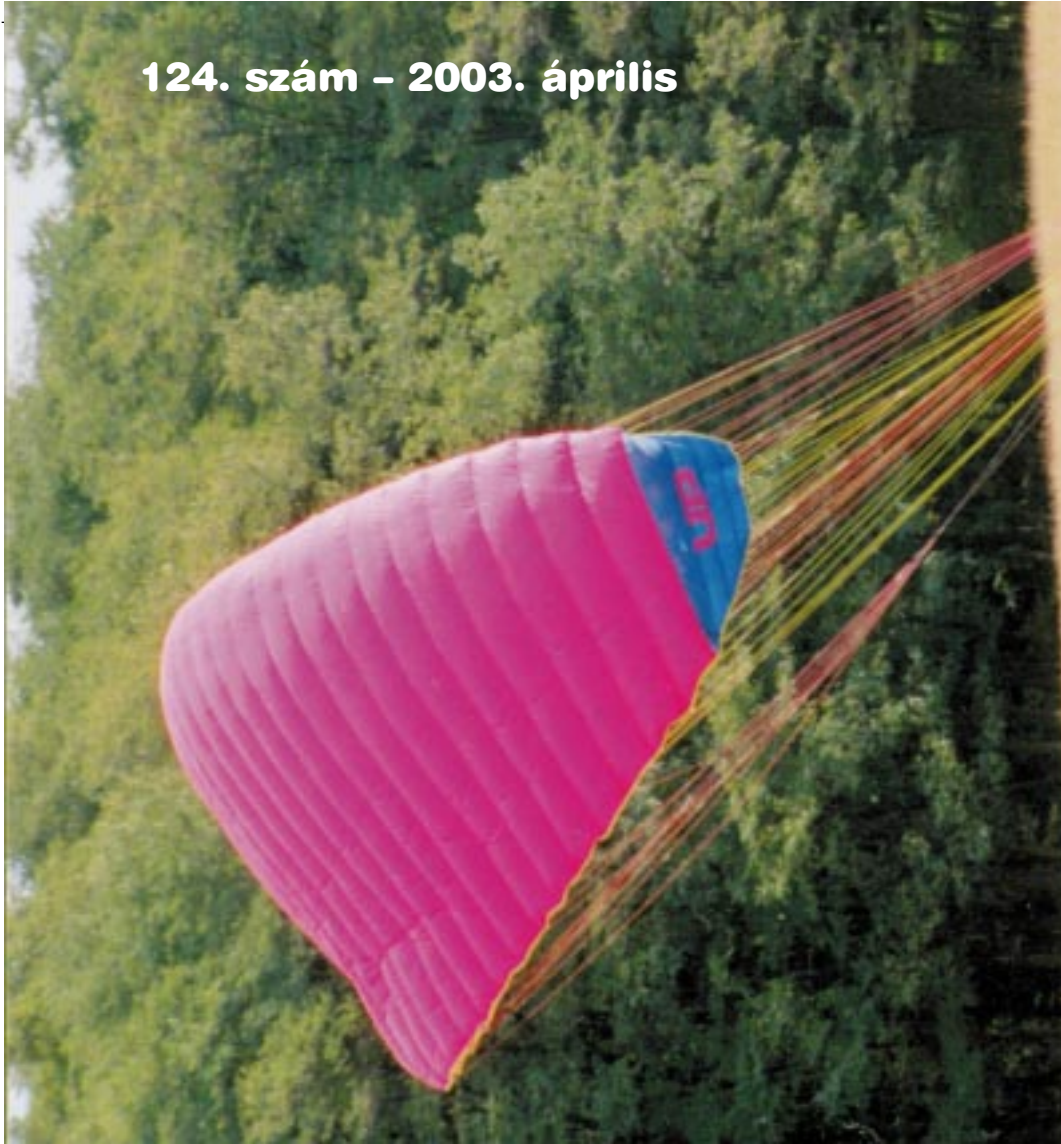


124. szám – 2003. április



~Székely~

124. szám – 2003. április



A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület
1550 Budapest, Pf. 59.

Szerkesztő: Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: sikloreper@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: Pinczés-Balog Attila

Tel.: (70) 384-8491

(1) 2490-007

E-mail: xatesz@freemail.hu

Tervezett megjelentetés havonta, lapzártá 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 900 Ft, félévre 1600 Ft, egy évre 3000 Ft.

A címlapon:

Számunk tartalma

Búcsúzunk 3

Anna néni
Pamír Anna Welch-ről 3

Papírmunka 2–8

Papírok rendben? 4

Versenykiírások 5

Siklóernyős tájékoztató 8

Versenynaptár 12

Szakértés 13–15

El ne szúrd!
MKK-dokumentáció 13

MKK-igazolás GPS-szel 1. 14

Rólunk írták 16–19

A hegyoldalon...
Magyar Nemzet, április 2. 16

Lég-tér 20–30

Dunán innen, Dunán túl
Csülők 20

Real Mines Intern. Open
Simonics Péter 22

Valadares 2003
Vértés Balázs 24

Schmittenhöhe
Vértés Balázs 28

Meghívó Rétságra 30

ParaPower 31–46

Interjú Michel Touitou-val 31

Tandem PPG 37

Fly for Rett
Egy UL-világcsúcs története 43

Anna néni



Igazán szégyellem, hogy a mai gyors hírözönben csak most tudtam meg, hogy Anna néni elment közülünk örökre. Vagy talán nem, apró, törékeny termete bennünk marad, akik ismertük és tiszteltük.

Március van, és Koritnica fürdön ünnepelünk sok pilótával és egyéb születésnapossal. Szégyelltem magam, hogy a szomorú hírt itt halottam és nem a Madártollban olvastam. Én Dunaújváros repterén foghattam apró kezét, a sárkányos Eb-n. Barátaim többet tudtak róla, így pár adatot most továbbadok.

Anna Welch 85 évesen távozott közülünk, 2002. december 11-én.

1934-ben, tizenhét éves korában kapott pilótaigazolványt. A második világháborúban a RAF hadi pilótája Hurricane, Spitfire, Blenheim és Wellington típusokon. A háború után vitorlázórepült szülőföldjén, Angliában, és az FAI-ban munkálkodva a világon szinte mindenütt megismerhették. Hazai és nemzetközi vitorlázórepülő-versenyeket rendezett. A sárkányrepülés kezdetén már új utat látott az FAI-n belül a tömeges olcsóbb repülésre. 1976-ban megalapította az FAI-n belül a CIVL-részt, melyben hosszú ideig elnökkölt is. 1982-ben alapította a CIMA szekciónak. Egész életében a repülés irodalmában is dolgozott, mint sok újság cikkírója és több repülő könyv szerzője. Hihetetlen energiája és repülő tapasztalata elismeréséül az FAI legmagasabb kitüntetését kapta meg.

Martin Velek (Cseh Köztársaság) elbeszélése alapján lejegyezte:

Pamír



4 Siklórepülők! Papírok rendben?

A Polgári Légiközlekedési Hatóság vezetőjével folytatott megbeszélések alapján a tavalyi évhez hasonlóan a törvényes előírásoknak való megfelelést sárkányosok és siklóernyősök az alábbiakkal igazolhatják.

- Érvényes MRSz licence (az első oldalára ragaszd a nevedet és klubodat tartalmazó öntapadós érvényesítő etikettet).
- A startkönyvbe legyen bejegyezve és érvényesítve jogosításod. Az érvényesítésre az MRSZ által jogosított oktató jogosult, számozott bélyegzőjével kell az aktuális jogosítást, illetve jogosításokat érvényesítenie. Ez a bizonyítványod.

A félreértések elkerülésére:

a 14/2002.(II.26.) KöViM-EüM együttes rendelet a szakszolgálati engedélyek repülőegészségügyi követelményeiről szól, és bár a szövegezése sok zavart okoz a jogalkalmazók soraiban, azért számunk-



ra a légiközlekedési törvény 52. §-a (3) bekezdése lehetőséget ad arra, hogy a lajstromozásra nem kötelezett légijárműveket a hatóság által elvégzett tanfolyam elvégzéséről szóló bizonyítvánnyal vezethetjük, a

Légiközlekedési Törvény hatálybalépése óta e paragrafus alapján nem kell számunkra szakszolgálati engedély - tehát a fent említett rendelet miránk nem vonatkozhat.

A légijármű törvényben előírt nyilvántartásba vételét és a kötelező felelősség-biztosítás érvényességét a légialkalmassági tanúsítvány hátára ragasztott matrica igazolja. A szárnyat jogosított MRSZ műszaki vezető kell, hogy ellenőrizze, és alkalmasságát a tanúsítvány hátoldalán számozott bélyegzőjével kell igazolnia. A szárnyra az azonosító jelet (NEM LAJSTROMJEL!) legalább 25 cm-es méretben fel kell fűteni (vagy ragasztani).

2003-ban ezt a 3 dolgot (licenz, startkönyv, alkalmassági kártya) kell magadnál tartanod (persze a matricákat a megfelelő helyre kell ragasztanod).

Guriga



Az alkalmasság érvénye	Műszaki vezetés aláírása

3. Menyhárt Éva Emlékverseny

(FAI Category 2.)

Cumulus Kupa Sárkányrepülő verseny

Dunaújváros, 2003. május 15–25.

A verseny rendezője: Cumulus SE
Versenyigazgató: Buzády György
Vezető koordinátor (Meet Director): Regős Csaba
Feladat kitűző biz. vez.: Kerekes László
Startszolgálat vezető: Dobrocsi Kálmán
Regisztráció: Cumin Pierre, Varga Ferenc
Szállásszervezés: Borovszky Melinda, Dobrocsi Kálmán
Értékelés: Burkus Ferenc
Zsűri: A verseny elején lesznek megválasztva a versenyzők közül.
A verseny honlapja: www.sarkanyrepules.hu/mee

Program:

május 15. edzőnapok: (előre egyeztetéssel, igény szerint)

május 16. regisztráció 17.00-tól 22.00-ig

május 17. szombat 10.00 Megnyitó, utána versenynap

május 17. - május 24. szombattól szombatig (8 versenynap)

május 25. vasárnap 10.00 eredményhirdetés, díjátadás

Nevezés: Jelentkezni a versenyre csak az általunk készített "Nevezési Lapon" lehet. (Letölthető a honlapról is.)

Nevezési díj a nevezési határidőig 20.000 Ft, ami tartalmazza a rendezést, reptérhasználatot, visszaszállítási információt, és a versenynapokon meleg vacsorát.

Nevezési határidő: április 25. péntek

A nevezési határidő után 25.000 Ft a nevezési díj (a helyszínen is lehet nevezni a regisztrációs időben). A versenyzőknek a csütörtöki regisztráció végéig igazolniuk kell a befizetett nevezési díjat és az előírt okmányok meglétét.

Felhívjuk a figyelmeteket, hogy a regisztráció lezárása után versenyző jelentkezését nem tudjuk elfogadni!

A nevezés feltételei: érvényes MRSz licence, légialkalmas és nyilvántartott légijármű, érvényes felelősségbiztosítás, vontathatói jogosítás megléte, aktuális szabályozásnak megfelelő kioldó és kerék vagy csúszka a kormányrudon.

Vontatás költsége: 5 Ft/m. (támogatás függvényében csökkenhet mint az előző években)
 Szállás: Reptéri épületben 800 Ft/nap/fő, sátorban és lakókocsiban 400 Ft/nap/fő. A kísérők szállás és vacsoraigényét a nevezéskor kérjük jelezni. (Az épületben max 40 férőhely van, ezért kérjük időben rendezzék a szállásfoglalást!)

Csapatversenyben az MRSz klubok max. 4 fős csapatokat indíthatnak (a legjobb napi három eredményüket számítjuk). Amennyiben egy klub csapatot kiállítani nem tud, (de csak akkor) egy másik klubbal összeállhat egy csapattá (csapatnevezés határideje a regisztráció vége). Az értékelés: GAP étékelő rendszer szerint történik, kizárólag GPS-ből nyert adatok alapján.

Díjazás: A verseny nyertese egy évig megkapja az Emlékverseny 50 cm magas, ezüstözött vándorserlegét.

Minden versenyző kap emléklapet a CUMULUS SE tagjai támogatásaként. Az emlékverseny díjait (egyéni és csapat I.-III. helyezett, és a legjobb magyar) Menyhárt Évi édesanyja fogja átadni.

Szeretettel várunk mindenkit! Azokat, akik versenyezni szeretnének és azokat is, akik csak emlékezni azokra a versenyekre, ahol Évikével együtt, mindig jó hangulatban vettünk részt.

**Menyhárt Éva Emlékverseny – Cumulus Kupa Sárkányrepülő Verseny
 Dunaújváros 2003. május 15 - 25-ig**

Nevezési Lap

Pilóta neve: **Tel.:**

Klub:

MRSz licence sz.: **érv.:**

Sárkány típusa: **Azonosító:**

A verseny nevezési díját, 20.000,- Ft-ot befizettem.

Számomra fő szálláshelyet sátorban/házban (válassz!) foglaljatok.

.....
alírás

Kedves Versenyző! A nevezési díjat normál postai csekken személyenkénti bontásban (egy ember-egy csekk) küldd el a Cumulus SE címére: Bp. 1113 Ábel Jenő u. 26. A Nevezési Lapot (a befizetett csekk másolatával) postai úton a fenti címre, vagy faxon a 06 20/ 9397612 fax számra, vagy e-mailen a lenti e-mail címre kérjük eljuttatni. Figyeljete a nevezési határidőre (április 25. péntek), mert az ezt követő nevezést csak az emelt díjon tudjuk elfogadni. Információ: Borovszky Gergely 06 20 937-2512, gergo@dedra.hu

Eged Kupa 2003

A verseny helye: Eger, Eged-hegy

Rendező: Eged Team

Szállás: A leszállóban sátorral, az egri reptéren sátorral és korlátozott számban az épületben. Előzetes igénylés esetén kollégiumi szoba.

Időpont: Április 26–május 3. **Tartalék nap:** május 4.

Tartalék időpont: május 9-18

Regisztráció: Április 26-án reggel 8-tól 9.30-ig, az egri reptéren.

Nevezési feltételek: Érvényes MRSZ licence, 2003-as MRSZ nyilvántartásban szereplő szárny, B vizsga, mentőernyő, magasságmérő.

Nevezési határidő: Április 20.

Nevezési díj: GPS: 19 000 Ft, Fényképező: 22 000 Ft.

Határidő után: +4000 Ft

A nevezés a következőket tartalmazza: Felszállítás, Visszaszállítás, térkép (A/3), színes film (ha nincs GPS), előhívás, meteor, rendezés, díjak, póló, sátorhely fürdési lehetőséggel.

Versenyvezetés, szolgálatok: versenyigazgató, repülésvezető, zsűri, sportbizottság, célbíró, rendezők.

Nevezni lehet: 4401330@westel900.net címre: név, tel. szám, licence és ernyő adatainak elküldésével. Határidő után térképet és pólót a készlet erejéig biztosítunk.

Várható feladatok: céltáv, törtvonalas céltáv, hurok, háromszög.

Értékelés: Az Eged Kupákon alkalmazott pontszámítás szerint. A nap győztese legfeljebb 1000 pontot szerezhet. A verseny három érvényes napesetén értékelhető. Legalább 4 érvényes nap esetén egy nap eldobható (vagyis pl. 6 érvényes versenynap esetén mindenkinek a legjobb 5 napja számít). Minden felmerülő kérdésben a sportszabályzat és az Eged Kupa versenyszabályzata az irányadó.

Óvási határidő: 24 órával az aktuális (pl. napi) eredmény kihirdetése után.

Információ: Lázár Gábor 30/4401330

8 Siklóernyős szakági tájékoztató

Papírmunka

16/2003. Siklóernyős szakági tájékoztató - NMK kiírás

Bár elveivel egyetértünk, a 123. Madártollban megjelent 2003. évi Siklórepülő Nemzetközi Magyar Kupa versenykiírását a siklóernyős szakbizottság részéről nem tudom megerősíteni.

Kérek minden siklóernyőst - különösen aki érintett a témában - hogy egyelőre csak tervezetként kezelje a megjelent szöveget.

2003. március 25.

18/2003. Siklóernyős szakági tájékoztató - Jegyzőkönyvek, összefoglalók

Az MRSZ SIKLÓERNYŐS SZAKÁG MŰKÖDÉSI SZABÁLYZATA 2.2.2. pontja alapján a következőkben közzéteszük a szakági gyűlés és a közelmúlt szakbizottsági üléseiről készült emlékeztetőket.

A 2003. évi SIKLÓERNYŐS SZAKÁGI SZEKCIÓÜLÉS jegyzőkönyvi kivonata

Az ülés helyszíne és időpontja: MRSZ, 2003.március 8. 10.00-tól

Határozatképesség 33 küldöttből jelen: 19 küldött (határozatképes) Leveze-



tő elnök: Kerekes László

Mandátumvizsgálók: Szabó Ernő

Szavazatszámálók: Kanics Miklós,
Lázár Gábor.

Jegyzőkönyvvezető: Mezei Katalin

Napirendi pontok:

1/ A Szakbizottság beszámolója a 2002. évi munkájáról (Szabó Ernő, írásban korábban körbeküldve)

2/ A Szakbizottság Starthely munkacsoportjának beszámolója a 2002. évi munkájáról (Atkári Győző, írásban melkélve).

3/ Beszámoló a Szakbizottság 2002. évi gazdasági tevékenységéről (Szabó Ernő, írásban körbeküldve).

Az első 3 napirendi pontot a szekció-ülés 1 ellenszavazattal elfogadta.

4/ A 2003. évi pénzügyi terv ismertetése (Szabó Ernő, írásban körbeküldve).

5/a. PR tevékenység: A szakág számára elkülönített összegből javaslok egy PR manageri díjazást Mezei Katalinnak (Kerekes L.) Az új szakbizottság kidolgozza a megállapodás feltételeit.

5/b. Eged starthely: Az Eged DK starthely szeptembertől várhatóan betültetésre kerül, a tulajdonos nem akar tárgyalni starthelynek fenntartható területéről. Bárki tud, segítsen (kapcsolatok, megoldási javaslatok, erről Lázár Gábor beszélt)

Mandátum változás (egy fő távozott, 18 mandátum, még határozatképes (54%), a szakágba bejelentett siklóernyősök létszámának 75%-át képviselik.

5/c. Siklóernyős sárkányrepülő fúzió: Javasoljuk a szakági ülésnek, hogy a sárkányrepülő szakággal közös, FAI (CIVL) mintára működő közös siklórepülő szakágot hozzon létre. Az új szakbizottságot is csak addig választjuk, amíg egy közös sárkányos-siklóernyős szakági ülésen az új közös szakbizottságot meg nem választják. Szavazás közös szakág létrehozásáról: ellenszavazat és

tartózkodás nélkül mindenki a fúzió mellett van.

5/d. Kiszely Matyi javasolta, hogy a klubok pályázzanak támogatásért. Új szakbizottság koordinálhatná.
www.nonprofit.hu, www.sansz.ngo.hu

6/ Szakbizottság választása.

Tábor Tamás 17 szavazat.

Atkári Győző 18 szavazat

Zsembery András 14 szavazat

Perczes Zsolt 14 szavazat

Szántó Endre 13 szavazat

Lakatos Péter 14 szavazat

Ennek értelmében a megválasztott szakbizottság: Tábor Tamás, Atkári Győző, Zsembery András, Perczes Zsolt, Lakatos Péter.

Szakbiz. ülés 2003. márc. 8. összefoglaló

Összefoglalnám, hogy a mai szakbiz ülésen milyen teendőket jelöltünk ki magunknak. Zárójelbe tettem, akinek az inge.

Szakbizottság bemutatkozása (Perc):

- sárkányos szakbiz,

- MRSz, (közgyűlésre előkészítés is),
Alapszabály módosítás?

- Ernőtől elkérni az anyagokat,

- Gurigával pontosítani.

Starthely munkacsoport (Győző):

- Tagok: Győző (vez), Zsembi, Tamás,
(külsősként bevonva Szakóca)

Verseny munkacsoport (Perc):

- sportszab.

- MKK kiírás

- Nemzeti Bajnokság kiírása

- versenyterv

- tagok: Perc (vez), Gagarin, Guriga
(külsősként bevonva)

Gazdasági tervező munkacsoport
(Zsembi):

- pályázati lehetőségek megvizsgálása
(www.nonprofit.hu, www.sansz.ngo.hu)

- MRSz-n belüli szakágak közötti %-os arányokra illetve az éves várható működési költségekre javaslat
- szakbiz tagok számára költségtérítést megvizsgálni
- PR-terv
- tagok: Zsembi (vez), Tamás, Kiszely Matyi, Győző
- Munkarend:
 - legalább 3 havonta szakbiz ülés, lehetőleg péntek délutánonként, következő várhatóan 2003. június elején
 - munkacsoportok a szakbiz üléseken beszámolnak a tevékenységükről
 - vezetők 3 napnál hosszabb távollét esetén gondoskodnak helyettesről
 - kapcsolattartás elsősorban E-mailben, és telefonon (Győző 30-9370669, Zsembi 20-3692159, Perc 30-9493662, Gagarin 30-9321411, Tamás 20-9551957)

Rögtönzött szakbiz. ülés 2003. márc.

26. összefoglaló

Jelen voltak: Gagarin, Zsembi, Tom, Perc.

1. Starthely mcsop. Tisztázza Gurigával, hogy van-e valós teendő a 2003-as évre. Amennyiben már történtek kifizetések a szakbiz nélkül, célszerűnek látszik kivonni magunkat az aktuális fordulóból.

2. MKK, NMK. Tom kiegészíti Guriga javaslatát a GPS-es MKK kiírással kapcsolatban.

3. Madártollban kérek egy Szakbizottság közleményei rovatot, elkerülendő azt, ami az NMK kapcsán ismételtlen előkerült. Ebben a szakági tájékoztatók jelenhetnének meg.

4. PR-terv, munka. Gazdasági tervező mcsop összeállít egy elképzelést, szem előtt tartva a szűk pénzügyi kereteket is.

5. honlap. MRSz-nél úgy tűnik, hogy elkezdett működni. Ennek ellenére egyelőre a régi honlap aktualizálását is folytatom. (mint nem hivatalos honlapét).

6. először tájékoztató levél, majd a

PGSzakvez listát aktualizáljuk Moczó Leventével a jelenlegi aktuális címek alapján: Ide tartoznak:

- klubok vezpil, szakosztvez, műszakivez
- oktatók

7. Eged-kupa támogatása:

N nevező esetén N*3000 Ft, amiből 50 eFt a fix, azaz a verseny elmaradása esetén is megkapja a szervező (Mazsi). 50 eFt-ot előre kap még meg, majd a verseny után a nevező számával korrigálunk. Várható versenykiírást külön levélben küldöm.

8. Éves tervezett költségek újragondolás után:

- Eged-kupa kb. 150 eFt
- Nemzeti Bajnokság I. Forduló kb. 100 eFt
- Nyikom kb. 100 eFt (csak ha rangsoroló)
- Nemzeti II. Forduló 0 Ft (szponzort én rendezem)
- Csörlös verseny 0 Ft
- MKK díjak 50 eFt (plusz szponzorokat kell felhajtani, gagarin, perc)
- VB 10 eFt/pilóta

9. gazd terv mcsop a pályázati jelentkezési lehetőségeket megvizsgálja.

2003. április 7.

A Siklóernyős Szakbizottság elérhetőségei

Atkari Győző (atkarigy@freemail.hu)
 Lakatos Péter (gagarin@index.hu)
 Perczes Zsolt (pg@mpc.hu)
 Tábor Tamás (ttamas@visionsoft.hu)
 Zsembery András
 (zsembery.andras@dpg.hu)

Hivatalos siklóernyős oldalak az interneten: www.aeroclub.hu és www.mpc.hu/mrsz_se_frames.html





Versenynaptár

Siklóernyősök:

Április 26-május 4. Siklóernyős Eged Kupa (Rendező: Lázár Gábor 30/4401330)

Június 5-9. Siklóernyős NB 1. ford. Eger (R.: Beliczay Koppány 70/2867925)

Június 28-július 6. Siklórepülő Nyikom Kupa (R.: Kerekes László 20/3646921)

Július 11-27. Siklóernyős Világ bajnokság (Portugália)

Augusztus 3-9. Siklóernyős NB 2. ford. Tolmin, Szlovénia (R. Peregcs Zsolt 30/9493662)

Szeptember 4-7. Siklórepülő csörlős verseny Kalocsa (R.: Kerekes László 20/3646921)

Sárkányrepülők:

Május 15-25. Menyhárt Éva Emlékverseny Dunaújváros (R.: Borovszky Gergely 20/9372512)

Június 14-22. Sárkányrepülő Ucka Kupa (Horvátország) Horváth LAA (Info: Kerekes László 20/3646921)

Június 14-22. Sárkány és siklóernyős verseny Litvánia (Info: Tóth Zsuzsanna 30/90387804)

Június 28-július 6. Siklórepülő Nyikom Kupa (R.: Kerekes László 20/3646921)

Július 17-22. Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokság Pogány (R.: Buzády György 20/4217716)

Augusztus 17-31. Sárkányrepülő Világ bajnokság (Brazília)

Szeptember 4-7. Siklórepülő csörlős verseny Kalocsa (R.: Kerekes László 20/3646921)

Mottó: „A távrepülés már előző nap elkezdődik.” (Szabó Ernő)

Hogyan készül az MKK-ra? Hibák, amelyeket ha elkövetsz, az eredményed nem számít a versenybe.

Az MKK kiírása jó, ha a kezed ügyében van. A repülés előtt el kell döntened, hogy a GPS igazolást, vagy fotózást választasz. Azonban egyik esetben sem felejtkezhetsz el az MKK feladatlapról, ami nem dokumentum értékű, ha valamelyik dokumentum leadása előtt nem nevezel a versenybe (2000 Ft nevezési díj, érvényes licenz és alkalmassági - ezek a repülés napján már érvényesek kell legyenek, ha később akarod licenszedet, vagy nyilvántartási díjadat befizetni, elbuknad).

A feladatlapon a neved, a dátum, a klubod, az azonosító jeled, a kiírt feladat, a starthely (koordinátákkal és tanú igazolásával) a teljesített fordulópontok és koordinátáik, a leszállás helye (itt is koordináták és tanú címmel, telefonnal) szerepeljen. Le kell mérni a teljesített távot és az általad számolt értéket fel kell tüntetned. A leszállásról térképvázlatot kell rajzolni, ha hiányzik, az nem elfogadható.

Nem elegendő, ha a neved helyett monogramot tüntetsz fel, ha a dátumok különböznek, ha a feladatlap hiányos.

Ha fotózol, a fotósorrend kötelező. Feladattábla fotó, vagy a légifelvétel illetve a leszálló fotó hiánya érvénytelenné teszi a fotódokumentációt, és eltérően a tavalyiaktól a repülést követő 30 napon belül el kell juttatnod a feladatlapod és filmed az MRSZ-be, különben lőttek a távodnak.

A GPS igazolás új dolog. Neked kell lecsikkolnod, hogy működik-e az e-mail küldés a telefonodról SMS-sel. A feladat előtt és után is küldened kell egy SMS-e-mail üzenetet (mindenképp tájékozódj, hogy ezt a te készülékedről hogyan kell csinál-

ni). Az üzenet hiányos tartalommal nem elfogadható igazolást jelent, bármit is mutat a track-logod. A nevedet, a feladatot, a starthelyet, a fordulópontokat, célt az indulás előtti SMS, a nevet, a leszállás helyét, idejét a leszállás után küldött SMS tartalmazza.

A track logot 5 napon belül kell elküldened a kijelölt értékelőknek (ugyanarra az e-mail-re, amire az SMS-t küldted). Ha a track nem mutatja az indulást, a pálya részleteit és a szektorok teljesítését, vagy lemerül, esetleg antennazavar miatt nincs jel, az utolsó használható jelig értékeli a teljesítményed, akárhol szálltál le. A jól működő GPS a te felelősséged. Mint ahogy a jól működő fényképezőgép is, ha a fotózást választod.

Az eredmények kvázi érvényes állapotát a közzétételtől számítva 14 napig lehet módosítani, ha a panaszt nem fogadják, akár óvással. Utána már hiába szól bárki az eredmény érvényes marad.

Tehát:

1. Ne feledkezz meg időben licenszet szerezni, és a számyadat nyilvántartásba bejelenteni.
2. Az első repülési dokumentum leadásakor nevez az MKK-ba (2000 Ft az MRSZ-be).
3. A feladatlap kitöltését komolyan kell venni (a fecni nem megoldás, legyen nálad előkészített feladatlap)
4. Tanuld meg az SMS-e-mail küldést, ne hogy a starthelyen zavarodj bele.
5. 5 napon belül kell a track logot elküldened.
6. A fotódat 30 nap múlva már eldobhatod, ha nem adtad be.

Sok szépen dokumentált és nagy távú repülést mindenkinek!

Guriga

2003-ban az MKK kiírásában - a verseny dokumentálásának megkönnyítése érdekében - megjelent a GPS-es távigazolás lehetősége.

Ez óriási lehetőségeket rejt magában. Egyrészt valóban egyszerűsíti a dokumentálást. Másrészt hozzásegít ahhoz, hogy ebben a nem annyira "fesz" közegben elsajátíthatja mindenki a GPS használatát, így a későbbi versenyeken a rutin komoly pontokat jelenthet. További előnyként jelentkezhet a gyorsabb - online - értékelhetőség is. A levelezési listákat sem hagyta hidegen a lehetőség, kérdéseket válaszok követtek, felvetéseket, érveket olvashattunk pro és kontra. Többször elolvastuk a kiírást, mások is, rájöttünk, hogy egészen jó. MRSz-beli beszélgetéssel tisztítottuk tovább a képet. Ennek ellenére úgy érzem, hogy még nagyon az elején vagyunk, és hogy sikerrel járjon ez a próbálkozásunk, további információkra van szükség. Ezzel a céllal indítjuk el most ezt a cikksorozatot.

E-mail küldése SMS-ben a különböző szolgáltatóknál

Az alábbiak a szolgáltatók honlapjáról idemásolt szövegek. Mindegyik szolgáltatónál kipróbáltuk, valóban működnek. A "startfotó" és "célfotó" SMS szerkezetét a kiírás meghatározza. Javasoljuk, hogy az első feladat előtt tét nélkül próbáljátok ki, hogyan működik.

Westel GSM (30) A szolgáltatás segítségével előfizetőink mobiltelefonjukról számítógép és internet-kapcsolat nélkül elektronikus levelet küldhetnek bármely, az interneten létező e-mail címre.

A levél elküldéséhez mindössze egy SMS küldésére alkalmas mobiltelefon szükséges. Ha ezzel ön rendelkezik, az alábbiak szerint kell eljárnia: Ha például a szabo@westel.net e-mail címre akar egy olyan üzenetet küldeni, amelynek a tárgya: Meghívó, akkor az üzenet elküldéséhez a következő szövegű SMS-t kell a készülékbe begépelni: to: szabo@westel.net sub: Meghivo.szerdan 8-kor megbeszelest tartunk a szokott helyen. Varunk: Tamas Ezt a SMS-t el kell küldeni a +36309888010 számára (minden SMS-t erre a telefonszámra kell elküldeni, amelyet e-mail címre kívánunk továbbítani). Az elküldés után néhány másodperccel egy visszajelző SMS érkezik arról, hogy a feladott üzenetet a gép elfogadta és továbbította, esetleg formai hiba miatt törölte. Ez utóbbi esetben ellenőrizze az üzenet formátumát, javítsa a hibá(ka)t, majd az üzenetet kijavítva ismét küldje el a fenti számra. Az SMS beírásakor az alábbiakat kérjük figyelembe venni: A @ jel helyettesíthető ! jellel. Az e-mail cím beírása után minden esetben ki kell hagyni egy szóközt. A tárgy utolsó szava után feltétlenül pontot, felkiáltójelet vagy kérdőjelet kell tenni. A tárgy használata opcionális, tehát ha semmit sem akarunk a tárgy részbe írni, a példában említett üzenet így egyszerűsödik to: szabo@westel.net Szerdan 8-kor megbeszelest tartunk a szokott helyen. Varunk: Tamas Tehát ilyen esetben az e-mail cím után egy szóközt kell tenni és következhet az üzenet szövege. Kisbetűk és nagybetűk tetszés szerint használhatók az üzenet írásakor. Ékezetes karakterek használatát nem javasoljuk, mert azok nagyon gyakran hibásan je-

lennek meg címzett számítógépén. Az SMS-t minden esetben a +36309888010 számra kell küldeni. A számot mindig nemzetközi formátumban (+3630 előhívószámmal együtt) adjuk meg. Csakúgy, mint az SMS-eknél, a feladó mobiltelefon száma a címzettnél minden esetben megjelenik. (From: 3630xxxxxx, ahol xxxxxx a feladó hétjegyű mobiltelefon száma.) A címzett az üzenetre közvetlenül nem tud válaszolni. Sikeres küldés után a fenti példában a címzett számítógépén a következő elektronikus levél jelenik meg: Subject: Meghívó Date: Thu, 18 Sep 2000 13:39:45 +20 (METDST) From : 3630xxxxxx>sms-sender@west-el.net> Szerdan 8-kor megbeszelest tartunk a szokott helyen. Varunk: Tamas Sender address not valid. You can't reply to that e-mail address.

Pannon GSM (20) E-mail küldése mobiltelefonról internetre: A szolgáltatás központi száma: 9000 767, azaz 9000 PMP A telefon billentyűzetéről a következő formátumú üzenetek valamelyikét üsse be, és a szolgáltatás központi számára küldje el: UserName@host Üzenet - Fontos! A címet és az üzenetet szóközzel kell elválasztania! Amennyiben azt szeretné, hogy elküldött üzenetének legyen "Tárgy"-a is, a következő formulát használja: UserName@host(Tárgy)Üzenet Példa: Üzleti partnerének internet e-mail címe KovácsV@mail.hu, az Ön mobiltelefon-száma 06 20 123 4567, és Ön a "Holnap 12-kor találkozunk a megbeszélt helyen!" üzenetet szeretné elküldeni. Készsége billentyűzetének segítségével írja be üzenetét mobiltelefonjába, a fenti két formátum valamelyike szerint, és küldje el a 9000 767 -es számra: KovácsV@mail.hu(Megbeszélés)Holnap 12-kor találkozunk a megbeszélt helyen! Az üzenet elküldése után partnere számítógépén a következő e-mail üzenet

fog megjelenni: Küldő: +3620 1234567@sms.pgsm.hu Tárgy: Megbeszélés Üzenet: Holnap 12-kor találkozunk a megbeszélt helyen! Fontos tudni: A mobiltelefonról küldhető üzenetek hossza meghaladhatja a 160 karaktert. A 160 karakternél hosszabb üzenetek továbbításának feltétele, hogy az üzenet utolsó karaktere + jel legyen (kivéve a legutolsó üzenetben). Így a következő sms megírásakor a szöveget nem kell a címzett e-mail címével kezdeni, mert a rendszer a küldő száma alapján rendszerezi az e-mailt és azt összefoglalva egy üzenetben továbbítja a címzett felé. Amennyiben az sms utolsó karaktere + jel és további üzenet 12 órán belül nem érkezik, a rendszer törli a levelet, mielőtt az üzenetküldő központból a megadott címre továbbítaná. Ha szolgáltatásunkat Ön külföldön szeretné használni, ne használja a +36 20 előhívószámot, ekkor is a 9000 767, azaz 9000 PMP számra küldje az üzenetet! Ha telefonján nincs "@", akkor ".."-al (kettő ponttal), vagy "*" (csillaggal) helyettesítse! Ha az email cím tartalmaz "-" (aláhúzást), a címzett beírásakor azt a \$ (dollár) jellel helyettesítse!"

Vodafone (70) Hogyan küldhetek e-mailt Vodafone-os készülékről? A Vodafone hálózatából SMS formátumban lehetséges az e-mail küldése, tehát készülékeken nem kell változtatni a beállításokon. Az üzenet írásakor kérjük, először add meg a pontos e-mail címet, utána karakter kihagyása nélkül zárójelben megadhatod az üzenet tárgyát. A nyitott és az zárt zárójelnek akkor is szerepelnie kell, ha Ön nem kívánsz tárgyat megjelölni. A zárójel után, szintén karakter kihagyása nélkül, az üzenet szövege következik. Az SMS-t a Vodafone központi számára, a 0670 7000 767-es számra kell elküldeni. (folytatás következik)

Perec



Mintegy kétezer magyar hódolója, köztük több világbajnoka van a sárkányrepülésnek és a siklóernyőzésnek. Nekik nem kell repülőtér, elég egy gabonátábla melletti út vagy szélnek kitett hegyoldal, hogy felszálljanak. Ám ilyen kevés van kis hazánkban, azok jó része pedig természetvédelmi területen. Sok vita keletkezett ebből az utóbbi időben.

A természetvédők fő kifogásai: hogy a siklórepülők szervezetlen tevékenysége következtében a kis tisztásokon letaposott növényzet elpusztul a rendszerint egy nyomon végigfutó pilóták lába nyomán, és elindul az erózió; a starthely bővítése címen néhol kiirtják a fás növényzet egy részét; szemetelnek; s végül az állatok életét, szaporodását zavarja az

emberi jelenlét. Van igazság ezekben az érvekben, ezt a siklórepülők is elismerik.

- De túlnyomó többségünk mégis csak törvénytisztelő és természetszerető ember, meg igazolt sportoló, az ehhez mért jogokkal – jelentette ki lapunknak Kerekes László, a Magyar Repülőszövetség siklórepülő főpilóta-helyettese. – Starthelyeink egy része valóban károsodhat a tevékenységünk során, más kérdés, hogy igyekszünk mindent megtenni ennek elkerülésére, a renitensek kiszűrésére. Elfogadjuk, sőt igényeljük a természetvédők jogos szempontjait, hiszen valamennyiünk érdeke, hogy ne okozzunk kárt, s hogy jogilag rendezett legyen a helyzet, aminek egyébként ez a problémakör csak egy része. Ugyanakkor nem tudunk mit kezdeni a józan ésszel már nem igazán belátható érvek-

kel, tiltásokkal: hogy a hegy előtt repülő színes siklóernyő zavarja a táj összképét; vagy hogy a volt szovjet vadászepülő-tér betonjáról gyakorlatilag csak a repülőszezonon kívüli időben szállhatunk fel csörlővel, mert úgymond zavarnánk az ürgéket. Ráadásul mi, a szervezettségünk miatt, mindig „utolérhető” vagyunk, ellentétben például a magányos crossmotorosokkal. Ha egy vasúti átjáróban mindig piros a lámpa, előbb-utóbb át fog hajtani valaki... remélem, mi egyre több helyen „szabadot kapunk” – bizakodott a főpilóta.

Nem egyszerű az érdekek egyeztetése, ezt mindkét fél elismeri. De nem is lehetetlen, amint az Budapesten kiderült.

- Amióta a főváros környékén kijelöltünk öt legális starthelyet, és használtuk szabályairól megállapodtunk a többi hatósággal meg a repülőkkal, lényeges előrehaladás történt a természet megkímélése terén. Ez azonban három év áldozatos munkájába került eddig – nyilatkozta lapunknak Dobos Sándor, a Du-

na-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság Budai Természetvédelmi Tájégségének vezetője. – Amíg nem született megállapodás, a természetvédelmi örök legtöbbször hiába indítottak szabálysértési eljárást a védett területéről felszálló ellen – mondotta el Dobos –, az rendre elakadt azon, hogy elvileg sehonnan sem volt szabad startolni, miáltal a siklórepülők jogai (is) csorbát szenvedtek; nem volt erkölcsös tehát megbüntetni őket. A probléma megoldásához elsőként arra volt szükség – így a természetvédő –, hogy a siklórepülők szervezetten jelenjenek meg, a hatóságoknak legyen kivel tárgyalni. Ezt a feladatot a Műgyetemi Sportrepülő Egyesület és az óbudai Pilótacentrum Kft. vállalta. A természetvédők ugyanakkor tudomásul vették, hogy néhány helyen „vissza kell lépniük” ahhoz, hogy a többit megvédjék; hogy a repülők jogait ne csorbítsák; s végül, hogy a szabályok megszegőit immár jogosan megbüntetve, elvegyék a kedvet a fauna és flóra felesleges károsí-



tásától. Az engedélyezett starthelyeken pedig csökkenthető az élővilág terhelése: a padlósőnyeggel letakart felszállópálya alatt kipusztul ugyan a fű, de körülötte megmarad, és az erózió sem jelentkezik; a szemetet pedig rendszeresen gyűjtik és elszállítják a sportolók. – Az emberek többsége nem szereti megszegni a szabályokat, ha van egyenes út, azon jár. Közös munkával sikerült ezt az utat kijelölnünk, miáltal az illegális starthelyek használata drasztikusan csökkent – összegezte tapasztalatait Dobos Sándor. Hozzátette: tudomása szerint a Duna-Ipoly és a repülők megállapodása máris példa értékű az ország más területein, a budai tájegységben eddig nyolc pilóta jelentkezett polgári természetőrnek.

Pár kilométerrel odébb a Pilis. Valaha az egyik legkedveltebb starthely; míg nem a védett magyar husáng nőni nem kezdett a sárkányosok által kiirtott tisz-

táson, száz-kétszáz méterre az egykori rakétabázis betonbunkereinek romjaitól.

- Évekig tilos volt repülni a Pilisről, többszöri nekifutásra sikerült csak egy ideiglenes (és gyakorlatilag betarthatatlanul szigorú) engedélyt szereznünk egy másik tisztásra, az Éleskő-szirtre – mondta el Peregyes Zsolt, a Magyar Repülőszövetség Siklóernyős Szakbizottságának vezetője. – Az engedély csak hétvégekre érvényes, előre be kell jelentsük a repülést (mintha parancsolni tudnánk a szélnek, hogy mikor fújjon...), s végül, hogy egyszerre 15 repülőnél több nem lehet a légtérben, ami egyébként már a légügy hatáskörébe tartozik, s mint ilyen, nincs előírva. Engedelmeskedünk – fejtette ki a pilóta. Hozzátette: most tárgyal a végleges engedélyről, de úgy látja: ésszerű megállapodásra kell jutni, különben a repülők nem tudják garantálni, hogy minden sporttársuk aláveti magát a betarthatatlan egyezségnek. Ez





lenne a legrosszabb: minden kezdődne előlről – fejezte be Perczes.

S végül még egy példa arra, hogy a repülők és a természetvédők nem ellenségek. Sándor István pásztói sárkányrepülő évek óta a közeli Nyikom-hegy oldalában levő starthely tulajdonosa. Emellett lokálpatrióta és természetvédő, a Mátra és Cserhát Turizmusáért Társaság (MACSETT) egyik alapítója. Honlapjukon a repülés mellett a környéken üzhető valamennyi sportot bemutatják, de a néprajzi látványosságokat és a természeti értékeket ugyanígy. Felhívják a figyelmet a természet védelmére, tanácsokat adnak, hogyan viselkedjen a sportoló, a turista. Noha nem természetvédelmi területen fekszik, a Nyikom starthely természetvédelmi szabályait, felkérésre, a közeli Bükki Nemzeti Park szakemberei készítették el.

- Hasonlóan a természettel együtt élő többi emberhez, a siklórepülők túl-

nyomó többsége is betartja, sőt betartatja ezeket a szabályokat, mert ésszerűek és betarthatók – mondta Sándor István. – A nyikomi starthely közel egy hektáros, természetes tisztás. Egy jó, északnyugati szeles napon 50-100 pilóta, családtag, érdeklődő fordul meg itt, anélkül, hogy a természetet károsítaná. Ha a szeméttartó megtelik, és nem cserélem ki időben, a szemetet nem szétszórva találom, hanem a teli zsák mellett. Mi a MACSETT-ben valljuk: a természetben mindenkinek helye van, aki úgy keresi a maga kedvét, hogy azzal másnak ne ártson, kárt ne okozzon. A turistának ugyanolyan élmény a soha nem látott siklóernyős a feje fölött pár méterrel, mint mindketjüknek a szirti gyöngyvesző fölött a szélben „lejtőző” nagy fehérsávos lepke, vagy fönt a hollók. És mind elférnek a hegyszélen – tette hozzá Sándor István. ■

A márciusi számban már írtam arról, hogy azon szerencsések között vagyok, akik átrepültek már a Duna és a Tisza felett is. Most a dunai élményeimről szeretnék írni, megosztva élményeimet, tapasztalataimat veletek, néhányukból okulhattok, némelyek pedig mulatságosak lehetnek számotokra, mint ahogy később én is jókat nevettem rajtuk, és nevetek a mai napig is.

Történt ugyanis, valamikor 98 nyarán, hogy Indiánnal és Emil barátommal elindultunk egy vasárnapi reggelen távrepülni. Délnyugati szél lévén a Kétágú hegyet választottuk, sziklás oldala, és ezáltal jó termik képződést elősegítő volta miatt. A starthelyre kaptatva a szokásos herótkodás (egymás cikézése) és szakértés folyt, így hamar magunk mögött hagytuk a kimerítő és izzasztó erdei utat.

Felérve tapasztaltuk, hogy senki sincs még itt, de ennek ellenére a szél ide fúj, bár egy kissé erősen. A Solaris triász csomagolni kezdett, és tapasztalati szempontból Indiánt utoljára hagyva, Emillel elstartoltunk. Nekem sikerült jól elfognom egy 3-as liftet, azt tekerészve küzdöttem magasztosabb távlatok felé, miközben sodródtam a hegy fölé. Mikor szétnéztem a többiek után érdeklődve, már +300-on voltam, jócskán bent, az erdő felett, az Emil is kezdett emelkedni, és az Indián, akkori szokásának megfelelően, lent egerészet startnívóban, amit azzal magyarázott, hogy a hegy szeleme haragszik rá, a hegy tetején egy sziklába van vésve a neve, ami figyelmezteti a szellemet, hogy az Indiánt itt nem szabad átengedni. Akkoriban így volt ez Nyikomon, és még számos helyen. Abban az időben nagyon rossz szériája volt szégyénfiúnak.

Némileg elbizonytalanodtam, hogy nem tudunk együtt menni, de én akkor már annyira hátrasodródtam, hogy képtelenség lett volna visszamenni a hegy elé. Nem volt más hátra, csak előre.

Úgy gondolkodtam, tapasztalatlan távrepülő pilótaként, hogy az irányomnak megfelelően húzódo völgy fölött repülök, mivel itt a legnagyobb a magasság, és ha elkezdek iszonyatos módon süllyedni, még mindig marad magasságom, és nem fogok befázni. Amikor annak rendje, és módja szerint meg is kaptam a stabil -3-at, akkor még büszke is voltam magamra: Őugye, hogy jól gondoltam, itt az ordas süllyedés, és én biztonságban vagyok.

Persze, ha esetleg a napsütötte hegyoldalak felett repülök, amik olyan szépen megvezették ezt az árnyékos völgyet, talán nem hogy csak nívózni tudtam volna, de talán még emelkedem is. Merthogy ami a völgyben közepében lefelé áramlott, az pótolta a szélen felfelé menő levegőt. Ezt akkor még nem tudtam, és ráfogtam a rossz időre, hogy ilyen rövid ideig tartott csak a tündöklésem.

Ettől függetlenül elégedettséggel töltöttem el, amikor megláttam a Duna partját, mert hogy idáig is eljutottam, és keresni keztem az alkalmas leszállót. Megláttam egy búzamezőt, melynek kalászaival elégedetten bólogattak, mintha egyetértenének a döntésemmel, miszerint: ha onnan nem kapok valamit (amiben azért tanulmányaim alapján jócskán bíztam) akkor leszállok mellé a földútra.

Persze az életet adó kenyéralap most sem hagyott cserben - mint már annyiszor, amikor megéheztem, és tápenergiájához fordultam - sikerült kinyernem belőle egy laza 1-es termiket. Ekkor a talaj felett 100-150 méteren lehettem, és emelésem vésze-

sen dőlt be a Duna felé, ami innen már csak pár száz méter volt. Elérkezett a döntések ideje: bevállaljam-e a besodródást, és ha nem adja ki, akkor úszok; vagy futamodjak meg a kihívás elől, és szálljak itt le. Döntésemet segítette, hogy stabilizálódott az emelés, kissé erősödött is, és a dölést figyelembe véve a magasban mintha egy élő, és fejlődő felhő lett volna.

Betekertem a Duna fölé. Mit mondjak, ebből a magasságból elég rémisztő volt, menekülési útvonal nem lévén, valami baljós aggodalom feszkelte magát a fejembe. A folyó közepe felett már kissé jobb volt a hangulatom, úgy számoltam, hogy innen már kicsúszok a szemközti partra, ha elvesztem az emelést, úgyhogy bátran fényképezni kezdtem. Átérve Zebegény fölé, már tisztas magasságban voltam, számokat a légterkolatózás miatt nem közlök. Innen már gyakorlatilag csak siklottam, valahogy az égen üldögélő jópár felhő nem akart dolgozni.

Leszállóhelyem a nógrádi vártól 2 km-re, a falu túloldalán, egy nagyon szépen gondozott, rendben tartott legelő lett, amit megosztottam a rajta uzsonnázó tehenekkel. A választás jónak tűnt: 150 méterre láttam a vasútállomást, tehát hazajutok. Itt vannak a tehenek, a local cowboynak is itt kell lennie valahol, ő majd aláírja a távigationt.

Hajtogatok, keresem. Ő sehol.

Micsoda felelőtlenség, sehol egy ember, és ezek a félig vad állatok, amiket csak néhány ezer éve tettünk függővé az emberektől, itt ólálkodnak a lakott terület közelében, és csak egy vékony dróttal vannak körbekerítve, amit bármikor könnyedén átszakíthatnak! Menekültem is közülük, arra gondolva, hogy majd csak lesz az állomáson valaki, aki a produkciómát látta.

Megközelítettem a drótot, konstátáltam, pont derék magasságban van kifeszítve. Lehet, hogy nem tudnak ugrani a tehenek? Zsákkal én sem, de átlépni azért ké-

pes vagyok. Átvetem az egyik lábam, de a mozdulatot nem tudtam befejezni, mert a következő pillanatban a földön feküdtem, zsidbadó heréimet markolászva azon elmelkedtem: na most már értem, miért nem szöknek a tehenek. Megismerkedésem a villanypásztorral hirtelen történt, de egy egész életre emlékezetes marad! Ezek után nagy gonddal kerültem el a további kontaktust, és hason csúszva (ha már úgy is a földön voltam) keltem át alatta.

Kiérven a az állomásra, megszólítottam néhány embert: Láttak-e oda leszállni egy ilyen nagy, és színes ejtőernyőt?

Ő kedveském, láttuk bizony, oda szállt le! - jött a válasz. - Na csókolom, az én voltam, itt tessék aláírni. - és már dugtam is a dokumentet az orruk alá. Nem sokkal később jött a vonat, felszálltam 25 kg-os cuccommal, pont abba a kocsiba, ahol a kalauz is tevékenykedett. Mivel akkoriban rokkantnyugdíjasként tengettem az életem, a kesztölci emlékezetes balesetem miatt, elóvettem az igazolványomat, és a jegykezelő orra alá dugtam:

- Egy 90%-ost lesz szíves - mondtam, és nagyon elesettnek mutattam magam.

Ő nem nagyon hitte ezt el, kételkedve méregetett engem, és a csomagomat, de nem volt mit tenni, a passzus az passzus. Kiállította a kedvezményes jegyet, én meg vigyorogtam: Ennyiért sem utaztam még haza, átszállással, batyuval, tokkal, vonóval, meg mindennel.

Mint később kiderült, Indián "helybetopizott", Emil meg leszállt az erdő közepén egy tanyára, ahol a néni váltig állította, hogy az Emil már múlt héten is oda szállt le, és ne mondja, hogy soha nem járt ott, mert még meg is ismeri. Ezek után barátom letett róla, hogy meggyőzze a nénit, helyette alávetette magát a régi ismerősnek járó vendégszeretetnek, koszt, kvártély mi egymás, minden, amit egy jó repülés után csak kívánhat az ember. . .

Csülök

Real Minas International Open (Brazília 1.)

Lég-tér

Tisztelt Sporttársak! Ezúton szeretnék benneteket röviden tájékoztatni az közelmúltban lezajlott braziliai siklóernyős versenyről, illetve ennek magyar vonatkozású eredményeiről.



Tehát a helyszín Govenador Valadares, Minas Gerais, Brazília. Real Minas Open, ami a brazil bajnokság egyik fordulója is volt, kb. 12 országból 120 pilóta. A verseny közepén eddig nem tisztázott okokból, állítólag a nem megfelelő biztonsági körülményekre hivatkozva, kb. 50 brazil pilóta bojkottálta versenyt és elutazott. Szerintem, alaptalan, elhamarkodott és sportszerűtlen döntés volt...

Szóval a helyszínt már elég jól ismertük. Bár Tasi Pepo az egyik nap azt mondta „ez a Brazília sem a régi...” Ennek ellenére minden eddiginél nagyobb számú magyar pilóta lepte el a várost. Ami számomra külön örömet jelentett, hogy a válogatott pilótákból majdnem mindenki itt volt. Talán nem hivatalos téli felkészülésnek is lehetne tekinteni ezt a vendégszereplést.

Sajnos, nem kezdődött jól a verseny. Rögtön az első nap Szűcs Zoli, aki egyik elismerten legjobb pilótája magyar mezőnynek, leszállás közben egy villanydrótnak ütközött, majd kb. 8-10 méter magasból lezuhant. Súlyos töréseket és belső sérüléseket szenvedett. Reméljük

hamarosan felépül. Gyógyulj meg mielőbb, Zoli! Az igazsághoz tartozik, hogy minden nap történt legalább egy súlyos baleset, és sajnos egy halálos kiemelés is.

Véleményem szerint nem a hely, vagy az időjárás, vagy a nem megfelelő biztonsági

feltételek okolhatók ezekért a balesetekért. Egyszerűen arról van szó, hogy egyre több pilóta érkezik ide a világ minden tájáról. Mivel most a szokásosnál is később rendezték ezt a versenyt, sokan több hónapos kihagyás után, és egyébként is kevés tapasztalattal érkeztek ide. Az éjszakai kicsapongások sem hatnak kifejezetten jól a másnapi repülésekre, ahol a hegy közelében gyakran turbulens, dobálós termikek között, gyorsan, és leginkább jól kell dönten...

Az első napokban, az egyébként addig kitűnő időjárás sem kedvezett a mezőnynek. A feladatok 35-70 km között voltak. Az emelések átlag 3 m/s körül alakultak, de ritkán előfordultak erős, 7 méteres liftek is. Záporok, zivatarok is színesítették a küzdelmet. Az utolsó versenynap a gyenge idő miatt érvénytelen lett.

A magyar pilóták a körülményekhez képest jól repültek. Láttam, hogy az addig kitűnően motivált, jó hangulatú pilótákra hogyan hatott Zoli balesete. Amikor egy ilyen kvalitású pilótát ér baleset, természetes, hogy mindenki elgondolkodik azon, hogy ha vele megesik akkor... stb. Történjen ez messze a világról.

124. szám – 2003. április

madártoll

másik felén, messze mindentől és mindekitől...

Szerencsére a balesetet követő napokban ránk szakadt sokk után sikerült mindnyájuknak valamennyire felül-emelkedni a törtéteken. Nem valami szívet melengető érzés az intenzív osztályról menni a starthelyre...

Mindent összevetve, a balesettől eltekintve, egy hasznos, ismét sok tapasztalatot jelentő edzőtábort hagytunk a hátunk mögött. Forgó Szilárdval mi kaptuk az első kettő Nova Radont (DHV 2!!) amely itt debütált. EZ ITT A REKLÁM HELYE...

Számomra nagy szakmai elismerést, és örömet jelentett, hogy az új Radonon a fékek beállításával engem is megbíztak. Mivel kiutazásunkkor még nem volt kész a DHV-teszt, én Brazíliában, míg ezzel egy időben a gyári pilóták Ausztriában állígtatták a fékeket. Nagy büszkeséggel tölt el, hogy teljesen függetlenül egymástól, a végleges, tehát DHV-s beállítást szinte centiméterre ugyanúgy állítottuk be.

Végül a teljesség igénye nélkül az eredmények (ezek csak számok, mindenki aki ott járt számokkal nem mérhető élményekkel és ta-

pasztalatokkal gazdagodott, függetlenül ezektől...):

Real Minas International Open

Open class: ...4. Simonics Péter, Nova Radon M (az első széria ernyő ebben az osztályban).

Serial class: ... 2. Simonics Péter; ... 7. Szőke Gábor, Ozone Proton GT; 8. Vértés Balázs, APCO Keara; ... 10. Szegedi Miklós (képünkön), Ozone Vulcan.

Találkozunk az Eger Kupán!

Simonics Péter





Valadares 2003.

(Brazília 2.)

Peregnek a filmkockák, és bár a kép enyhén szemcsés, olyan Caipirinha szagú, jól kivethető az Ibiturunára vezető út. Kidugom a kezem a kocsi ablakán, és a széllel játszom. Az idő egészen kellemes, olyan 22 fok lehet. Felhő alig van az égen, a csillagok jól látszódnak. A kocsiban Lenny Kravitz épp a Fly Away című számát üvölti. A sors különös fintora gondolom, nem-sokára lesz 2 éve, hogy egy hasonló nevű iskolában elkezdtek nekem magyarázni a siklóernyőzés alapjait. Végiggondolom az eddig megtett „hosszú” utat, és valahogy ez a Brazília pontosan illeszkedik a sorba.

Tiszta ideg vagyok a bécsi reptéren amíg a gép a kifutópályán gurul. Persze ebben nagyrészt közrejátszik, hogy a repülőjegyet otthon felejtettem, és Győr után kellett visszafordulni érte. Még sze-

rencse, hogy ennyivel előbb indultam. Az is lehet, hogy a hajnali erős kávé dolgozik bennem, vagy csak egyszerűen rég repültem úgy, hogy nem az én kezemben van a kormány. A gép megáll, felbőgeti a motort és vár. Toljad már, gondolom magamban, és mintha csak erre várt volna elindul Párizs felé. Hirtelen emelkedünk, de amint a kerekek elhagyják a kifutót egy csöppet sem izgulok. Ez a közeg ismerős... A felhőalap elég alacsonyan van, és mikor átütjük csodálatos látvány tárul elém. Gyönyörű napsütés és az Alpok hófödte csúcsai, amint kilógnak a felhőtakaróból. Párizsban nagydarab biztonsági őr próbálkozik. Azt mondja a kézipoggyászom 13,2 kg, és csak 12 lehet. Pár dolog zsebbe, a csomag 12 kilót nyom a mérlegen. Több mint 11 óra után végre leszállunk Rióban. Van egy teljes napom, megveszem a buszjegyet Valadaresbe, és kimegyek az

Ipanemara. Ugyanis a helyiek azt mondják a Copacabana már nagyon koszos. Persze tűz a Nap, még az árnyékban is folyik rólam a naptej. Állítólag ma szokatlanul magasak a hullámok. Háromszor is megjelent egy mentőhelikopter, a víz felett olyan 3 méterrel megállt, az első sor napernyőket a szele hátradobta, de a lényeg, vagyis a fuldokló megvolt. Én is kipróbáltam, na persze nem a helikopteresdit, hanem a hullámokat. Rendszerint a következő séma szerint történt: beúsztam, elkezdtem egy kicsit bodysurfolni a hullámokon, aztán a hullám megfogott, fejjel lefelé fordított, néha odavert a földhöz, de rendszerint túléltem.

Brazíliában a leghidegebb azt hiszem a buszon van. Valadaresbe utazom és kb. 9 órát kell kibírnom pulcsiban és hosszúgatyában a 15 fokban. A légkondinak két állása van, és általában az ON-t használják. Hajnalban érkezem a spártaian be-

rendezett kis szobába, de minek is kell több, mikor csak alvásra használja az ember. A ventilátor rotálása eleinte még zavar, és nem merem maxra felcsavarni, de később már egész jól hozzászokom. Kimegyek a mosdóhoz, és Losimisi enyhén mákos arcába botlom. Akkor még nem tudom, hogy holnap már az enyém is hasonlóan fog kinézni, az átmulatott éjszakát receptre adják. Tolunk egy reggelit a közeli kis síttesben (ez lett a neve, mert azt hogy Stocchi Paes sokkal nehezebb kimondani), megismerkedem a succok és a salgadok gyönyörű világával. Aztán beindul a verkli, felszállítás (egy óra zötykölődés a fapadokon), szakértés a starthelyen, kis succo itt is, aztán start nagy reményekkel, melyek mintegy 13km-ig tartanak. Lehet, hogy mégse olyan, mint a biciklizés? Persze megrohan a sok gyerek, mind segíteni és egy kis pénzt akar. Szerencsére az út közelében sikerült leszállnom, így elég hamar visszajutok a városba.



Várunk az ablaknyitásra



Fördös Zoli a levegőben

Az első héten teljesen el vagyok tévedve. Nem tudom mivel magyarázni, eddig bárhol jártam azonnal visszatálaltam, az irányokat nagyjából tudtam, de itt valahogy kilépek egy épületből és automatikusan a rossz irányba indulok. Szerencsére 1 hét alatt átáll az agyam, és újra olyan vagyok mint régen, mint akinek iránytű van a s***ében.

Az XC GV-vel kezdődik a versenyszezon. Illetve volt egy másik is, de az még akkor, mikor nem voltam kint. Az XC GV-n az a lényeg, hogy az adott idő alatt te repüld a legnagyobbakat. A 4 legjobb távot számít. Ezen alig adogattuk le a távokat, mert a verseny már elkezdődött, mire odaértünk, de persze hülyeség volt, mert egész jó helyeket kaptunk volna. Berci 8-ik lett a végén. Kis szünet után CBP, mely olyan brazil liga szerű, egész évben vannak ilyen kis két-

napos versenyek. Itt is megadtak egy irányt, és az volt a lényeg, hogy ki tolja a legmesszebb. Első napon jól választottam, az út bal oldala sokkal gyorsabb volt, mint a jobb. A 107,3 kilcsivel a 8-ik helyet csíptem meg szériában. Berci egy völgy átrepülésekor lerohadt 60-nál, Sanyinak 88-ig adta. Második nap fordul a kocka, túlzottan tolom, bejön egy cirrus és 68-nál tizedel. Még 2 órával később is repülnek át a fejem felett. Sanyiéék 92-94-nél szállnak le. A végén szériában Berci 22-ik, én a 13-ik, Sanyi openben 20-ik. Ránk fér egy kis pihenés. A hídon ballagunk át a gyönyörű felhőutak alatt a strandra. El sem hisszük, hogy ilyen időben nem repülünk. A felhőzet kb. 5/8, és amilyen a tankönyvben meg van írva. Azért a strandon sem rossz. A víz legalább hideg és szép, kedves lányokból sincs hiány. Kis pihenés után már a nagykarttyákkal együtt kezdődik a brazil

open. Itt már komoly feladatok vannak. Az első nap elég sittes az idő, Peti taktikai utasítása a következő: „Valószínűleg nem fognak beérni a célba, ezért várjunk kicsit, mert minden km számít.” Tényleg az első ember is csak 21 km-re jutott. Végülis aznap ott szálltam le, ahol a Frankie Brown, csak ő akkor már túl volt egy fordulóponton. Mikor szóba elegyedtünk, viccesen megjegyezte, hogy na tessék, még egy magyar. És aggódva érdeklődött, hogy Szájmonix és Forgó mit tolt. Második nap egy szembeszeles szakasz tizedelte meg a társaságot. Amikor a feladatot kiírták, akkor még nem fújt úgy a szél, de mire odaértünk úgy beerősödött, hogy parkettán alig haladtunk. Közülünk majdnem mindenki a fordulópontnál leszállt, én még repültem 3 kilcsit utána, Peti jóval többet is, csak épp az előző fordulópontját rontotta el, Szegedi Miki pedig 8 km-t tett meg a szembeszeles szakasz után. A következő napon viszont már 6 magyar volt a célban, illetve 7, csak a Losi elrontotta valamelyik fordulópontját. Peti 4-iknek ért be, őt Barth Sanyi, Berci, én, Szőke Gabi és Szegedi Miki követte. Nagyon jó érzés volt ennyi magyarral együtt hajtani a célban. A következő napon Bercivel nagyon jól kaptuk el a startot, és a folyóhoz kb. 4iknek értünk oda. Megbeszéljük, hogy a folyó bal oldalán fogunk menni, mert a helyiek szerint az a jobb, de mikor odaértünk a bal oldal teljesen halott volt, a jobb oldalon meg egy kis remény volt a továbbjutásra. Ha bejött volna... Na azt hiszem ezen a versenyen mindenkinek volt olyan napja, amikor sűrűn alkalmazta ezt a kifejezést. Sanyinak a zsinórjaival volt probléma az első nap, Peti a másodikon fordulópontot rontott, Misi a 3. és a 4. napon csinálta ugyanezt, Szilárd az első két napon ült hamar a földön, ráadásul a 3-ik napon nem is startolt el stb, stb. Nekem ez a 4-

ik nap volt ilyen. A célban végül Peti, Miki, Szőke Gabi volt a sorrend. Az utolsó előtti napon az első boly Petivel és Sziszivel az élen hamar meglépett, alig bírtam követni őket, jó 10 percet vertek rám a célban. Engem az vigasztalt, hogy a végsiklás előtti utolsó tekerésben lenyomtam a későbbi open győztest, és így a célba is 7 mp-el előbb értem. Sovány vigasz, Peti már a zsákján ült. Szilárd aznap 2-ik lett openben, Peti 4-ik, én 8-ik, utánunk Misi, Sanyi, Szőke, Berci, Fördös Zoli volt a magyar sorrend. Utolsó nap ismét rossz volt az idő, végül olyan kevesen repültek meg a távminimiumot, hogy érvénytelen lett a nap. A végén a helyezések a következőképp alakultak: Peti 2. (openben 4.), Szőke 7. (12.), én 8. (15.), Miki 10. (18.), Berci 13. (19.), Sanyi (csak open 25.), Szilárd 22. (32.), Losi 23. (33.), KisKovács 24. (34.), Fördös Zoli 26. (35.), Tamaskó 27. (37.), TasiPepó 38. (86.).

Az emberek hiperlazák. Azt hiszem évekkal hosszabbította meg ez az utazás az életemet. Számukra azzal a problémával, ami nem oldódik meg magától, nem is érdemes foglalkozni. Mindent betölt az ejráérünkarramég életérzés. Az emberek hiperközvetlenek. A strandon a medencében odaúszik hozzám egy srác, és szóba elegyedünk. Itthon az első gondolatom az lenne, ami ott meg se fordul a fejemben, és tényleg, a beszélgetés után a barátnőjéhez úszik vissza. Bárki-bárhon leáll veled dumálni, legyen az egy 70 éves fogatlan bácsika a sorban, vagy a modellek, akikről Penelope Cruz, Salma Hayeket, Halle Berryt mintázták. Megjegyzem, a színésznők nem lettek olyan jók, mint ők. Este a Tom Caféban szól a zene, az asztalon a sokadik caipirinha hever, és én már tudom, hogy ha van rá mód, akkor jóvőre ugyanitt...

Vértes Balázs

28 Schmittenhöhe: az osztrák Nyikom

Lég-tér

A távrepülőtábor, ahol ha nem repülsz távol a részvételi díjad egy része visszajár!!! 2003 június 21-27. 6 éjszaka/ 7 nap repülés

Igen, végre megvan! Hidd el sokáig kerestem, de most megtaláltam. Ez az a hely, ahol biztos távol fogsz repülni, vagy ha nem, akkor a részvételi díjad egy része visszajár! A hely adottságai lehetővé teszik, hogy bevállaljam, amennyiben a résztvevők több, mint 20%-a távol repül (ez csak azért kell, hogy Mr. Időjárás ne tegyen anyagilag tönkre), és neked ez nem sikerül, akkor

a 195 eurós részvételi díjadból 40 eurót visszakapsz. Persze szerintem senki nem fog erre a sorsra jutni!

A helyről: Kb. 650 km-re Budapest-től fekszik Zell am See, mely fölé a majd 2000 méter magas Schmittenhöhe magasodik. Ez a hely az osztrákok Nyikomja, rengeteg osztrák csúcs, sőt egy sárkányos világrekord is született már innen. (A jelenlegi siklóernyős háromszögrekord is érinti ezt a helyet.) Képzeld el a Pilis DNYi oldalát, csak a szintkülönbség 1200m, a gerinc pedig 20km hosszú. A 40es hurok tehát adott. :-) Ha kitekersz, és jól tolod, akkor simán lehet az a hurok 120as is!



A felhőalap gyakran 3500 méter feletti, majd lemérjük! A gerinc egy hosszú völgy mentén húzódik, azaz ha nem adja tovább, akkor simán leszállhatsz a völgyben bárhova, és visszastoppolhatsz (itt ez még működik), esetleg a helyi kisvasúttal, vagy busszal visszajuthatsz a leszállóhoz.

A szállás: Remélhetőleg nem kell majd sok időt eltöltenünk itt, de egy szép kempinget találtam, mely pont a zelli tó partján fekszik. Sok egyéb sportolási lehetőségre is mód van (fürdés,



124. szám – 2003. április

madártoll



röplabda, szörf, gleccserszízés, MTB, stb.).

A család: Nehogy otthon hagyd őket! Amíg te repülsz, ők kirándulhatnak, síelhetnek, strandolhatnak. Nekik a részvételi díjuk 55 euró.

A starthely: Van vagy 4 db., ezért szinte minden irányban startolható. Jó, ha tudod, hogy ez télen egy sípályarendszer, úgyhogy bőven van elég hely teríteni, startolni, reggelizni, bénázni. Helyi adottság (a leggyakrabban használt DKi starthelyen), hogy általában már korán (11 körül) el lehet, sőt érdemes is indulni, mert később a

beerősödő északi szél néha megnehezíti a startot. A starthelyre egy sífelvonóval jutunk fel, melyre a bérlet egész héten érvényes, azaz ha véletlenül a szállóban kötél ki, akkor simán megpróbálhatod még egyszer, vagy akár egy kellemes esti gyógyira is felmehetsz. Ha startra alkalmatlan lenne az időjárás, akkor térítésmentesen lehoz-
nak.

Szóval mindez (6 éjszaka szállás a kempingben, felvonóbérlet 7 napra, mely tartalmazza a repülési jegyet, valamint a fel- és leszállásjegyet egész hétre) 195 euróért kapható, és ebből 40 euró visszajár, ha több mint 20%-nak sikerül, ami neked nem.



Esténként várható a kötelező szakértés, érdekes előadások, vetítések, valamint a távrepülés misztériumának eloszlátása.

A helyen kötelező az IPPI kártya és természetesen a kiegészítő sportbiztosítás!

Jelentkezni 50 euró befizetésével április 1-től május 10-ig lehet.

email: vb@westel900.net

telefon: 30-4757424

<http://www.tar.hu/tavreptabor>

Vértés Balázs

Ultrakönnyű repülők találkozója

2003. július 05-06. Rétság Repülőtér

Szeretettel várjuk a repülés szerelmeseit és minden érdeklődőt július 05.-én a 10 órától kezdődő rendezvényünkön!

PROGRAM

- Motoros sárkányok légi bemutatója
- Motor nélküli sárkányok vontatása
- Szalagbemutató motoros sárkánnyal
- Hőlégballon
- UL-ek (FOX, Kolibri stb.)
- Repülőmodellezők
- Hátmotoros paplanernyős
- Ejtőernyős ugrás helikopterből
- Rendőrakutyák bemutatója
- Stargate Társulat: hastánc
- Miami Versenytánc Egyesület
- Akrobatikus Rock and Roll
- Személygépkocsi és motorkerékpár kiállítás
- Ipar- és Népművészeti kiállítás és vásár
- Íjászat, Lövészet
- Kard és fegyver bemutató
- Számítógépes fantomkép összeállítás

- Márka zenekar
- Légvédelmi Haditechnikai bemutató
- Ügyességi versenyek gyerekeknek
- Sétalovaglás
- H.É.V. együttes bemutatózó előadása
- Sétarepülés
- Tombola
- Tűzijáték
- Utcabál

Sátorozás, víz, kaja a reptéren! Tankolás megoldva!

A repülővel érkezők július 4-én délután vagy 5-én 9 óráig legyenek a repülőtéren! Szállás: Panziók és magánházakban (mindenki magának, lásd a tájékoztatót)

Információ: 06-20/9337-059; 06-35/350-081

Keserű Lászlóné Ildikó
rendező



Egy „frog”-nak (hunosan: békazabáló-nak) aligha kell Michel Touitou-t bemutatni. Különösen, ha szárnyas az illető, mégpedig ultrakönnnyű. Archetípusa annak a post-beat, naivan balos értelmiséginek aki a 68-as párizsi diákmozgalmak hagyatékeként élete értelmét személyes szabadságának korlátlan megélésében hiszi. Ennek legkifinomultabb és hatékonyságban felülmúlhatatlan formája számára a repülés. Erre tette fel az életét. Lágyan, lazán, szelíden, de félreérthetetlenül.

Tavalyelőtt, amikor egy kameruni kiruccanás alkalmával állami támogatással szervezett óvszer reklámhadjárat keretében óriás kondomokat vontatott (transzparensként) a szavannák és a favellák felett, megtalálta szíve virágszálát, a bájos Marie személyében, aki azóta a csapadékos párizsi klímát kószolgatja és a szeptemberben született példásan csendes hercegnőt, Nalle-t menedzseli. Jó életük van. Meg vannak elégedve a sorsukkal. Francia szokással ellentétben bejelentés nélkül csemeték be hozzájuk, egy esős-szeles decemberi napon. Fel is ébresztem őket. Michel ásítózva ajtót nyit, kezembe nyomja a békésen nyekergő, úgy 30 centis Nalle-t. Alig nyom 3 kilót élő súlyban, de hihetetlenül tonikus és egyenesen katonaviseltnék tűnik.

Ez volna a jó génállomány? Kérdelem magamtól, miközben Michel kávét főz a szerény de eredeti módon berendezett földszintes polgári ház nappalijában, ami már évek óta klubhelyiségként működik, olyan szinten, hogy egy igazi „bisztró” kategóriájú bárpult szeli ketté, melynek egyik oldalán általában az egymást zajosan túlvetítő növendékek nyüzsögnek, másikon pedig Michel megfontoltan hallgatja ökörségeiket, közben kávét főz, vagy éppen



pezsgőt bont egy-egy újonnan „eleresztett” sasfiók egészségére.

A jó kávé kortyolgatása közben lepem meg Michelt kéresemmel, hogy nyilatkozzon a Madártollnak, mégpedig azonnal. Mire végiggondolná, már be is kapcsolom a diktafont és neki is szegeztem az első kérdést:

Madártoll: Hogyan került a hátadra motor?

Michel Touitou: Előtte alpinista voltam. Siklóernyőzni azért kezdtem el, hogy a hegycsúcsokról hamarabb visszajussak a völgybe. Néhány 7000 m fölötti csúsról alásiklottam így, majd az a cimborám, akivel együtt másztunk, a motoros sárkányrepülést is megismertette velem. Coulommiers-ban, (Párizstól 60 km-re keletre, egy elhagyatott katonai légibázison) volt a placcunk, hamarosan ismert már az egész sárkányos társadalom, egy kettőre oktató lett belőlem. Fel is hagytam minden más, „normálisnak és konformistának” nevezhető tevékenységgel, ULM repüléssel

keresem a kenyerem. Lakóhelyem ugyan alaposan benne van a Melun-i MCTR-ben, de itt a falu végén az országút egyenes szakaszát használom kényszer-felszállóhelynek, így a motoros sárkány számomra a legpraktikusabb közlekedési eszköz, amikor oktatni megyek valamelyik környéki UL reptérre vagy hátimotoros libalegélőre. A légügy és az irányítók ismernek, talán kijár már nekem ennyi kiváltság. Lusta ember vagyok, a repülés érdekében nem szeretek sokat és messze közlekedni. Amikor megjelentek az első hátimotorok, rögtön láttam, hogy előbb-utóbb a kertemből fogok üzemelni.

M.: Nem frusztráló hátimotorral bohóckodni annak aki a szabad szárnyalás, a levegőég mesterkéletlenségéhez szokott?

Michel: Ez egy egész más világ. Lehetőségeiben is. Siklóernyővel az időjárás rabja vagy. Ha nem megfelelőek a körülmények, csak lesiklásra, franciásan „plouff”-ra lehet számítani, ha pedig van „időjárás” akkor vagy egy lejtő felett kolbászolsz, sokszor csak arra figyelve, hogy helyesen vakargasd a hegy gerincét, vagy a termikeket tekergeted, de repülésed minden esetben az időjárás fogságában történik. Lehet ebben is élvezetet keresni, sőt találni is, amint ezt én is sokáig tettem, de ma már nem lennék ehhez elég türelmes.

M.: De maga a repülés érzése, az nem károsodik, nem rontja meg a ketyere, ami ott berreg a hátadon?

Michel: Persze, hogy nem ugyanaz az érzés. De nem is azt kell keresni benne. A legtöbb siklóernyősnek az okoz csalódást, hogy a siklóernyőzést akarják újra felfedezni, motorral a hátukon. Ugyanazt szeretnék megkapni, amit a motor nélküli ernyő biztosít, a starthely vagy a csörlés velejárói nélkül. Ez balgaság. Képzeld el, hogy a kerékpározás a hobbid. Aztán veszel egy motorkerékpárt, és úgy akarod használni, mint a biciklit. Pedált szerelsz rá, hogy tapasztasd, a hegytetőre érve pedig kikap-



csolod, hogy motor nélkül gurulhass alá. A motorkerékpárt sem erre találták ki, a paramotor sem siklóernyős kiegészítő. Utazni, kirándulni, közlekedni lehet vele a levegőben. Arra való. Azok akik a hátimotort kritizálják, sok esetben megvetéssel beszélnek róla, nem jól, nem céljának megfelelően használják, ha használják egyáltalán.

M.: Konkrétan, a folyamat hogyan zajlott le? Hogy lett a siklóernyősből hátimotoros?

Michel: Rengeteget repültem Franciaország széles területein. Egyszer aztán összefutottam Didier Eymine-nel, aki nagy lelkesedéssel mutatta nekem hátimotoros drótkakadályát. Azt aztán nem lehetett tökéletesnek nevezni.

És látva Didier lelkesedését, mégis kedvet kaptam hozzá. Ez 1989-ben volt. Az első konkrét lépések akkor történtek, amikor Guadeloupe-ba mentünk egy motoros sárkányos expedícióra. Ismertem már a ránk váró helyszíneket és úgy gondoltam, hogy paramotorral lehetne igazán élvezni a ránk váró tájakat. Megkerestem Guillaume Dufaur-t az Adventure-től és meggyőztem, hogy adjon egyet kölcsön, tesztelésre. Annyira tetszett neki az ötlet,

hogy ő is eljött. Jókat repültünk közösen, bár a feltételek elég férfiasak voltak. Mellette persze repültem sárkánnyal is. Az expedíció után Guillaume, akinek tetszett ahogy repültem, rávett, hogy versenyezzek gépével. Be is iratkoztam az első nemzeti bajnokságra. Hegyi verseny volt, nem voltunk túl sokan, gyakorlatilag a ma oktatóként ismert veteránok voltunk ott, Pierre Allet, Jeorjaguet, a haverom Plisson, aki az alpinizmusról áttért a motoros sárkányra, és akivel végül ennek a versenynek a két első helyét sikerült megnyernünk. Ez 1992-ben volt.

M.: Hány repült órád lehetett akkoriban?

Michel: Nem tudom pontosan, de az első évbe úgy negyven férhetett bele. Rengeget repültem korábban siklóernyővel és még többet motoros sárkánnyal, a kettő szintéziséből óriási előnyt tudtam magamnak kovácsolni a többi versenyzőhöz képest. Motor-lélektan, üzemanyag-gazdálkodás, navigáció, ezek a dolgok már jól mentek nekem, az ernyőnek sem igen voltak már titkai. Ráadásul már akkoriban a Solo motort használtam, ami az akkor elterjedt JPX-nél jóval kevesebbet fogyasztott.

M.: Utána eredményekben gazdag évek következtek... Mondanál néhány számot?

Michel: Nem valami jó a szám-memóriám. Többször voltam európai szinten második, nemegyszer francia ezüst-érmes, az első világbajnokságon harmadik lettem, egyébként minden versenyben az első tíz között voltam.

A versenyzés egyébként soha nem érdekelt igazán, soha nem készültem, gépeimet se készítettem fel soha.

Ugyanazzal a cájggal versenyeztem, mint amellyel azelőtt való nap még oktattam, edzést nem tartottam, valószínűleg ez hiányzott. De én azért versenyeztem, hogy repülhessek, és nem fordítva.

M.: A nappali falain látható képek nem annyira a versenyekre, mint az egzotikus tája-

kon tett túrákra emlékeztetnek. Ezekről mondanál valamit?

Michel: Az első nagy „raid” –et Thaiföldre szerveztem. Még 1993-ban. 14 hátimotoros cimborával. A repülési engedélyek beszerzése és az útvonalak megtervezése volt a nagy feladat. Ennek érdekében fél évvel azelőtt odautaztam és elkezdtem ostromolni a hatóságokat. Nem is hallottak addig hátimotorról, de még ULM-el sem repült náluk addig senki. Sikertült meggyőzni őket, azóta Thaiföld valóságos hátimotoros paradicsom lett.

M.: Ez mindig így van, hogy amikor egy ilyen távoli országba mérsz repülni, előtte mindig kitaposod az repülési engedélyek rögs ösvényeit, vagy van úgy, hogy csak odamész és lássuk mi lesz belőle alapon repülsz egyet?

Michel: Thaiföld esetében ez ki volt zárva. Ott kvázi katonai diktatúra volt, esélyünk nem lett volna kimagyarázni magunkat. Kémkedésért alighanem börtönbe kerülünk, és ez még a jobbik eset. De alapvetően háromféle ország van. Olyan, ahol kötelező az engedélyek beszerzése és ez ráadásul megerőltető. Néha bevállalható, amennyiben ezt a táj szépsége, egzotikuma, vagy ki tudja mi indokolja. Vannak azok az országok, ahol megkérlik az engedélyeket, de ezek könnyűszerrel beszerezhetőek. Valójában nem olyan boszorkányos dolog az egész, ha már egyszer végigcsináltad, másodszor már csuklóból megy, csak éppen kell rá szánni kis időt. A lényeg az, hogy a kérvényekből (legalább) úgy tűnjék, hogy nagyon profi vagy és abszolút tisztában vagy azzal, hogy mit akarsz és hogy mihez van jogod, a nemzetközi egyezmények, ICAO elvek alapján. Aztán vannak azok az országok, ahol nem kell az égvilágon semmiféle engedély. Bevallom, ma már inkább ezek az országok csábítanak pláne, hogy van ilyen is bőven, nincsenek is olyan messze, és van látnivaló ezekben is bőven. Ilyen mondjuk Törökország, Tunézia, hogy ne az európaiakat említsem.

M.: Merre jártál még?

Michel: Többször voltam a törököknél, Algériában, Marokkóban, (ezekben aztán minden engedélyhez kötött). Az USA-ban, Mexikóban, fekete Afrikában, és persze az öreg kontinens minden országában, a keletieket is beleértve.

M.: Amerika, mint helyszín sima ügy volt?

Michel: Az egyesült államok soha nem volt egy „laza” (cool) placc. De a repülés akkoriban még egy kiváltságos, védett szabadságformának számított. Mindennemű engedély nélkül lehetett használni az arra alkalmas légtérket. Még a nemzeti parkokban és rezervátumokban sem volt tilos a repülés, egyedül a fel-leszállás volt tilos. Így aztán végiglátogattuk az összeset, úgy, hogy a kerítésen kívül szálltunk fel.

M.: A helyi időjárási, aerológiai viszonyok nem voltak szélsőségesek?

Michel: Nem. Az európai ember nehezen tudja elképzelni, de valójában pont nálunk kínosak az időjárási viszonyok. Igen, Franciaországban nehézkes dolog jó, repülésre alkalmas időjárást kifogni. Sok a kontaszt, változás, állandó front-jövés menés van. Ezzel szemben, rengeteg olyan hely van a világon, ahol állandó, vagy legalábbis jól számítható időjárási viszonyok uralkodnak. Az sem gond, ha nagy a meleg. Attól, hogy forróság van valahol, még nem biztos, hogy turbulencia is lesz. Nem a magas hőmérséklet, hanem a hőmérséklet különbségek okozzák a termikus feltételeket, melyek a mi repüléseinket zavarhatják.

M.: A szél nem okoz gondot?

Michel: A széllel természetesen számolni kell. Már az útvonalak megtervezésekor figyelembe kell venni az adott évszakban uralkodó légmozgásokat, ezen felül pedig több alternatívát kell kidolgozni, hogy mindig hátszélben lehessen repülni.

M.: A másik tevékenységed a kiképzés. Tudod még követni, hogy hány hátimotoros növendéked volt?

Michel: Több mint kétszáz növendék-



nek a kiképzése járt sikerrel, nekik nem csak szakszót adtam, hanem tudást és biztonságot is. Összességében jóval több mint hatszáz embert eljuttattam odáig, hogy egyedül repültek és megízlelhatték a hátimotoros repülés élményét. Ezekből sokan megelégedtek ennyivel, mások megijedtek és lemondtak a folytatásról, de legtöbbjük előbb-utóbb visszajön és folytatja. És ezen felül, ott vannak a sárkányos, siklóernyős, motoros kisgépes haverok, ismerősök, akiknek a hátimotoros átképzését nem is számolom.

M.: Az, hogy a kiképzés helyszíne Párizstól 70 km-re, a „Marne” megyében, egy meteorológiai közismerten szerencsétlen vidéken van, évente átlag hány óra repülést tesz lehetővé?

Michel: Ha a növendékek mindig itt lehetnének, amikor jó az idő, évente akár 150 alkalommal is nyomulhatnánk, másfél-két órát délelőtt, amikor a harmat már felszáradt, de a termikek még nem indultak be és

legalább kettőt az esti gyógyban. Télen, ha fagy, egész nap repülünk.

M.: Kiképzéssel kapcsolatos elveid?

Michel: Igényesség. Semmi lazaság. Kőkemény vagyok. A placcom is technikusabb az átlagnál, így nem csak az ideális feltételek között végrehajtható minimális dolgokat tanítom, hanem a komplikált helyzetekben, turbulens levegőben, sőt rotorban történő fel-leszállást is gyakoroltatom. Elvem az, hogy tőlem úgy távozik a növendék, hogy önálló módon legyen képes repülni. Az autóm pilóta egyedül képes kell hogy legyen megtalálni a megfelelő fel-leszállóhelyet, eldönteni, hogy a körülmények alkalmasak-e a repülésre, adott esetben le kell tudjon mondani a repülésről, vagy teljes biztonságban végre kell tudja hajtani a megtervezett feladatot és földet kell tudjon érni, akkor és ott, ahol ő akarja. Mindezt minden külső segítség nélkül.

M.: Hogy ítéled meg ennek a sportágnak a fejlődését, jövőjét?

Michel: Nem igazán lehet fejlődésről beszélni. Először is, ez egy légi tevékenység. Az emberek több mint ötven százaléka nem alkalmas rá. A ma-radék ötvenből talán csak húsz százalékra tehető azoknak a száma, akik vágyódnak repülni, ezeknek jó, ha a fele rászánja magát, hogy kipróbálja egyáltalán. Már alig maradt valaki, őket is fékezik az olyan előítéletek, hogy: „nehéz megtanulni”, „ez egy elitista sportág”, „sokba kerül”, stb. Ez a sport nem kíván átlagon felüli képességeket, beszerzés és fenntartás szintjén nem veszesebb, mint egy alsó-középkategóriás motorkerékpár. A gond az, hogy nincs megfelelő marketingje, sem érdekvédelmi egyesülete. Ma minden sportág arról szól, hogy valamilyen terméket (termékeket) rá kell varrni a fogyasztóra, és ennek érdekében az ipar nem riad vissza semmilyen propa-

gandától. Mi ilyen értelemben nem vagyunk elég aktívak, de nem is lehetünk, mert addig amíg VTT-vel vagy jetskivel bárkinek nagyot lehet esni büntetlen, nálunk a kis baki is lehet végzetes, még a nagyon jók esetében is. Így aztán erkölcsi, etikai megfontolásból nem is volna vállalható az igazi, véresszájú propaganda. Nem marad más, mint a vegetálás, amíg lehet.

M.: En mégis azt látom, hogy körülötted mindig sokan vannak, és a hozzád hű növendékek, pilóták száma egyre népesebb. Egyfajta még meg nem holt (pénzköltő) pilóták köre volna ez?

Michel: Van egy ilyen jelenség. Szeretem tartani a kapcsolatot egykori növendékeimmel és irányítani fejlődésüket. Ők is szívesen ugranak be hozzám egy kávéra és repülés utáni dicsekvésre. Amikor nem alkalmas az idő, néha alig férünk el a nappaliban, akkor igazi klubhangulat van.

M.: Hol van ebben az üzlet? Ha egyszer már lepengették a kiképzés árát, minek a fejében vesződsz velük?

Michel: A két dolognak semmi köze egymáshoz. Élvezem, hogy itt vannak, jól érezzük magunkat. Még az sem fáraszt, hogy ugyanazokat a sztorikat hallom évek óta. Valószínűleg azért jönnek hozzám szívesen a növendékek, mert ők is jól érzik itt magukat. Találnak egyfajta közösséget. Ez így van jól, és csak így tud működni. Hogy is lehetne ezt aprópénzre beváltani?

M.: Milyen felszerelésre szavazol?

Michel: Minden attól függ, hogy mit akarsz kezdeni vele. Ma már mindent meg lehet találni a könnyű, pici, bivalyerős és megbízhatatlan hajtóművektől a nagyobb méretű, közepes teljesítményű és elfogadható élettartamú motorokon keresztül a nehéz és abszolút megbízható erőművekig. Keret, beülő és perifériák dolgában is ez van, van egyszerű és funkcionális, van mindenféle extrával szerelt, kinek kinek a szája íze szerint. Már csak azt kell tisztázni, hogy ki mire



Michel: Anekdota pont nem jut eszembe, de a legszebb repülésem emléke élénk még. Minden előítélettel ellentétben nem külföldön repültük, hanem idehaza. Négyen vágtunk neki az arany légszavar minősítésnek (min. 500 km két nap alatt), Vendome-ból a Pireneusokig átrepültük fél Franciaországot. Nem csak a táj szépsége és változatossága lepett meg, hanem az emberek is akikkel utunk során találkoztunk, akik hihetetlenül kedvesek és segítőkészek voltak. Ez után a repülés után bátran állíthatom, hogy nem szükséges a világ túlsó végére elmenni, hogy mesés élményekben részesülj. Tanácsom az, minden repülősnak, legyen ernyős vagy sárkányos, ha motorja van, használja kirándulásra, utazásra, fedezze fel a világot maga körül, és magát benne.

szánja. Én magam az egyszerű, megbízható, könnyen javítható és szerelhető szerkezeteket szeretem, azokat, amelyeket utazáshoz a lehető legjobban szét lehet szedni. A könnyen javíthatóság is fontos számomra, ezért az alumínium cuccokat nem sokra tartom. Nem vagyok meggyőződve az önindító hasznáról, jelenleg a vele járó többlettömeg és a technikai komplikációk még nincsenek arányban képzelt előnyeivel. Erre egyébként úgy átlag 200 óra után minden pilóta rá szokott jönni. Kivételt képeznek persze egyes olyan hajtóművek, mint a Koenig, azt nem is igen lehet berántani és talán a kis Vittorazzik, melyeknek az önindítója nincs túlterhelve. A levegőben történő újraindítás inkább szóbeszéd tárgya, mint valós gyakorlat, szerintem az sem indokolja a plusz kilók folyamatos cipelését. Az viszont nem hülyeség, ha ugyanaz a beülő többféle ernyőbekötést lehetővé tesz.

M.: Mivel fejezzük be, egy anekdotával, egy szép emlékekkel?



Tandem PPG

Claudine Lanaud írása Lionel Richard fotóival. Megjelent a Vol Moteur 2002 decemberi számában.

A négy lábról üzemelő hátimotoros siklóernyőzés egyre demokratikusabbá válik. Új ernyők, új hajtóművek az egykor rendhagyónak tekintett tevékenységet egyre banálisabbá teszik.

A tandem siklóernyőzést gyönyörét tizenkét évvel ezelőtt tapasztaltam meg először, a Grand Bornand-ban. Imádtam. Párommal, Lionel-el távol lakunk a hegyektől, így a repülés motoros (és akkor még magányos) szabadságához kellett hozzászoknunk.

Később aztán a legendás Pierre Allet elvitt kétszemélyes trájkos siklóernyőjével, amit egy JPX 320-as hajtott. Akkor hirtelen a trájkban láttam a megfejtést a párban repülésre, egyébként sem lelkesedtem túlzottan a lábról történő felszállásért. Később bebizonyosodott, hogy a kerékről történő felszállásnak is meg vannak a maga korlátai, ráadásul utánfutón kellett hurcolni a trájkot, végül beleuntunk.



A Ludo féle mini bukócsőves PAP



A CP4 -es a felső meghosszabbított távtartó botokkal

Tavaly nyáron meglátogatott Stéphane és Corinne, régi haverok, akik időközben rájöttek a megoldásra. Egy szép nyári estén Steph elvitt egy körre az általuk használt masinával, és mire lábam ismét a földre értek, már feltétlen híve voltam a repülés ennek a módjának.

Annak érdekében, hogy emberemmel a nekünk (és főleg nekem, mint utasnak) legjobban megfelelő repülő szerkezetet kiválaszthassuk, na meg azért is, hogy gyakorolhassam az utas feladatkörét (fel-leszálláskor a rutinosan mozgó és viselkedő utas nagy segítség!), úgy döntöttünk, hogy sorban meglátogatjuk a tandem hátimotorral repülő francia szakembereket.

Ennek a „Tour de France”-nak a során megismertük a piacon fellelhető összes hajtóművet, felfüggesztési megoldást és ernyőt.

Hajtóművek:

Tapasztalataink alapján négy motor jöhet komolyan számításba, mindegyik önindítóval szerelve. Ebben a műfajban az autonómia és a biztonság ezt megkövetelik.

A Zanzottera MZ 34 313 cm³-es, 25 le-re adják, jó hírre már nem kétséges.



A Reflex, a hattyúnyak-rendszerű távtartóval

Jó technikával Steph már vitt el 100 kg-os utast is vele. Saját 82 kg-os pilótasúlyát, az ernyő 8 kg-ját és a cájg 40 kg-ját ez nem kevesebb mint 230 kg-os felszálló tömeget eredményezett a Mérak 42 alatt. A varió persze nem akadt ki, de azért minden rendben volt.

A Simonini Mini 2+, 202 cm³-ével 28 lóerőt ad le, egyre több gyártó alkalmazza. Még a Fresh Breeze is beiktatta katalógusába a Solo és a Monster közé. Dominique Chollou, a vén róka, mindjárt kapott az alkalmon, hogy jellegzetes vázainak egyikére ezt a motort szerelje, fiának, Ronan-nak a nagy örömére.

A Corsair M2IY -t PAP 1400-as vázra szerelve próbáltuk ki, 120 cm-es sróffal szerelve. Kategóriájában ez a legkisebb hajtómű, 172,5 cm³ ellenére 21 lóerővel bír, s mi több, ezek a lovak ott is vannak, amikor kell!

A Hirth F33 -at „Monster”-nak keresztelték a Fresh Breeze-nél. 2 k-al nehezebb, mint az általuk már egyébként is bivalyerősre tuningolt Solo motor. 28,5 lóerős, négy tollú légcsavar kell hozzá, hogy le is tudja adni. Tesztjeink során 220 kg-ot repített a levegőbe a 44 m²-es Twin 3 típusú ernyővel, nem túlzás: 1,7 m/sec-es varióval.

Felfüggesztések (bekötések):

Háromféle bekötésmód létezik, a „roll bar” (bukócső) két változatával. 1. Felső (váll felett előreahajló meghosszabbított „bot”) 2. Pilóta hóna alatt hattyúnyak-szerűen előrenyúló határoló, az utas középmagasan bekötve. 3. A vázhoz rögzített bukócsőre történő felfüggesztés.

Ernyők

Két márkát volt alkalmam kipróbálni, mindkettő trimmelhető. Ez a lehetőség igen hasznosnak bizonyult a szélcsendes felszállások során. Minden kipróbált ernyő kiváló tulajdonságokkal rendelkezett a repülésnek ebben a földi stádiumában. Ezek az ernyők a Flight Design Twin 3, 44 m²-es változata, az ITV 2 típusa, a Mérak 42 m²-es és a Turquoise 38 és 43 m²-es változatai.

A gyakorlat

Stéphane Maugard, vagy ahogy a szakmában becézik: „keresztelő Steph”, (a franciáknál keresztelésnek: baptême, hívják azt, amikor először reptetnek meg valakit) a Zanzottera-t használja, egy CP4-es vázba építve. Könnyen szétszerelhető, praktikus masina. Mérak ernyő tartja az árnyékot. Felső bot típusú bekötés.



A Monster Fresh Breeze a hosszú bukócsővel

tése többféle beállítást engedélyez, pilóta és utasának a súlya szerint. A pilóta beülője tandem siklóernyős jellegű, startnál egész komfortos benne a hancúrozás.

Komolyan vett és hathatós briefing után teregetés, hosszas helyezkedés, ernyő felhúzása, középre helyezkedés, gázadás. Az utast ez alatt a két váll fölélt előrenyúló botok irányítják, mozdulatait mintegy meghatározzák. Nyargalásnál viszont elég kínos homorított-hátradőlt pozíciót kell felvennie, miközben a beülőjét a bothoz rögzítő hevederekbe kapaszkodik. Előbb az utas emelkedik fel és levegőben mindvégig magasabban van mint a pilóta, akinek ezáltal a kilátása korlátozott. A botok tisztes távolságot biztosítanak utas és pilóta között, (az intimitás kárára), de a pilóta így akár még keresztbe is teheti a lábait.

Erős szélben lehetséges az ernyővel szemben történő felhúzás, ilyenkor az utasnak le kell kuporodni, fejét lehajtja, kezét térdére helyezi, majd ha az ernyő

Ugyanaz a manőver a Monster-el



A felszállás előtti nekifutás a Reflex-el



feljött és stabil, Steph utasítására beáll az előre megbeszélte irányba és jöhet a start. Külön szót érdemel az a komolyság és profizmus, amivel Steph utasait okítja és ahogy minden részletre, minden mozdulatra van türelme szót és időt áldozni. Nem csoda, ha az utas úgy érzi, aktívan vesz részt a repülésben.

Ronan Chollou, akit mostanság csak „Silver Man”-nek becéznek a utóbbi idők versenyeredményeire (2002-es francia nemzeti és Európa bajnokság) való utalással, egy Reflex keretbe szerelt Simonini-t használ, a határoló „botok” a pilóta hóna alatt csatlakoznak a kerethez, a szárny viszont az utas váll fölélt van bekötve. Ennek az esztétikailag is értékelhető megoldásnak az a sajátossága, hogy az utas beülőjének a bekötéspontja megegyezik az ernyőével, ami ez esetben egy 38 m²-es ITV Turquoise. Pilóta és utasa között nincs semmiféle határoló, teljes az intimitás. Ezzel a megoldással

A felső meghosszabbított botos megoldás Zanzottera-val



kapcsolatban elkerülhetetlenek az ennek az újságnak a profiljával összeférhetetlen fülledt fantáziák. Az viszont felvállalható előny, hogy az utas súlyától függetlenül az egész repülő szerkezet tömegközéppontja mindig ugyanaz. A pilóta az utas és a hajtómű közé szendvicsbe van préselve, a siklóernyős tandem beülő kiiktathatatlan, startnál a pilótának Donald kacsza módjára kell szednie a lábát, a csípőficamosok itt előnyben. Felszállásnál a munka nagyobb része az utasra hárul. Jelentős elméleti fejtágítás után a pilóta jelzésére az utas maga húzza fel az ernyőt és adja meg az impulzust a nyargaláshoz. A pilóta az ernyővel gazdálkodik, szétvetett lábakkal követi a mozgást és gázadással befolyásolja a tempót. A levegőben pilóta és utasa egy testet képeznek, ami oktatási szempontból is előnyös. Ronan át szokta adni a fékeket az utasnak, aki így könnyen és biztonság-

osan rá tud érezni az ernyő reakcióira, első egyedülrepülés előtt ez nem hülyeség. Az ernyővel szembeállva történő felhúzáskor Ronan féloldalasan helyezkedik el, egyik kezében az „A” sort, másikkban a fékeket fogva húzza fel az ernyőt. Amikor ez stabilizálódott. Pilóta és utas csak negyed fordulatot kell, hogy megtegyen a felszállási irány felvételéhez, onnan megy minden a fent leírtak szerint. Ez idáig egy 90 kg-os utas Ronan személyes rekordja, ami saját 70 kg-ját is beszámítva 160 kg hasznos tömeg röptét jelent.

Ludovic Migneaux, alias „Ludo”, az Atlantic Paramoteur hátimotoros oktatója korábban versenyszerűen ejtőernyőzött. Ez gyakorlatilag mindent el is mondott róla. PAP keretbe szerelt Corsair hajtóművet használ, 43 m²-es ITV Turquoise ernyővel. Pilóta és utas bekötése siklóernyős jellegű, (határolóval), Ludo újítása az a kerethez derék-magas-

A CP4-essel az utas magasabban van, mint a pilóta.



A Reflex intimitása a pilóta számára nem túl kényelmes



ságban illeszkedő csuklós bukócső ami éppen akkora, hogy az utast tisztes távolságban tartsa, (beülője két karabinerrel a bukócső elejéhez van rögzítve) és felszálláskor megfelelő irányba terelje lépéseit. Felszálláskor Ludo arra kéri utasát, hogy ne kapaszkodjon ebbe a keretbe, a felhúzást is egyedül intézi, az indító impulzust is ő adja. Az utas a keret által meghatározott irányba kapkodja lábait, az emelkedés siklóernyős módra történik. Utas és pilóta hagyományos Sup'air beülőkben terpeszkedhetnek, a levegőben az utas akár hátradőlt siklóernyős testtartással is kényeztetheti magát. A pilóta valamivel magasabban van, kilátásai így perspektivikusabbak, térdét viszont nem zárhatja össze. A fékeket itt is át lehet adni az utasnak pedagógiai vagy egyéb cézzal. Szélcsendben vagy erős szél esetén egy segítség megragadhatja a bukócsövet. Mind a mai napig Ludo sem tudta überelni a 160 kg-os hasznos terhelést.

Philippe Dessaigne, motoros sárkányos és hátimotoros oktató és a Fresh Breeze importőre a Monster-t használja a Hirth 33-al és 44 m2-es Flight Design3-as ernyővel. Ezt a cájgot a francia légügyi

hatóság (DGAC) engedélyezte, mint certifikált sorozatban gyártott légi járművet. (több száz oldalnyi dokumentáció, változatos terhelés és töréspróbák, na meg egyéb agyörgöcsök árán). A Monster-t nagyon hosszú bukócsővel látták el, két rögbi hátvéd gondtalanul elfér benne. Az utas beülője jó messze elől van bekötve, a pilóta teljes felszabadultságban mozoghat hátul. Philippe azt szokta kérni az utastól, hogy elől fogódzkodzon a bukócsőbe és ő adja az impulzust, a pilóta meg az ernyővel bibelődik és a Monster borzasztó tolóerejét szabályozza. Az utas gátlástalanul és gyakorlatilag erőfeszítés nélkül szaladgálhat elől, enyhe fék mellett kivitelezhető a „rikxa”, vagyis az a pilóta számára eufórikus helyzet, amikor ő már a levegőben van, kényelmesen elhelyezkedik beülőjében, az utas meg elől még a sárgolyót koptatja a bukócsőbe kapaszkodva, mint ahogy az Kínában divatos. Ennek a kuli sorsnak egy bő gázsal nagyvonalúságot nem mellőzve vethet véget a pilóta. Egymástól tisztes távolságban, full-extrás Fresh Breeze beülőkben feszítve utas és pilóta között a kommunikáció gyári intercom által valósul meg, ez a kutyü egyébként reprádió, rádiótelefon, egyéb Hifi és talán fax és Internet lehetőségeket is biztosíthat.

A rendszer méretei, különösen hossza miatt a szárnyal szemben történő felhúzás nem ajánlatos, erős szélben az a megoldás, ha egy segítség fogja elől a bukócsövet a tolatás elkerülése végett.

Sajátosságok

Ami a leszállási technikát illeti, mind-egyik pilótának meg vannak a fortélyai és szokásai:

Ronan és Ludo motorral szállnak le, hogy ne stresszeljék a nyájas utast, aki még motorleállást gyaníthatna és pánik törne rá, Steph és Philippe viszont biztonság okokból inkább az álló motoros le-



Monster-rel utas és pilóta függetlenek de az egész túl hosszú és ez a mozgékonyság, kormányozhatóság kárára megy.

szállásra szavaznak. A pilótaszokások (és mániák) olyan apró részletekben is kiütözköznek, mint a kommunikáció: Steph és utasa kicsi, szimbolikus sisakokat viselnek, ha a pilóta mondani akar valamit, felemeli az utas fülvédőjét. Ronan előírja a bukót utasa számára, de ő nem használ sisakot, hogy jobban láthassa az ernyőt és érezhesse a levegőt, kommunikációilag pedig elég az utas feje mellett kiabálnia, a fent leírt meghítt közelség miatt.

Philippe hitc intercom-rendszere eléggé zavart a repülés szabadságérzetében, Ludo motoros sárkányon ismert „radio vox” típusú egymásközi kommunikációs rendszere viszont teljesen praktikusnak bizonyult. A tesztrepülések során kitűnően képzett pilótákkal volt alkalmam repülni, akik repülőeszközeiket

tökéletesen ismerik és uralják. Még egy-két accro-figurába is belekóstoltunk, wing-ek, waga-k és 360-ok egészen lenyűgöztek. Meggyőződésem, hogy a tandem PPG egy tök érvényes formája a repülésnek, nem csak utasreptetésre való, az utas szerepe lehet a navigáció, fényképezés vagy filmezés, a repülésben is aktív szerepet vállalhat. Steph és Corinne együtt versenyeznek, a minap a Vexin Rallye alkalmával 100 km-es távot repültek.

Választás

Minden pilóta meg van győződve róla, hogy az ő ketyeréje a legjobb, legszébb, legpraktikusabb, és ez így is van a rendjén! A gépébe vetett bizalom alapvető biztonsági tényező. Mint utas, azt kell mondanom, hogy minden egyes repülés ugyanolyan élvezet forrása volt, a gyönyör mindegyiknél ott volt. Azt sem éreztem, hogy valamelyikkel nehezebb lett volna a felszállás. Az is igaz, hogy ezek a pilóták módszerüket, stílusukat hozzácsiszolták saját gépeikhez, azok technikai sajátosságaihoz. Azt nem tudom, hogy melyik fog beválni, de abban biztos vagyok, hogy a lábról üzemelő tandem PPG-nek nagy jövője van.

Játékszabályok:

A technikai feltételek megléte és az érvényes lajstrom mellett, a tandem PPG gyakorlata PPG utasszállításra alkalmas minősítéssel ellátott szakszolgálati engedélyt feltételez. Az általános felelősség és utas biztosítás Franciaországban ugyan nem kötelező, de ez esetben nem célszerű megspórolni, mert baleset esetén az utas, vagy rosszabb esetben hozzátartozói egyértelműen a pilótát fogják felelősséggel vádolni, és eleve nyert ügyük van. A kárpótlás ilyen esetekben 3-500000 eurós nagyságrendű, a meg gondolatlan pilóta hátralevő napjai emiatt általában nem telnek céltalanul.



Fly for Rett

Mezei Katalin írása, Kántás Andor képeivel.

A közelmúltban két magyar sportrepülő, Kántás Andor és Latky Csongor az ultrakönnyű kétüléses kategóriában egyedülálló, veszélyektől távolról sem mentes küldetést teljesített. Apollo Fox típusú repülőgéppükkel három hónap alatt 25 500 kilométert tettek meg Sármellék és Sydney-Bankstown, illetve Melbourne között.

A vállalkozás mottója a következő volt: „Felhívni a közvélemény figyelmét egy olyan betegségre, amely csak a nőket érinti, s amelynek neve Rett-szindróma. Szeretnénk Magyarországon egy kelet-európai központot létesíteni, hogy a Rett-szindrómás betegek jobb és szakosítottabb ellátásban részesüljenek. Ez a

repülés ennek a létesítménynek az előhírnöke lenne.”

"Bebizonyítani a világnak, hogy egy magyar pilóta, magyar gyártmányú géppel képes maratoni útvonal teljesítésére. Ez lenne az első magyar ultrakönnyű repülőgép, amely teljesíteni a 21 ezer kilométeres, interkontinentális repülést."

Kántás Andor személyében elsősorban az apa repült Rett-szindrómában szenvedő Lucia lányáért és annak sorstársaiért – mint mondta, a kislányról ugyan csak Lúcia névre keresztelt ul-lel megtett 21 ezer kilométer inkább a figyelemfelkeltés eszköze volt. Hazájában a Rett-szindrómások helyzete mindmáig megoldatlan, az ellátásukért felelős szakintézet például szabályosan felvételizteti a beteg gyermekeket. A "rettes" szülők nemritkán belefásulnak a tehetetlenségbe, Kántás Andor azonban kézbe vette az ügyet és a botkormányt, s elindult a betegség kezelésében példamutató

Ausztrália felé, ahová – nem véletlenül – már 2003-ban, a fogyatékosok évében érkezett meg.

Műszaki hiba

Alig három éve jelent meg a magyar piacon az egri Halley-művekben gyártott Apollo Fox típusú ultrakönnyű repülőgép, mely iránt az utóbbi időben külföldön is mutatkozik kereslet. A típus – úgy mond – kéznél volt Kántás Andornak is, mivel két éve repültet vele utast a Balaton nyugati partján, Keszthelyen. A munka közben szerzett tapasztalatai alapján egy teljes esztendeig készítette fel a gépet a nagy utazásra. Többszöri halasztás után, 2002. november 2-án emelkedett a magasságra a Lúcia a sármelléki repülőtérről, fedélzetén Kántás Andorral és növendékével, Latky Csongorral. Az első és egyetlen műszaki meghibásodás közvetlen ezután történt: a szárnyban lévő üzemanyagtartály szivárgott. A gyártó egri telephelyére tett kényszerkitérő és az elromlott idő miatti kényszerpihenő után, újra startoltak, akkor már 50 méteres felhőalap alatt.

Vastag felhőzet, teljes gáz

Szegedet elhagyva az időjárás végképp viszontagságosra fordult. Felszállás után 100 méteres felhőalap várta a pilótákat. A felhőbe – a már említett okok miatt – nem repültek be, így viszont nem tudtak a tervezett biztonságos magasságban átkelni a Kárpátokon. A domborzatot szorosan követve, a kanyonokon keresztül, néha a szikláktól alig néhány tíz méternyire repülve jutottak el Bulgáriába, ahol rövid pihenés után folytatták útjukat Várna felé. Hihetetlenül vastag felhőzetben, teljes gázon, esetenként 180-200 kilométer/órás sebességgel haladva is csak napnyugta után 5 perccel érték földet az addigra már teljes díszkilágításban pompázó várnai repülőtéren.

Útvonal-módosítás

A műszaki hiba és a mind téliesebbre forduló időjárás miatt Kántásék kénytelenek voltak módosítani az útvonalat. Az Ararat hegyen való átkelés túlságosan is kockázatosnak tűnt, ezért a két vándor – bár mint a szíriai követségen megtudták, a hegyről elnevezett konyaknál nincs jobb – Irán "kiiktatásával", Szírián, Jordánián, Szaúd-Arábián és Ománon keresztül jutott vissza az eredeti útvonalra. A karácsonyt és a Szilvesztert Thaiföldön ünnepelték, ahonnan január 2-án indultak tovább Ausztrália, illetve a végső desztináció, Sydney-Bankstown felé.

Küzdelem az elemekkel és a hatósággal

A vállalkozás költségvetése igen szűkre szabott volt: a két pilóta – néhány cég és magánszemély támogatása mellett – túlnyomórészt maga "szponzorálta" a repülését. A nagy utazás során – minden jó szándékuk ellenére – több "balhé" részesévé váltak. Szaúd-Arábiába vízumot nem, csak átrepülési engedélyt kaptak, a rossz idő azonban lekényszerítette őket a tervezett útvonaltól. Szíriában – mivel fogytán volt az üzemanyag – berepültek a katonai légterbe. A "helyi erők" letartóztatták és kihallgatták a magyar pilótákat, sőt – biztos, ami biztos – kis időre a telefonjuktól, a fényképezőgépektől és a videokamerájuktól is "megszabadították" őket. Végül aztán – belátva, hogy semmiféle veszélyt nem jelentenek a szíriai hadsereg számára – útjára engedték a vándorokat. A pénzszűkéből adódó csúszások miatt több országba lejárt engedéllyel repültek be, Indiát elhagyva azonban már szigorúan tartották magukat a "menetrendhez". Ez az állomás más szempontból is emlékezetes maradt Kántás Andor számára: az ottani "ivó-

víz" úgy megbetegítette, hogy egy ideig félrebeszélte, majd – nem egészen gyógyultan, de már tiszta tudattal – hat-hét órán át hasmenéssel küszködve kellett repülnie. (Mint utóbb mesélte, nadrágja az agykontrollnak köszönhetően úszta meg a balesetet...)

– Hogy mi jelentette a legnagyobb nehézséget? A teljes út, az elejétől a végéig – mondja Kántás Andor. – Takarékosági okokból mindvégig snúrban, IFR-ben repültünk, sokszor olyan légterekben, ahová egymotoros gépek nemigen lépnek be. A partvonalat nem tudtuk követni, mivel ehhez újabb engedélyekre lett volna szükség, a további leszállási illetékekről nem is beszélve... Hat-nyolcszáz kilométeres szakaszokat tettünk meg tenger fölött. Így repültünk át az Araböböl, az Arab-tengert, az Andamán-tengert, valamint a Calcutta és Banglades, illetve a Bali és Timor-Kupang közötti szakaszt. Hozzáteszem, a gép nem rendelkezik IFR-vizsgálóval, csak a GPS adott támpontot.

Az időjárás újabb és újabb kihívások elé állított minket. Egy alkalommal az erős szél miatt a tenger fölött 5 méterrel repülve kerültük ki a szembejövő hajót. A trópusokra épp az esős évszakban érkezünk meg. Volt, hogy hat órán keresztül repültünk szakadó esőben, gy-



korlatilag nulla látás mellett, kizárólag a műhorizontra hagyatkozva. Közben lépten-nyomon kerülgetni kellett a viharfelhőket. A szokatlanul erős termikektől pedig egyszerűen kiakadt a varió, emelkedésben és süllyedésben egyaránt.

Az elemek mellett a helyi bürokráciával is meg kellett küzdeniük. Számos alkalommal próbáltak nagygépre "mértetkezett" összeget fizettetni velük, reptéri illeték címén – figyelmen kívül hagyva a tényt, hogy nem B-767-esről, hanem egy ultrakönnyű repülőről van szó. Az ilyesfajta nézeteltéréseket Kántásék – pszichológiai érzéküket is latba vetve – általában elsimították, de előfordult, hogy nem volt apelláta a helyi hatalmasság döntése ellen.

Ausztráliai belépő

Nemkülönben viszontagságosra sikerült az ausztráliai megérkezés. Túl a „point of no return”-ön trópusi ciklon zárta el a vándorok útját, ráadásul kiderült, hogy a timori irányítás tévesen adta meg a beléptető pontot. Tizenöt-husz viharfelhő verekedve át magukat jutottak el a a második világháborúból „itt felejtett”, nem hivatalos truscotti repülőterre – mintha csak az erdőben repültek volna, mondta Kántás Andor. Ekkor vette csak igazán



hasznát a mögötte álló több évtizedes repülési tapasztalatnak – e nélkül, még ha le is tudtak volna szállni, a földön biztosan felborul a gép. Mivel Truscottban nem maradhattak, hasonlóan turbulens, viharos időben folytatták útjukat Kununurrába, ahol az elefántbébi nagyságú rendőrök – a letartóztatás terhe mellett – közölték velük: másnap irány a beléptető pont, azaz a darwini reptér. A fekete „trutymó” formájában manifesztálódó ciklon megint csak keresztülhúzta a magyarok számítását, gy kénytelenek voltak visszafordulni és több mint másfélórás, szembeszéles küszködés után ismét Kununurrában leszállni. Amit persze a rend szigorú rei nem fogadtak kitörő lelkesedéssel, mire Kántásék nemes egyszerűséggel kijelentették: egy rohadt papírért nem hajlandók megdöglenni. Végül az engedély is megérkezett Darwinból faxon.



„Lúcia a halmozottan sérültekért”

25 500 kilométert maguk mögött hagyva 2003. január 30-án, helyi idő szerint 14 óra 10 perckor érkeztek meg Sydney-Bankstown repülőterére, ahol közel 60 fős csoport várta őket, köztük a városrész polgármester asszonyával, a magyar főkonzullal és az ausztráliai AOPA elnökével. Jelen volt a földet többször átrepülő ausztrál pilóta, Dick Smith is, aki

5-5 ezer dollárt adott a vándorokat fogadó Rett-szindrómás kislánynak, illetve a magyar pilótáknak a visszaútra.

A különböző médiumoknak adott interjúk során Kántás Andor nemcsak az út viszontagságairól számolt be, hanem a Rett-szindrómára is felhívta a közvélemény figyelmét. Úgy véli, küldetése Ausztráliában elérte célját, erőfeszítéseit a legmagasabb szinteken is támogatták. A rangos Avalon Air Show-n díszvendégként vett részt. Több, a Rett-szindrómás és halmozottan sérült gyermekek ellátására szakosodott intézetet látogatott meg, ahol sokszorosán bebizonyosodott az, amit addig is sejtett: ezek a betegek igen jó hatásokkal fejleszthetők.

A magyar vándor útja folytatódik. A Rett-szindrómás gyermekekért indult útnak, s az ausztráliai tapasztalatok alapján immár a halmozottan fogyatékos gyermekek ügyét tűzte képzeletbeli zászlajára. „Lúcia a halmozottan sérültekért” néven alapítványt hozott létre. Célja, hogy először Keszthelyen, majd minden 20 ezernél több lakossal rendelkező településen létesüljön szakintézmény a halmozottan sérült gyermekek számára – akik jóval többen vannak, mint gondolnánk.

Kántás Andor 1976-ban, a Postás Repülőklubban ejtőernyősként kezdte a pályafutását. Később megalapította a Keszthelyi Repülő és Ejtőernyős Egyesületet. Húsz éve ejtőernyős-, tizenegy éve motorossárkányrepülő-oktató. Bár 1992-ben sikeresen letette a CPL-vizsgát, megmaradt az ultrakönnnyű repülésnél. Hosszabb időt töltött Kaliforniában, ahol több amerikai oktatói jogosítást megszerzett. A világon elsőként repültetett utast lábról indulva, segédmotoros siklóernyővel. Jelenleg az oktatás mellett utas- és sétarepüléssel foglalkozik Keszthelyen.

További információ: E-mail: andor.k@axelero.hu; Internet: <http://fly4rett.freeweb.hu>



www.karpofly.cz

www.karpofly.skyclub.hu buy.karpofly@freemail.hu 20/9546445; 20/3852666



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”. **Új tarifáink a már lekötött hirdetéseket nem érintik!**

Pinczés-Balog Attila
 hirdetésszervező

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



Eladó

új, három tollú légcsavar

(szlovák) 582-es ROTAX motorra, **100 ezer Ft-ért;**

Ugyanitt sárkányszállító utánfutó

szárnytartóval, papírok nélkül, **80 ezer Ft-ért**

valamint egy CX-19-es

sérült motoros szárny, **40 ezer Ft-ért**

Keserű Lászlóné Ildikó

Tel.: (35) 350-081, vagy (20) 9337-059



MOTOROS SÁRKÁNYOSOK FIGYELEM!

Bp-től 30 km-re, saját reptéren épült
14 férőhelyes hangárunkba bértárolás,
ill. együtt repkedés céljából korrekt
sporttársakat keresünk.

Bővebb információ:
(06-30) 9343-858

2/1



APOLLÓ DELTA JET 582 ROTAX motor, 5 tollú légszavar, C17TN szárny

teljes műszerezettséggel, kommunikátorral,
hangárban nyitva tárolva,
150 repült órával

1.900 eFt irányáron eladó.

Ha kell oktatással, ill. hangárhelyiséggel Bp-től 30 km-re.

Tel.: (06-30) 9343-858

2/1



ELADÓ!
APOLLÓ CX RGT
motoros sárkány
CX 19-es szárnnyal, Molson
motorral alaplászerekkel,
szép állapotban.

**A trike kétszemélyes
oktatásra, utasrepültetésre is
alkalmas.**

Gábrriel Szabolcs
Tel.: (20) 370-5420



Két ülés
motoros sárkány,
Apollo CX-M szárnnyal
(14.5 m²)
Rotax 503.2V motorral
Apolló Racer Gt trike-kal
eladó. Ára 800 ezer Ft
Ivány Gyula
Tel.: (20) 9929-166



Eladó:
Aeros KPL2 13
árboc nélküli sárkány,

nagyon jó állapotban, ropogós piros
(kraszívűj) dacron vitorlával, 65-
70 kg pilótásúlyig (pondró nélkül)

Ára 340 ezer Ft.
Szász Péter
Tel.: (30) 350-9973;
peter.szasz@om.hu

**ELADÓ egy SZD-30-as
PIRAT**
tip. vitorlázó repülőgép,
alaplászerekkel.
TELJESEN FELÚJÍTVÁ
2002-ben, vásznazva, festve.
Repült 12 órát.
Ár : 2,5 millió Ft.
Tel.: (20) 9430-406
Szász Pál



MOTOROS

SÁRKÁNYOSOK FIGYELEM!

Bp-től 30 km-re, saját reptéren épült
14 férőhelyes hangárunkba bértárolás,
ill. együtt repkedés céljából kor-
rekt sporttársakat keresünk.

Bővebb információ:
(06-30) 9343-858

2/1



APOLLÓ DELTA JET

582 ROTAX motor,

5 tollú légcsavar,

C17TN szárny

teljes műszerezettséggel, kommuni-
kátorral, hangárban nyitva tárolva,
150 repült órával

1.900 eFt irányáron eladó.

Ha kell oktatással, ill. hangárhelyi-
séggel Bp-től 30 km-re.

Tel.: (06-30) 9343-858

2/1



ELADÓ!

APOLLÓ CX RGT

motoros sárkány

CX 19-es szárnyal, Molson
motorral alaplászerekkel,
szép állapotban.

A trike kétszemélyes
oktatásra, utasrepültetésre is
alkalmas.

Gábrriel Szabolcs

Tel.: (20) 370-5420



Két üléses

motoros sárkány,

Apollo CX-M szárnyal
(14.5 m²)

Rotax 503.2V motorral
Apolló Racer Gt trike-kal
eladó. Ára 800 ezer Ft

Ivány Gyula

Tel.: (20) 9929-166

ASE-napok programja



Április 30. A DELTA TITKAI

Sárkányrepülő szerkezetek.

Május 7. MARS REPÜLNI

A verseny-felkészülés ABC-je

Május 16. HOL A HELYÜNK

A légtérfelosztásról szóló új rendelet
ismertetése

AirMax

Para&Kite Center

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

"Love is in the Air"

Vulcan
 Teljesítményben
 a Protont és a GT is felülmúlja.
 Barátságos (DHW 2)
 Lázba hoz
 Csak igényeseknek!

www.flyozone.com

Zónnyál
 Erőtel
 Elégjón!

Egyed, beülök, mentőnyél

DHW 1/2-2 Saber M, Shape M,
 Up Boogie XL, Nova Philou M

Omega-S 28 (80-105kg
 szinte új) 1300 Euro

Proton M. nagyon jó állapotú
 690 Euro!

Hasműlt beülök, mentőnyél
 nagy városokból

Össze Francis Young
 új Camaro, és a paraszti világban az illu-
 minációk a színpadon a színpadon.
 Földön, vízben, levegőben!
 Bevezetés és irányítás végleges: 220 Euro

Velvet
 Az X-Press és X-Act
 méltó utódja

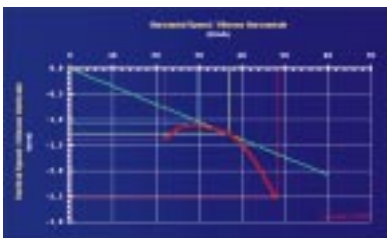
Aspen L (Vmax 56 km/h)
 Kiemelkedő minőség!
 Golden (DHW 1-2)
 Coming Soon
www.gradient.cz



10 ÉVE MAGYARORSZÁGON

Jubileumi árak májusban:

Kantega



DHV 1-2

siklószám: 8-8,3
oldalviszony: 5.2
merülés: 1,1 m/s
sebesség: 50/37/23

~~1960 eu-tól~~

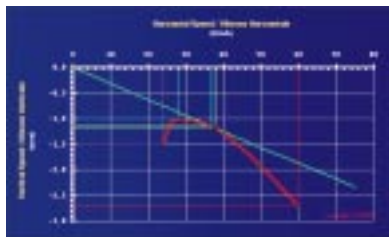
1390 eu-tól

Targa

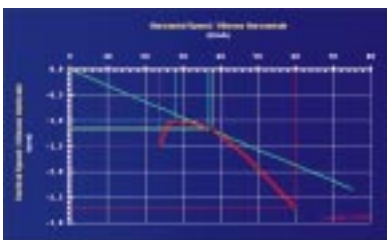
Verseny siklószám: 9-9,3
oldalviszony: 5.8
merülés: 0,9 m/s
sebesség: 60/38/24

2400 eu

1940 euro



Trango



DHV 2-3

siklószám: 8.8-9,1
oldalviszony: 5.8
merülés: 1,1 m/s
sebesség: 54/38/24

~~2270 eu-tól~~

1680 eu-tól

**Ne higgy a számoknak!
Próbáld ki!**

www.upeurope.com; www.2se.ini.hu



(30) 445-1889; (1) 325-8305; pbg@freemail.hu

Eladó! 2 személyes, Jora típusú
ultrakönnyű repülőgép
tulajdonrésze



Rotax 503 motorral
szerelt, 220 órát repült

**Eladó! Verner 1400-as
négyütemű,
2 hengeres boxermotor**

Érdeklődni lehet:

06-30/354-5692



Eladó! Zociac 2 személyes
ultrakönnyű repülőgép

Verner 1400-as négyütemű,
2 hengeres boxer motorral,
40 órát repült



(20) 9458-658

**SIKLÓERNYŐS
TANFOLYAMOK**

**Teljes felszerelést,
oktatói anyagot
biztosítunk!**

SIKLÓERNYŐS ISKOLA

ÚJ ÉS HASZNÁLT FELSZERELÉSEK

[illegible]

A financially independent individual or LLC that is not an ALE-eligible 100% independent business

Charly Second Chance



65 ezer Ft

**Legjobb minőség -
legkedvezőbb áron:
Német gyár -
német precizitási
Nagy választéki**

www.finsternwalder-charity.com




www.airwave-gliders.com



Megjelent az új
DHV1 Wave

Nagyon jó teljesítmény! Csúcs biztonság!
Akár távrepülni vágyóknak is!



**Hivatalos
forgalmazó:**

E-mail: rbalazs@mail.datanet.hu
Telefon: (20) 9458-658

AKCIÓ!!!

Skyline Project beülő



- Airbag
- T-lock
- Gyorscsat
- Egy lendítésből dobható mentőernyő-elhelyezés



www.skyline-flightgear.com



Hosszú és görcsös volt a nap.
Ihlet nélkül kínlódtam végig a munkaidőt.

Verten tartottam hazafele.

Órákra néztem, egyértelmű volt, hogy már csak az Unicum maradt hátra aznapra mint kéjesély.

Koratavasz, korán van napnyugta.

Már az M7-es 27-es km táblájánál jártam, amikor a mobil megcsörrent.

Még egy nyomor mára? De nem.

Dáci volt. Lovasberényből.

Azt mondta, éppen azon gondolkozik, hogy kellene repülni egyet, olyan lágy a fény, áll a levegő.

- De mester, mondtam, öreg este van...

- Hát, van még egy félóra napnyugtáig... hangzott a válasz. Barátom hangjában vágy volt és megfontoltság.

Ha ő ésszerűnek tartja, az biztos nem hülyeség, ezt már megszoktam.



Míg tudatosult bennem, hogy kezdenek hosszabbodni végre a nappalok, már le is mentem a pályáról, két perc múlva beálltam tordasi házam udvarára.

Bedobtam az autóbá a hátimotort, az ernyőt, magamra rántottam a sícucot, aztán irány a falu szélén a temető melletti legelő.

Az ernyő teregetésekor még 18 perc volt napnyugtáig.

Amikor a Solo 210-es első rántásra beröffen, még 15, amikor lábam elhagyta a földet, még 10.

Megbeszéltek szerint azonnal Lovasberény felé vettem az irányt.

Stabil 2-es varióval emelkedtem talaj feletti 300 m-re. 6 perc volt még napnyugtáig, amikor Dáci feltűnt.

Hátszéllel jött, az igaz. Elkattintottam egy tucat képet, hadd legyen emléke az első idei munka utáni oly édes repülésnek.

Hát igen. A hátimotor megadta mára is a minimális értelmet létemnek.

Fenn voltam.

Jobb ott.

De ezt ti is tudjátok.