálltam. Kiszálltam a

36

szerkezetből, és azt mondtam magamban, kell egy trájk nekem is. Én azóta szert is tettem egy Fly Castelluccio tandem trájkra. Annak ugyanis az az előnye is megvan a Flyke-hoz képest, hogy imádott kedvesemet is el tudom vinni vele. Mindenkinek ajánlom kipróbálni a trájkos repülést, mert szerintem ez már valahol a sárkány és a siklóernyő között van. Egyetlen nagy hátránya a szállítás, de ezeket a szerkezeteket általában két csavarral össze lehet szerelni.

Farkas Tibi

Az elsőnek bonyolultnak látszó külső egyszerű kezelhetőséget tesz lehetővé. Az alumíniumváz tricikli súlya 23 kilogramm. A speciális felszereltség a 7 sebességes Shimano agyváltó, dobfékes első kerékkel szerelve. A hátsó kerekek – teljes rugózással – hidraulikus Magura fékeket rejtnek magukban. A 20 colos kerékátmérő lehetővé teszi az egyenletlenebb talajról történő startolást is, melyet tovább könnyít és gyorsít a Monster, azaz a 310 ccm-es Hirth motor.

A négyponthoz biztonsági öv stabil elhelyezkedést biztosít az ülésben. Az indítás alapvetően önindítóval történik, de lemerült akkumulátor esetén lehetőség van berántóval indítani.

A helyesen kiterített kupola könnyedén emelkedik a Flyke fölé, melyet kissé megfékezve pozíciója stabilizálódik. További határozott gázadás néhány méter alatt felgyorsítja a szerkezetet kellő sebességre, és máris repül.

A Flyke háttérbe szorítja a hátimotoros repülés összes kényelmi hátrányát, azaz a háton történő cipelést, futást és még a felhúzást is. Míg a Flyke leszerelt motorral kiválóan használható közúti kerékpározásra, addig a leszerelt Monster motor lehetőséget ad – kerékről alkalmatlan terep esetén – lábról történő felszállásra. Ráadásul a tandemszettel tandemezésre is tökéletesen megfelel. Persze a nagy teljesítményű motor súlya szakképzett pilótát igényel.

Repülés közben a többletsúly némi hintázást eredményez, melyet az irányítózsínókkal kompenzálhatunk. Hátrányként megemlíteném, hogy a leszállás normál esetben igen könnyű, de oldalszél esetén keréksérülés történhet. Tehát mindig figyelni kell a helyes leszállási irányra. További hátránya a Flyke szállítása. Méretei miatt nagyobb belméretű autó ajánlott, vagy a néhány perces szétszerelés. Összességében engem meggyőzött, kifejezetten a kényelmi szempontok, a minőségi felszerelések és a praktikusság tekintetében.

Dudek Action

Farkas Tibor augusztus 30-án kapta meg és próbálta ki – Parapower motorral – a Dudek 2003-as, kifejezetten hátimotorozásra gyártott modelljét, a Dudek Action ernyőt. Aznap az időjárás az ország nagy részén alkalmatlan volt repülésre, a Balaton környékén azonban a zárt felhőzet és a szélcsendes idő lehetővé tette az új ernyő tesztelését.

– Az ernyő hátsó trimmel és nagy sebesség-tartománnyal rendelkezik, magas trimmsebesség mellett – mondta a teszt után Farkas Tibi. – Repülés előtt természetes végeztem néhány felhúzási próbát, illetve ellenőriztem a starttulajdonságokat, majd – mivel mindent megfelelőnek találtam – élesben startoltam. Három-négy startot hajtottam végre. Összesen húsz-harminc percet töltöttem a levegőben. Eleinte kisebbeket fordultam, majd egyre bátrabban kószoltam az ernyő tulajdonságait.

Az első pozitívumot a start során, reális futási sebességet követően tapasztalt magas trimmsebesség jelentette. Ez a hátimotorozásban nyilvánvalóan előnyös, mivel a tolóerő következtében megnövekedett állásszög ellenállás-növekedést eredményez. Hasonlóan kellemes benyomást keltett az ernyőn lévő hátsó trimrendszer. Ennek

kiengedése további sebességnövekedéshez vezet, azaz az ernyő 42 kilométer/órás sebességről 46 kilométer/óra gyorsul – ami, úgy gondolom, már igazi utazósebességnek mondható.

Mindemellett az ernyőt gyorsítórendszerrel is ellátták. A lábgyorsító használatával plusz 10 kilométer/órás sebességnövekedés érhető el, azaz az ernyő végsebessége körülbelül 56 kilométer/óra. Így a pilótának valóban dinamikus repülésben lehet része. A szárny S profil felépítése és a diagonál melletti H cellák tovább növelik a stabilitást, aminek értelemszerűen főleg turbulens időben van jelentősége.

Az első néhány repülés alapján az új ernyő minden eddiginél meggyőzőbb volt számomra. Remélem, még sok kellemes órát töltünk együtt a Dudek Actionnel.



Méret	Action-S	Action-M	Action-L	Action-XL
AFNOR /CEN certifikáció		Standard	Standard	-
Cellaszám	33/65+V	33/65+V	33/65+V	33/65+V
Felület kiterítve [m ²]	25,77	27,81	29,80	31,92
Felület repülés közben [m ²]	22,82	24,63	26,39	28,27
Fesztávolság kiterítve [m]	11,83	12,29	12,72	13,17
Fesztávolság repülés közben [m]	9,82	10,20	10,56	10,93
Oldalviszony kiterítve	5,43			
Oldalviszony repülés közben	4,23			
Merülés [m/s]	Min 1,1; trimmelve 1,5 & 2; gyorsítóval 3,1			
Sebesség [km/h]	Min 23; trimmelve 42 & 46; gyorsítóval 60			
Zsinórhossz [cm]	748	777	804	832
Zsinórok összhosszúsága [m]	397	411	427	442
Startsúly [kg]	65–90	80–105	95–125	115–140
Kötélzet átmérője	1,1 & 1,7 & 2,15			
Anyaga	"New Skytex"			
Hevederzet	Pasamon – Bydgoszcz, Poland			

„A fene megenné, ha ebből akarnék megélni”



Mezei Kati írása Vörös Gyula fotóival

A hangárban alig férnek az új és a kevésbé korszerű, de jó állapotban lévő sárkányok, az épület közepén sárga Apollo Fox és két gazdája vár az oktatóra, Kocsner Oszkára. A reptér tulajdonosa, Vörös Gyula – kihasználva a várakozás hosszú perceit – rögtönzött elméleti képzést tart. Felejtések el a GPS-t, javasolja a növendékeknek. Előke-rül a jó öreg térkép, vonalzó, ami semmi esetre sem tekintendő atavisztikus megnyilvánulásnak; a készülék felmondhatja a szolgálatot, a műholdak bármikor „elme-hetnek”, előfordult már nemegyszer. Végre beviharzik Osz, jövetben sikerült fotótémát adnia a trafipaxnak, meséli. Még egy kicsit gyönyörködünk az új légtérstruktúrát szemléltető térképben, aztán a Fox növendékestül-oktatóstul a magasba emelkedik. Az esti szélcsenddel megérkeznek a leendő motoros sárkányosok is, valamint néhány lelkes „outsider”, akik két lábbal a földön állva figyelik a repüzemet.

A balatonfőkajári repülőtér valamikor az ország egyik jelentős vitorlázó- és motorosrepülő-bázisa volt. Aztán megépült az M7-es, amely lényegében kettészelte a repteret, erősen behatárolva ezzel a lehetőségeket. Egy, az idő tájt történt baleset pe-

dig elégséges indoknak bizonyult ahhoz, hogy az illetékesek megszüntessék a repülőtevékenységet Főkajáron.

A téusz mindenekelőtt – hirdette a '60-as évek szlogenje. Ennek megfelelően Főkajáron hamarosan nyoma sem maradt a reptéri hangulatnak, felvirágzott viszont az agrárium, főként békésen legelésző hízómarhák formájában. Az istállóvá átminősített hangár karbantartásával nemigen törődtek az arra hivatottak – majd történik vele, ami akar, gondolhatták.

A „történelem” 1997-ig kellett várni: ekkor vásárolta meg Vörös Gyula a hihetetlen állapotban lévő repteret. Első lépésben rendbe hozatta a szebb napokat látott leszállópályát és hangárt, majd – szinte ugyanazzal a lendülettel – megalakította a kimondottan motoros sárkányrepülésre „specializálódott” Balatonfőkajári Repülő Klubot. Egyébként sem álltak tőle távol a technikai



sportok: a '80-as években gokartversenyző volt, később csapatvezetői feladatokat látott el az Astra Kupa sorozaton. '90-ben választották meg először a Főkajárral szomszédos Csajág polgármesterének – tavaly pedig negyedszer –, és a hirtelen megszokasodott tennivalók miatt kevésbé időigényes kedvtelés után kellett néznie. Mivel a jogosítást már korábban megszerezte, kézenfekvő megoldásnak tűnt a motoros sárkány. A klub a '98-as Sirály Kupával debütált a hazai ul-társadalom előtt. Azóta számos versenyt rendeztek, többek között a további Sirály és Súlyom, illetve később Agrofor Kupákat, sőt egy alkalommal a nemzeti bajnokságnak is Főkajár adott otthont. Bár a versenyrendezés közismerten nem tartozik a rentabilitással „fenyegető” tevékenységek közé, a főkajári versenyek feladatkiírás, lebonyolítás és díjazás tekintetében egyaránt megütik a nemzetközi mércét – köszönhetően annak, hogy Gyulának több szponzor számára vonzóvá tudták tenni a nem kimondottan meghatározó médiajelenlétéről híres ul-repülést. Főkajáron minden repülőember baráti fogadtatásban részesült és otthon érezhette magát a reptéren, mígnem egy máig ismeretlen tettes – miután kellőképpen felmérte a terepet – betört a hangárba és elvitte Gyula vadonatúj gépét. A hazai könnyűrepülők Debrecenről Szombathelyig

próbálták felkutatni, sajnos hiába. A válogatott keret tagjai Gyula „repülőőrétjén” késültek az idei angliai világ bajnokságra. A főkajáriak szívesen rendeznek versenyt, bár a siklórepülésben kevésbé járatosak, ebben műfajban is szeretnének jelen lenni, ahogy volt is már rá példa néhány évvel ezelőtt.

– A gyalogos szakági vezetés akkor minden segítséget megadott – mondja Gyula. – Végül is a két repülőeszköz „egy töről fakad”, még akkor is, ha az egyiket a motor, a másikat a termik tartja a levegőben. Sportszakmai szempontból egymástól elválaszt-hatatlanok, a vontatás pedig – tekintve, hogy egyre fogynak a starthelyek – ma már a gyalogozás fejlettebb formáját jelenti.

A főkajáriak várják azokat is, akik nem feltétlenül a versenyzés okán, hanem magáért a repülésért repülnek – méghozzá nyomott árak mellett. A fene megette volna, ha ebből akarnék megélni, mondta Gyula még az első Sirály Kupán, és ezt a fajta szemléletét azóta sem bírálta felül. A környékbeli házakban mindig akad kiadó szoba, de a reptéren is van lehetőség sátrazásra (vizes-blokk rendelkezésre áll). A helyszínből adódóan konszolidált, szinte polgári tevékenységgé szelídülhet a valókok toplistáját vezető repülés: a Balaton-parton a család földönjáró tagjai is le tudják kötni magukat, anélkül, hogy a „mindig az a rohadt sárkány” kitétel elhangoznék.

Látogatás előtt célszerű egyeztetni Vörös Gyulával a 30/277-2545 telefonszámon, időpont, hangárnyitás, géptárolás, szálláslehetőség stb. ügyében.



40 Hátimotoros találkozó

2003. augusztus 29–31., Szigliget

Szaky írása Ambrózy Péter fotóival
Óvatos becslések szerint jelenleg 50–70 főre tehető a hazai hátimotorosok száma, bizonyosat azonban senki nem tud. Ambrózy Péter, a „Pamacsok” nevet viselő repülőklub alapítója egy találkozó erejéig az ország különböző pontjain „üzemelő”, magányos és kevésbé magányos pilótákat összehozza egy kis szakértés és persze a közös repülés okán.

Többek között Kecelről, Hajdúszoboszlóról, Győrből és a fővárosból érkeztek önkéntes. A típusok repertoárjában a gyáriak – Fly Casteluccio, Parapower, Top 80 – és az s. k. „faragottak” egyaránt képviseltették magukat. Gibert Miklós egy Hirth motorblokkot szerzett be, a „perifériákat” maga készítette. Jeruska László – szintén Kecel – néhány hónapja

ugyancsak házilag kreált, MZ motoros szerkezetet vásárolt, s mint elmondta, azóta problémamentesen üzemelteti kifutóként is funkcionáló telkéről.

A találkozó nagy bulinak indult: az eredeti terv a Balaton körbepérése volt, hangulati elemként kisebb „just for fun” versenyekkel – úgymint célra szállás, vizeslufi-dobálás – kiegészítve.

– A Madártollban olvastam egy írást a Round Hungary motoros sárkányos versenyről – mondta Ambrózy Peti –, én azonban – legalábbis első körben – rövidebb távban gondolkodtam. A Balaton körbepérése az egy-két éves tapasztalattal rendelkező pilótáknak sem okoz gondot, ugyanakkor már csak a helyszín miatt is mozgalmas és látványos.

Az időjárás sajnos törölte a program nagy

részét, a mezőny végül csak Tihanyig, illetve onnan a déli partra jutott el. Menet közben nagyfokú közérdeklődésre tarthattak számot: a strandolók – megfedkezve a dagonyázásról – szinte egy emberként rohantak a partra és intettek a pilótáknak. Ha már a média nem szentel méltó figyelmet a hátimotorozásnak... (Nemigen fordult elő repesemény ebben a műfajban.) Bár a hátimotorozás – főleg praktikussága és rugalmassága miatt – elterjedőben van, kiképzési tematikája elavult. A nyugati államokban például nem követelmény a leendő hátimotorosok számára a gyalogernyős előképzettség. Már készül az új tematika, amely a tervek szerint a világ számos országában bevált gyakorlatot követi majd. Farkas Tibor szerint – aki bemutatóról érkezett egy rövid „vendégszereplés” erejéig – több hasonló rendezvényre lenne szükség, lehetőleg a vizeslufi-dobáshoz hasonló ötletes versenyekkel. Fontosnak tartja, hogy tétjük is legyen, mivel így módon lehetne a szinteket differenciálni.



Hátimotoros Ügyességi Találkozó

Gyúró 2003. 09. 27-28.
(Tartalék időpont: 2003. 10. 04-05.)

Programok:

- Célra szállás
- Economy
- Sebességi szám
- Szlalom
- Sebességi hurok
- Egyedi bemutató
- Start időre
- Budapest körbepérése

Szállás:

Tordason házaknál kihelyezve, a szívósabbaknak a gyúrói placcon sátorban.

Bővebb információk:

06 (30) 560-2786, kati@vamp-air.hu

Fontos felhívás!

A rendezvénynek nevezési díja nincs!

Mindenki saját költségén és felelősségére repül.

A nyertes teljesítményét oklevéllel ismerjük el.

A lényeg a buli, a sok repülés, valamint a „szakértés”.

Kiemelt támogatók:

Vamp-Air; Szaky; Farkas Tibor

Megfejtés

Előző számunkban szó volt a gyengébbik nem PPG tesztrepüléséről. Ígéretünkhez híven bemutatjuk ennek a titkát.



A turpisságra elsőként Szabó Tamás gödöllői siklóernyős jött rá.



Felszállóhely

Szabó György cikke és fotói

Repülő ember örök dilemmája, hogy téli (és- vagy) nyári szabadságát kedvesének, később családjának, vagy szenvedélyének szentelje. Vannak szerencsés esetek, amikor a társ is hasonló körben szenved, de a gyermekáldás ezt az idillikus állapotot is szétzilálja. Marad tehát a kompromisszum keresése.

Szerencsés ember vagyok, sikerült olyan megoldást találnom, ami nem sérti családomban valószínűleg kapcsolatos változatos elképzeléseit és az én kényszeremre is tökéleteshez közeli enyhülést biztosít. Gyökereinkből adódóan Erdélybe rendszeresen elzarándokolunk, Zeteváraljára, a Hargita tövében levő víztározóhoz pedig már tavaly ellátogattunk. Az idén vettem a bátorságot és hátimotort is vittem magammal, noha semmilyen megbízható információt nem sikerült szereznem a repülés játékszabályaival kapcsolatban. A határon kutyát sem érdekelt a kocsi tartalma, így nem sikerült meggyőződnöm arról, hogy a román vámosság is úgy értelmezi-e a jogszabályt, mint a mieink és az európaiak általában, miszerint a PPG felszerelés „útipoggyásznak” minősül. A zeteváraljai kulcsosház, amit Melinda az interneten talált, ideális feltételeket biztosít egy nagyobb családnak vagy baráti társaságnak. A rét pedig, ami közvetlenül a ház mögött található, délies szél, illetve hajnali-

esti szélcsend esetén felszállásra is alkalmas. Tengerszint feletti magassága úgy 650 m-en van, nyári kánikulában elég hű a levegő, így kezdők számára egy kicsit technikás, már amennyiben talajközben szalamozni kell a következő telek szilvafái között. Rögtön az érkezés után kipróbáltam és frenetikus eufóriában részesültem. A táj, ami lábam elé terült, egész egyszerűen a legszebb volt, amit valaha láttam. Ez persze azért, mert szülőföldemről volt szó, s mi több, életem első 23 éve alatt csak álmodni mertem arról, hogy a levegőből láthatom valaha. A levegő kisimulóban volt, a fények varázslatosak, a 10 km-re keletre levő Hargita látványa pedig háborzongatóan méltóságteljes. Elképzeltem, hogy mit érezhettek egykor a honfoglaló magyarok. A meghatódottságtól reszkető lábbal szálltam le 40 perc képregény után. Utána flekkent sütöttünk, helyi jellegű szilvapálinkával és sörral ütöttük magunkat, a tábornok körül álomba énekeltek magunkat. Éreztem, élek. Egy pillanatra belém hasított még a tudat, hogy ha kiharadt volna ez a varázslatos repülés, az egész este el lett volna rotyva, mint elvonások tünetekkel kínzó kábítás, vakarózva és veszekedve kellett volna rontanom a hangulatot.

Másnap hajnalban már ismét a levegőben voltam, és egy nap kivételével minden reggel és este. Voltam fent több mint két óráig, cibálta er-



Behelyezkedés leszálláshoz a szélekylkapu fölött

nyőmet eladdig nem tapasztalt férfiassággal a levegő, alapjáraton ketyegtetve a motort termeltem 700 m-ről 2100-ra, ahonnan látni lehetett a keleti és déli kárpátokat, naplementében fellejtőztem a Hargita csúcsáig, repültem pár méteres magasságban a kaszálók felett, évszázados fenyőfákat kerülgetve. Hancúroztam akkora szarvasbikával, mint egy jól megtermett ló, büszkén hordta hatalmas agancsát, nem menekült előlem, sértetlen parádézott be az erdőbe. A mondabeli csodaszarvas ivadéka lehetett.

Hamarosan el is terjedt a híre, hogy miféle ikarosz nyaral a Hargitán, így egyik este látogatóim lettek, és nem a rendőrség vagy a „szeku”, hanem a szélekyludvarhelyi siklóernyős klub tagjai személyében. Nagyon érdekelték a repülésnek ez iránt a náluk csak hírből ismert formája iránt, motorral a háton nagy szakértelemmel és elismeréssel húzogatták ernyőmet, percek alatt motoros startra alkalmassá váltak, de volt annyi józan eszük, hogy azt be már nem vállalták. A repülés biztonsága szempontjából igényesebb a helyszín, mint mondjuk Tordas vagy Zsámbék, de kényszerleszállóhely van rendszeresen és stabil ernyővel nem stresszes a repülés. Hazafele (vagy mondjam úgy: Magyarországra visszajövet) Marosvásárhelyen repültem egyet az ott aktív hátimotorosokkal. Ezek már román fiatalok voltak, a PPG ugye nem a csőrök kedvtelése, és ott nem a magyaroknál van a zseton. Jópofa, beleváló srácok voltak. A teljes törvénytelen zavarosában úgy repülnek, mint a madarak. Cuccuk finomvegyes volt és nem túl bizalomgerjesztő. Az egyik srác, egy kosárlabdázó alakú, megjegyezte: ő 21-essel repül. Ez meg-

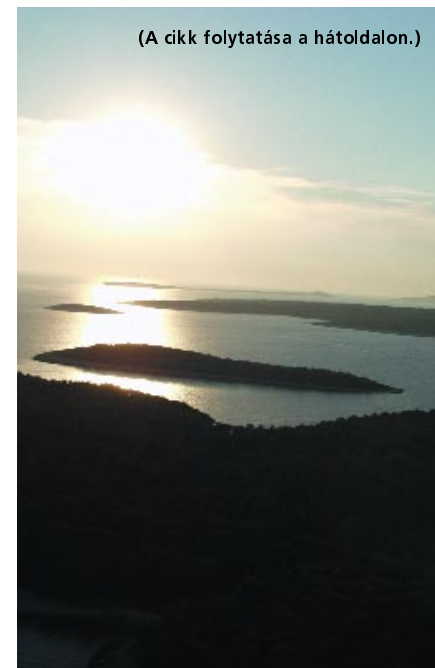
ütötte a fületem, mert én is repültem Pelciar-féle 22 m²-es ernyővel, és nem hittem, hogy azt normális testalkattal lehet „űberelni”. Aztán kiegészítette: Míg 21-essel.

Rádiós segítség mellett kipróbálta a felszerelésemet. Felszállás után nem fért be a beülőbe, elfelejtettem átállítani a hevedereket. Oda szól- tam neki: -Gyere le, megigazítjuk és újra startolsz: „- Megértettem, végrehajtom!” harsant a válasz az éterben.

Tordasra hazaérve bekapcsoltam a számítógépet, már vártak lelkes köszönő e-mailjeik. Azóta is tervezzük a közös Erdély körbe repülést, remélem lesz belőle valami egy szép napon.

A rendes éves horvátországi nyaralás színhelye az idén Mali Losinj volt. Már jártam ott 1996-ban, amikor motoros sárkányt is vittem utánfutón a lakóbusz mögött és az ottani nemzetközi reptér betonjáról frenetikusakat repültünk. Igaz, hogy akkor még zűrzavarosak voltak a viszonyok, a légi forgalom pedig elenyésző, de a reptér személyzete és a légi irányítók lazasága örök érvényűnek tűnt. Solo motoros Fresh Breeze hátimotort és egy 27 m²-es Dudek Actiont vitte magammal. Érkezés után egyből kikerékpároztam a reptérre és megérdeklődtem a repülés feltételeit. Ennek esélyei nem csak a légiforgalom és a CTR miatt függtek a reptértől, hanem azon egyszerű oknál fogva, hogy a szigeten ott van az egyetlen felszállásra

(A cikk folytatása a hátoldalon.)





Hirdetési tarifáink

1/6 oldal 1500 Ft
2/6 oldal 3000 Ft
1/2 oldal 4500 Ft
1/1 oldal 6000 Ft

Kedves Hirdetőnk! Kérem, ha teheted, hirdetéseidet minden hónap 2-ig E-mailen keresztül juttasd el hozzám, ha ez nem megy, az esti órákban telefonon is elérhetsz. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: Cumulus Sárkányrepülő Egyesület, 1113 Budapest, Ábel Jenő u. 26. A csekk megjegyzés rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”.

Pinczés-Balog Attila
 hirdetésszervező

E-mail: cumulus-mt@freemail.hu.
 Tel.: (1)249-0007; (70) 384-8491



Racer GT

**503-as motorral,
 C15 és C17
 szárnnal eladó.**

Tel.: (30)2819-754
 (s)



**Eladó
 egy MZ motoros,
 áttételes, keveset használt,
 másfél éves
 hátimotor.**

Ára: 250 ezer Ft.
Érdeklődni Bagi Zsoltnál
a (06/30) 625-5586-os
telefonszámon.

Megjelent az
„50 év a levegőben
Mátyásföldtől
a Hármashatár-hegyig”
című könyv, amely az MSE
történetét dolgozza fel.
Kapható a MSE-ben és a HHH
reptéren.
Ára 2200 Ft.



Eladó egy APOLLÓ CX RGT motoros sárkány

CX 19-es szárnnal, Molson-motorral alaplászerekkel, szép állapotban. A trike két-személyes oktatásra, utasvitelre alkalmas.

Irányár: 480 ezer Ft.
Gábrriel Szabolcs
Tel.: (20) 370-5420



**Motoros sárkány
 eladó! Aircross trike,
 Rotax 503 DCDI
 dupla gyújtásos
 motorral.**

Takács István
(06/30) 9244-974



**Két üléses
 motoros sárkány**
Apollo C-4M szárny (14.5 m²)
Rotax 503.2V motorral
Apolló Racer Gt elől rugó-
zott trike-kal eladó.

Ára 700 ezer Ft
Ivány Gyula
Tel.: (20) 9929-166

ASE program 45

Szerdánként a szokott helyen (MRSZ oktatóterem, Budapest, Dagály utca 11. II. emelet) elkezdtük a nyílt napok szervezését. A szokott helyen, de nem a szokott időben kezdődnek az előadások. A terem már 5-kor nyitva, a szervezett előadásokat 18.30-tól szeretnénk elkezdni.

Az előadások témái:

Szeptember 10. Aerodinamika kezdőknek, utána: Helyünk a Pilisben
Szeptember 17. Repülésmechanika kezdőknek
Szeptember 24. Repüléstechnika kezdő siklóernyősöknek
Október 1. Felszerelés ismeret
Október 8. Meteorológia 1. A föld, a szél, a nap, a víz.
Október 15. Meteorológia 2. Az emelés
Október 22. Közlekedés a levegőben
Október 29. A magyar légtér
November 5. Az FAI és az MRSZ
November 12. A szabályok útvesztőiben
November 19. Papírmunka 2004-ben.
November 26. Mentőernyő hajtogatás

Reméljük, a terem biztosított marad a számunkra, ahogyan eddig is, és reméljük mind többen tartják fontosnak, hogy tájékozódjanak, ismereteket szerezzenek. Az előadások mindenki számára nyíltak és díjmentesek. Az előadásokon túl belelapozhatsz az aktuális Cross Country (angol nyelvű) és Gleitschirm (német nyelvű) magazinokban, hozzájuthatsz térképekhez, tankönyvekhez, akár a Madártoll, vagy a külföldi újságok korábbi számaihoz is.

A részvételt a képzés alatt állók számára hangsúlyozottan ajánljuk.

Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt!

ASE

AirMax „Love is in the Air”
Para&Kite Center

Tel.: (20) 9264-251
e-mail: info@airmax.hu
net: www.airmax.hu

LAZER
Könnyű
erős
elegáns

GRADIENT
ASPEN
DHV2
L-es méret
Vmax: 56 km/h

GRADIENT
GOLDEN
DHV1-2

Távrepülőknék is

WOODY VALLEY
VELVET

A végtelen siklás

ENAIRGY
(20) 9458-658

SIKLÓERNYŐS TANFOLYAMOK

Teljes felszerelést,
oktatót anyagot
SIKLÓERNYŐS ISKOLA biztosítunk!

ÚJ ÉS HASZNÁLT FELSZERELÉSEK

Ernyők

Típus	Szín	Súlyhatár	Állapot	DHV	Évjárat	Ár
UP Vision	Rózsaszín	60-85	Jó	2	1995	100 ezer
UP Vision	Lila	85-110	Extra	2	1996	120 ezer
Advance Sigma 3.	Fehér	95-110	Extra	2	1997	140 ezer
Pro Design Compact	Zöld	75-95	Jó	2	1994	80 ezer
Free X Spear	Fehér	85-110	Jó	2	1998	100 ezer
Edel Sector TX	V. kék	90-105	Jó	3	1998	100 ezer
Firebird Apache	Lila	60-75	Extra	2	1992	80 ezer
Airna Balance	Piros	85-110	Extra	1-2	1999	180 ezer
Edel Saber	Fehér	80-105	Extra	2	1998	150 ezer
Airwave Sport M	Piros	80-100	Új	1-2	2002	1200 ezer
Edel Galaxy tandem	Fehér	150-200	Jó	2	1996	120 ezer
Advance BiBeta tandem	Fehér-sárga	140-210	Extra	1-2	1998	260 ezer

Beülők

Típus	Szín	Karabiner	Méret	Protetktor	Évjárat	Ár
Dimenzió nevelő	Fekete	Gyors	L	Airbag	1999	52 ezer
Pro Design	Fekete-piros	Gyors	M-L	Airbag	2000	50 ezer
Paratech	Sárga	Normál	M	Kemény	1999	30 ezer
Sky Line Racer II.	Fekete-kék	Gyors	M-L	Airbag	Új	75 ezer
Sky Line Project	Kék-fehér	Gyors	M-L	Airbag	Új	75 ezer
Sky Line Project	Fekete-piros	Gyors	M-L	Airbag	Új	75 ezer
Sky Line Project	Fekete-kék	Gyors	M-L	Airbag	2001	70 ezer
supAir	Fekete	Gyors	M-L	Airbag	2001	50 ezer
Lubin	Fekete-zöld	Gyors	L	Airbag	1999	55 ezer
Pro Design	Fekete-piros	Gyors	M-L	Airbag	2000	50 ezer

Mentőernyők

Típus	Súlyhatár	Állapot	Évjárat	Ár
Vinitex	100	Használt	1999	39 ezer
Charly Revolution	120	Használt	1999	52 ezer
Vinitex	120	Használt	1999	39 ezer
Charly	100, 130	Használt	1999	39 ezer
Charly Second Chance	86, 98, 118	Új	Új	65 ezer
Charly Clou !!!	140	Új	Új	88 ezer
Sky Line	120	Új	Új	65 ezer

Sisakok

Típus	Szín	Méret	Alvédő	Évjárat	Ár
Charly Insider	Métál	Rendelésre	Igen	Új	32 ezer
Charly Insider	Fehér	Rendelésre	Igen	Új	30 ezer
Charly Insider	Chrom	Rendelésre	Igen	Új	40 ezer
Charly Air Control	Bármí	Rendelésre	Szerelhető	Új	18 ezer

Variók, GPS-ek

Típus	GPS-kábel	PC-kábel	Évjárat	Ár
Träuniger Competition			1996	90 ezer
lytec 4005			Új	62 ezer
Träuniger IQ Comfort			Új	59 ezer
Träuniger AV Pilot			Új	45 ezer

Overall-ok

Típus	Évjárat	Ár
Subes Nigra	Új	24 ezer
Charly Montura	Új	55 ezer
Charly X-Wing Windstopper	Új	46 ezer
Charly X-Wing Economy	Új	33 ezer

A használt felszerelések árából az ASE-tagok 10% kedvezményt kapnak!

Charly Second Chance

65 ezer Ft

Legjobb minőség -
legkedvezőbb áron!

Német gyár -
német precizitás!
Nagy választék!

... hogy a mentőernyő tényleg a MÁSODIK ESÉLY legyen!

www.finsterwalder-charly.com



oldalszélben startoltasson, ami fizikailag igen megerőltető lett volna a 37°-ban.. Belerongyolós startommal lenyűgöztem a reptér személyzetét. Egyből eltávolodtam a közelkörzetről, amit leszállás után felrőttak nekem és átadták az irányító üzenetét, hogy legközelebb legalább háromszor repüljem körbe a tornyot és csináljak egy-két wingovert.

A repülés felejthetetlen volt. A látványt a képek nem tükrözik, de leírásukra a szó sem esély. Lamináris volt a szél, hőmérséklete olyan, hogy a felszállás alatt lucskosra izzadt trikómat percek alatt megszáritotta. Próbáltam úgy repülni, hogy hajtóműleállás esetén legyen más opcióm mint a szikla, ezért vagy a tengerpart, vagy az országút mindig elérhető közelben volt. Majdnem. Egy óra múlva bejelentkeztem iskolakörre, majd nemsokára adtam a nagyon rövid finálét és a kettő zöldet (pilóta zsargonban ez azt jelenti, hogy kint van a futó). A reptér melletti kocsmá teraszán tovább mélyítettük a haverséget a reptér személyzetével. A következő napokban 8 óra rep-időt gyűjtöttem, mégpedig a legízletesebb fajtából. És már el is telt el a nyár, de legalább család és szenvedély harmóniájában.

alkalmas placc. Tíz perc alatt megegyeztünk a szolgálatkész irányítókkal, hogy rádióforgalmazás mellett nincs akadálya a dolognak. Hálát adtam magamban Tóth Géza kisgépes pilótaoktatómnak, aki a profi frazeológiát fejtembe verte, mert így egyből komolyan vettek és meg sem próbáltak lerázni. 18 órakor a határőrök szabályosan beléptettek a fémérzékelős kapun a reptér területére, az egyenruhás rendőrök segítségével kitergettem a torony tövében levő szegényes pázsitra és a 120,3-as frekin bejelentkeztem: Losinj Tower, PPG pilot, doberdan. Az irányító meglepetten válaszolt: Good afternoon, say callsign. Na ezzel meglepett, annál is inkább, hogy Dudek Action-omon még azonosító sem volt. Sallangmentesen elmagyaráztam neki, hogy légijárművemnek jellegéből adódóan nincs hívójele. Erre még határozottabban szólt vissza: say callsign!. Megértettem. Neki nem lehet a szabálytól eltérni. Nincs hívójel, nincs engedély. Habozás nélkül válaszoltam: Losinj Tower, hotel alfa papa papa golf request takeoff clearance from taxiway area for local panorama flight. A HA-PPG hívójel úgy pattant ki a fejből mint Zeusz fejéből Pallas Athéné. Derülhetett rajta az irányító, mert egyértelmű volt a dolog, de neki fel kellett vinni valamit a számítógépébe és nem azt kereste, hogyan szívathatna. Még ki sem küldött a használatos 02-es pálya végrehajtójára, hogy a betonról enyhe

