

madártoll

szécs



A szabad repülők lapja – 141. szám – 2004. szeptember

HOR-PROP

CERTIFIKÁLT FALÉGCSAVAROK GYÁRTÁSA



Tolsztoj utca 10., 986 01 Fülek

Tel., fax: (00 421) 47-438-1136

Mobil: (00 421) 90-513-4305

(00 421) 90-853-0603

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



½ Trabant, 104 cm: 15 ezer Ft

Trabant, 130 cm: 20 ezer Ft

Solo, 125 cm: 20 ezer Ft Rotax, 160 cm: 40 ezer Ft

Továbbá: Simonini, JPX, TOP 80, Raket, Vitorazi, VW, ...

A légcsavarok minősített faanyagból, másoló marógéppel készülnek.

Igény szerint a megadott mintadarab alapján is készíthető légcsavar.

A felületi kezelés vásárlónk igényei szerint történik, lakkkezeléssel illetve festéssel.

www.hor-prop.com



Szeretnél pilóta lenni!?

UL repülőgépet venni!?



Keresd fel honlapjainkat:

www.beszitop.hu

www.pilotakepzes.hu

www.setarepules.hu

www.legitaxi.hu

Akciók a 2004-es szezonra:

Motoros sárkányrepülőgépre

sportpilóta jogosítás csak 250 ezer Ft

Merevszárnyú UL-A/2

sportpilóta jogosítás csak 540 ezer Ft

PPL-UL/A/2 szakszolgálati engedély

megszerző tanfolyam csak 750 ezer Ft

PPL-A motoros repülőgépvezető szakszolgálati engedély

megszerző tanfolyam csak 900 ezer Ft

PPL-A bentlakásos intenzív pilótaképzés

30 nap szállással és reggelivel csak 1.020 ezer Ft

A fentiekén kívül választható tanfolyamok:

PPL-B; PPL-C Multi-engine;

Angol rádiólevezető tanfolyam;

Műrepülő kiképzés; Kötélékreplő kiképzés; Oktatói kiképzés;

Motoros vontatói kiképzés

Típusátképzés Cessna-150, Piper-28, Zlin-226 Tréner,

Fk-12 Comet, Fk-09 Mark - Fk-14 Polaris típusokra,

PPL-A szakszolgálati engedély hosszabbítás



BE-SZI TOP

Légiszolgáltató Kft. és Repülőiskola

az FK Lightplanes magyarországi képviselője

8749 Zalakaros, Repülőtér

Tel.: 06-20-9327-304 06-20-9383-658 E-mail: info@beszitop.hu

**A hazai szabad repülők lapja**

Postacím: Magyar Repülőszövetség
2042 Budaörs 2. Pf. 8.

Szerkesztő: KERÉKES LÁSZLÓ

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: siklorep@aeroclub.hu

Tipográfia: MAGYAR BERTALAN

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu

Grafika: HEMMERT LÁSZLÓ**Nyomda: Press + Print Kft.**

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: TÓTH IMRE

Hirdetésfelvétel: Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652; (28) 514-791

E-mail: beric@index.hu

Előfizetéssel kapcsolatos ügyek:

TÓTH ZSUZSANNA. Tel.: (30) 211-7021

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

Címlap:

Megjött az ősz**A tartalomból:**

TÓTH ZSUZSANNA (ASE Óbuda); HHH-Kecskéd repülőtér, **női céltávrekord;** 2004. szeptember 6. 15³⁰ h; Előzetesen mért távolság: 51 km

...és akkor felhívott a Kata 10

FORGÓ KATA (Cross Country); HHH-Kisigmánd, **női céltávrekord;** 2004. szeptember 6. 16⁰⁰ h; Előzetesen mért távolság: 72 km

ASE-program	8
Sárkány EB Millauban – I.	13
Névjegy: RASTA	17
Podbrezova Kupa – I.	21
A végtelen kék országa – I.	26
Memento (Szakóca)	1; 32

A felhőben

5

Körülöttem szürkül az ég, feketedik, majd eltűnik alólam a táj képe. Egyedül maradtam. Tudom, hogy tilos, de elszámítottam magam, ráadásul a többiek is mind ezt tették, s akárhogy is nyomom a kormányrudat, a vario csak csipog lelkesen, jelzi az emelést. Még nem kell a GPS-re hagyatkoznom, a déli irányban fényesebb a szürkesség, arra tartok, és csak remélem, hogy nem találkozom senkivel. Mivel erősen nyomom magam előre, süvít a levegő, mehetek, vagy nyolcvannal. Jobban nem merem erőltetni, nehogy az erős felhőszívás beszitáltassa szárnyamat.

Hirtelen jobb oldalamon megjelenik egy szárny. Sejtelmesen válik ki a pára ködburkából és egyre közelít felém. Karcsú, sárga-piros színezésű madár, láttam már nem egyszer. Pilótája integet, nem kétségbeesve, hanem csakúgy barátian. Tesz mellettem néhány kört, csodálkozom, hogy nem marad el, pedig én ugyancsak száguldok. Egyre merészebben és egyre közelebb kerül, még-



GURIGA

sem ijesztő a látvány. Azért én elhúzódnék balra, mert nem szeretnék ütközni Vele, de onnan egy másik sárkány bújik elő a ködből. Ez piros és fehér, és ez is ismerős.

„Ne gyere még velünk...” intenek egyet búcsúzóul, azután a lány balra, a férfi jobbra fordul és lassan felfelé emelkedve eltűnnek a ködben.

Hiába vettem fel szemüveget, a szemem mégis elhomályosul.

Megmarkolom a kormányt, s ezután már bátrabban viselem a lég durva lökdöséseit, s lassan előbújok alattam a táj. Egy fordulóban még visszanezdek az égre, ahol az imént még Szakóca és Évike tűntek fel, de csak a gomolygó szürke felhőt látom, így inkább a nap-sütötte völgy felé utazom.

„Fiatalok, csináljátok, nektek kell már a versenystresszt átvállalni!” ugrik be még Szakóca egyik utolsó intelme. Azután az alattam kevergő valóságos sárkányokat meglátva feljűk fordítom szárnyamat és visszatérek közéjük valami olyasféle üzenettel, amelynek értelmét még magam sem értem teljesen.

Most még csak annyit fogtam fel belőle, hogy azt tanácsolják: mi még ne lépjük át a határokat. Az ég egy részét hagyjuk meg Nekik...

Hadd repüljenek békében. ■



141. szám – 2004. szeptember ■ Memento

madártoll

6 Gondolatok a szabad repülésről

Sokszor és sokat kapok azért, mert a szabad repülést pártolom. A dolog azonban félreértésen, rosszabb esetben félremagyarázáson alapul. A szabad repülés nem azonos az anarchiával, vagy a felelőtlenség megvalósításával. Ezt nagyon fontos tudni.

„Ahol a szabadság a rend, mindig érzem a végtelent...” bár ma már nem divat József Attilát idézni, ezek a sorok mégis hűen tükrözik: ahol jól értelmezted a szabadságot, azaz felismered a korlátaidat, és azokon belül tudsz maradni, ott végtelen biztonságban érezheted magad.

Azonban értelmetlen korlátok állítása éppoly veszélyes, mint az ésszerűek figyelmen kívül hagyása. Néha tán még veszélyesebb.

Ha belülről közelítjük meg e gondolatort, akkor az egyik legfontosabb igény a biztonság és ezáltal a szabadság felé az, hogy *azok tanítsanak és azok szakítsanak, akik maguk is tudnak*. Vonatkozik ez a szabályalkotásra és a tanulságok levonására is.

A szabadságra sokan szeretnék azt fogni, hogy az a „mindent megengedést” jelenti. Valójában a szabad repülés belülről azt célozza meg, hogy érj el azt a szintet, amikor már önállóvá válsz. Amikor felismered, hogy a repülés folyamatos tanulást igényel, követel tőled. Amikor rájössz, hogy ahhoz, hogy szabaddá válj, meg kell ismerned a repülésedhez tartozó valamennyi elemet; saját korlátaidat; a siklóernyő vagy sárkányod határait; a bevállalható időjárási feltételeket; és azt, hogy ezek változását miről ismered fel és hogyan állítod céljaid szolgálatába. Mert szabadságod igazi korlá-

tait saját korlátaid adják.

Nem majmolhatsz mást, mert az nem te vagy. Azért, mert nekem sikerült a bukfcenc, nem biztos, hogy te készen vagy rá. Azért mert más elbír azzal az erős széllel, te még nem biztos, hogy ugyanazt bevállalhatod.

És hogy hol van a félreértés?

Sokan úgy gondolják, mi azt szeretnénk, ha minden szabályt félretéve, urambocsá! felrúgva „henteleghetnénk” a levegőben. Nem így van. Aki így gondolja, az önmaga ellensége és veszélybe sodor másokat. A repülésünk biztonságát szolgáló szabályokat, amelyeket az ehhez a repüléshez is értő elmék dolgoztak ki, és már több mint negyven éve folyamatosan fejlesztenek, az aviatika általános szabályait, amelyek már túléltek több mint száz évet, mindnyájunknak ismerni kell, és be kell azokat tartani. A repülés általános kultúráját el kell sajátítani, ha a levegőben akarsz mozogni, különben a magad és mások szabadságába tiporsz és meggyalázod a szabad repülés alap gondolatát:

„Sokat repülni biztonságosan és másokat is hagyni, hogy tehessék ugyanezt.”

Ha így gondolkodol, akkor szinte sosem fog meglepni az időjárás, szárnyad viselkedése vagy repülésed kimenetele. Akkor nem leszel a baleseti statisztikának, vagy az *esemény* rovatnak. Akkor megtűr a hátán a szabad repülés természete, és ha majd mindenki így gondolkodik, akkor szabad lesz szabadon repülni.

Én azért írtam ezt a kis levelet. ■



5-6. oldal:
GURIGA

ICAO térképek, és a repülések tervezése

Mottó: ha élni akarsz, neked kell elkerülnöd őket

Bizonyára sokan tudják, hogy a legtöbb ICAO térképet vásároló szakág a siklóernyősöké. Mondhatnám azt is, hogy a repüléseiket leg tudatosabban tervező repülő ember a siklóernyős. Pedig a felszállás helye, a repülés útvonala és a leszállás várható helye ebben a szakmában látható a legnehezebben előre; és a légtérre, és a fel- és leszállóhelyekre vonatkozó szabályozás a javaslataink figyelembevételével született. De azért a létező szabályok mindenki számára kötelezőek.

Igy van ez a légtér struktúrájával is. Tudomásul kell vennünk, hogy az ország légtérét felosztották, kevés helyet hagyva a szabad repülésnek. Ezért pontosan tudnunk kell azt, hogy hol van ez a kevés hely. Erre pedig jól igazít el az ICAO térkép. Mert ugyan általánosságban igaz, hogy 1200 méter tengerszint feletti magasságig a „G” ICAO légtérben a látás szerint repülés (VFR – *visual flying rules*) alapján minden egyeztetés és bejelentés nélkül szabad repülni, de ha nem tudjuk, hogy hol húzódnak ennek a légtérnek a határai, akkor veszélyeztetjük magunkat és másokat is.

Legveszélyesebb és a rendeltalkotó legaljasabb húzása a Glider area-ba beépített műrepülő légtér létrehozása volt. Amíg mi bejelentés nélkül, a biztonság tudatában betartva az amúgy is nagy nehézségeket okozó TMA lépcsőházát, végre a G3-ban utazunk, esetleg létfontosságú emelésben sodródunk, tud-

nunk kell, hogy Velence felé haladva ott van egy műrepülő légtér...

Vagy például a létszámában és repült óráiban kis igényt jelentő állami légterek a TSA-k helyenként több száz négyzetkilométernyi területen a földig érnek, és abban a vadászgéptől a kezdve helikopterig bármi jöhet, akár még vakon is.

Nagyon fontos tudni, hogy hol vannak ezek az időszakosan elkülönített légterek (TSA: a *Temporary Segregated Area* rövidítése) és azt, hogy éppen élnek-e avagy nem. Erről a Repüléstájékoztató Központ a FIC (*Flying Information Center*) ad információt, nem véletlenül nyomtatjuk bele a startkönyv hátsó információs lapjába: a nyugat szektor, a Dunántúl telefonszáma (1) 296-9102; a kelet szektor (1) 296-9103.

Érdekes, hogy a természetvédt területaink nagy része felett van ilyen TSA, ott, ahonnét pedig még a siklóernyőzést is megpróbálják kiirtani. Ezért mindenkinek csak ajánlani tudom, érdeklődjön oktatójánál, hol is van pontosan az az úgynevezett nem ellenőrzött légtér, és aki önálló pilótának képzei magát, nézzon utána ismeri-e az ICAO térképet, van e neki is, mert anélkül a FIC-től értelmetlen kérdezni sem fog tudni.

És akkor talán kevesebb lesz a meglepett telefon, amelyben alacsonyan repülő katonai gépekről kapunk jelentést, ebben a sportrepüléstől elfordult, a természetet vadászrepülőkkal védő kis országunkban. ■

ASE program

Szerdánként a szokott helyen (MRSZ oktatóterem, Budapest, Dagály utca 11. II. emelet) folytatjuk a szakmai előadássorozatok szervezését. A szokott helyen, de nem a szokott körülmények között tudjuk a továbbképzéseket tartani. Az épület mögött fizető parkoló létesült, ezért a behajtás csak a parkolási díj fizetése ellenében lehetséges. A termet délután 6 körül nyitjuk, a szervezett előadásokat 18.30-tól szeretnénk elkezdni és egy szünettel két 50 perces részben tervezük megtartani. Utána még lesz mód kötetlen beszélgetésre, vagy eszmecserékre.

Az előadások témái:

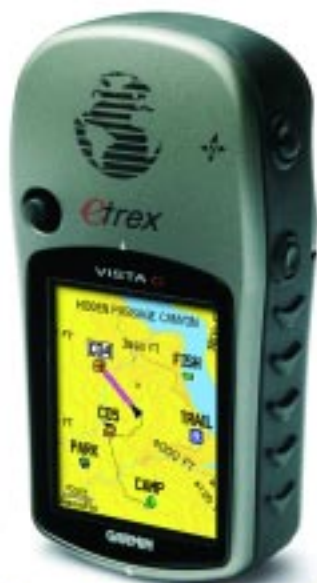


Szeptember 15.	Repülésmechanika
Szeptember 22.	Repüléstechnika siklóernyősöknek
Szeptember 29.	Meteorológia
Október 6.	Felszerelés ismeret
Október 13.	Repülési területek
Október 20.	Közlekedés a levegőben
Október 27.	A magyar légtér
November 3.	A siklórepülés nemzetközi és hazai szervezetei
November 10.	A szabályok útvesztőiben
November 17.	Mentőernyő használat
November 24.	Papírmunka 2004-ben.
December 1.	Balesetek tanulságai
December 8.	Siklóernyős Mikulás

Reméljük, mind többen tartják fontosnak, hogy tájékozódjanak, és ismereteket szerezzenek, vagy a meglévőket rendszerezék, felújítsák. Az előadások mindenki számára nyitak és díjmentesek. A részvételt a képzés alatt állók számára hangsúlyozottan ajánljuk. Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt!

ASE

HOGY NE ÉREZD MAGAD ELVESZVE.





...aztán felhívott a Kata

avagy két nő siklóernyős céltávrekord fél óra alatt



TÓTH ZSUZSANNA

(ASE Óbuda)

HHH–Kecskéd repülőtér

női céltávrekord

2004. szeptember 6. 15³⁰ h

Előzetesen mért távolság: 51km

ZSUZI: Amikor kiértünk a starthelyre azt hittem, hogy elkéstünk. GURIGA mondta is... Azért kiírtam az előre megtervezett feladatot – írtam illeti idén már jó sokat – fotóztam, elstartoltam és mentem a szél szárnyán.

Petneházi rét; Fahegy; Bicske – eddig már máskor is eljutottam... De most Bicske felett 1800-on voltam. Úgy éreztem, hogy ma nem is lehet lerohadni.

Azaz hoppá! egy sárkány. Csak nem BALIKA? Nagyon lent volt, csodálkoztam is.

Két sága ernyő követett, az egyik GYURI volt az Airborne csapatból. Őt elég közletről ismerem, úgyhogy figyeltem mit csinál. Kb. Óbaroknál láttam őket leszállni, mert nem tekerték ki rendesen a termikeket.

Egyedül mentem tovább, de végig

úgy éreztem, hogy egyszerűen csak teke-
rek, siklok, tekerek, siklok. És aztán meg-
érkeztem.

Nagyon boldog voltam, mert bár
tudtam, hogy nagyobb is lehetett volna
repülni mégis megcsináltam! Női céltáv
rekordot repültem!

Mellesleg nem volt több filmem, hogy
tovább fotózzak, ezért 1800 m-ről odaki-
áltottam KISS ATINAK egy szíát, de azt
hiszem, nem hallotta, csak tekerte
tovább a tutit én meg elkezdtem
leépíteni a magasságomat és beszálltam
a kecskédi repülőtérré. Fura volt, mert
ezen a reptéren örültek nekem, és nem
éreztem azt – mint otthon HHH-n –,
hogy a pokolba kívánják az egész sikló-
ernyős bagázst. Megettek, megittak,
kérdözgettek, hogy milyen volt; és lát-
szott, hogy velem örülnek. Felhívtam
GURIGÁT, meg egy-két tanítványt, hogy
eldicsekedjek az új rekordommal, na
meg persze, hogy visszaszállítás kerítsek
magamnak. GURIGA erre azonnal világá
kürtölte, hogy én ma női céltávorekordot
dobtam. Bicskéről a növendék lányom,
BEA sárkányos párja, FERENCZI MIKI sie-
tett értem. Így aztán tőlük is kaptam
enni, inni...

... aztán felhívott a KATA.

– Te mit repültél ma Zsuzska?

– Egy 50-es céltávot Kecskédig. Te hol
voltál? ma nem láttalak.

– Hát, én repültem egy 72 km-et –
mondta kicsit bizonytalanul. Lehet, hogy
már hozzá is eljutott a rekordrepülésem
híre?

– Óbudáról? És kiírtad?

– Aha – mondta.

– De céltávnak? – kérdeztem.

– Ja. Nem baj? Nem haragszol? – úgy
mentegetőzött, mintha engem bántana,
hogy ő nagyobbbat repült. Pedig nagyon
örültem neki. Újabb rekord, újabb
kihívás.

Végül igaza lett Gurigának, tényleg

elkéstünk. Ha hamarabb kiérünk, akkor
találkozzunk Katával és valószínű, hogy
együtt írunk ki feladatot, mert már
Szlovéniában is közös rekordot akartunk
repülni, Forgó Kata, Ákos Zsuzsi meg én
csak akkor eleredt az eső. Most több
szerencsénk volt. Hát, ilyen egy néhány
perces rekord története... ■



FORGÓ KATA

(Cross Country)

HHH-Kisigmánd

női céltávrekord

2004. szeptember 6. 16⁰⁰ h

Előzetesen mért távolság: 72 km

KATA: Bárhogy is szeretném azt mon-
dani nektek, hogy nagyon megküzdöt-
tem ezért a rekordért; sajnos, nem így
volt. Az az igazság, hogy ez egy bónusz
nap volt. Minden emelt, végig felhőút,
sehol semmi nagyobb lyuk. Gyakorlati-
lag végigsiklottam az egész távot Buda-
pesttől. Az első nagyobb kikéüléskor
aztán le is rohadtam. A 72 kilométert
azért így is kiadta.

Konklúzió: az Aeron 800 méterről 72
km-t siklik. Ha békénhagyják. ■



Új DHV-1-es az Ozone-tól

Érezhetően csökkent a minimális súllyedés, ezért sokat lejtőszelező és termikelő pilótáknak is ajánlott. Load test: **126**.

MULTO

5 méretben 55-135kg



Nagy test nagy élvezet...

McDADDY

41: 130-200 kg 44: 140-230 kg



0620 9264 -251

e-mail : info@airmax.hu

net : www.airmax.hu

BIGOLDEN DHV 1-2

Egy hosszú menet...

38 : 115-180 kg

42 : 140-210 kg



GOLDEN DHV 1-2

Egy ernyő mindenkinek !

5 méretben 55-130 kg, XS-es 55-70 kg !

Sárkány EB Millauban – I.

Az idén nem terveztem semmilyen utazást, mivel a következő VB az Ausztráliai Hay-ben kerül megrendezésre, tehát nem kell utaznom sehova. Az Európa-bajnokságokon való részvételeim elég hézagosak, főleg azért, mert anyagilag elég megterhelő minden évben résztvenni egy világversenyen. Kedvem az természetesen lenne ezekhez.

Már szinte elkönyveltem magamban, hogy nem megyek a Franciaországi EB-re, amikor GURIGA felvette némi anyagi segítség megszerzésének a lehetőségét. Mint később kiderült, ennek ára az volt, hogy csapattársaim lemondtak a rájuk eső támogatásról és így a keletkező összegből pontosan kitelt egy repülőjegy. Ezúton is hálás köszönetemet fejezem ki mindazoknak, akik ebben segítettek.



BERTÓK ATTILA
Fotók:
millaudclassic.free.fr

Nem indult simán a kirándulás, mondanom sem kell. Párizsba érkezve megtudtam, hogy a légitársaság elhagyta a csomagjaimat, amiben benne foglaltatik a hevederem is. Gondoltam, majd jön a következő géppel másnap este. Nem jött. Az időt városnézéssel töltöttem amit nem bántam, mivel Párizsban eddig még csak átutazóban voltam.





Az FAI elnöke a megnyitón

A végén megérkeztem a verseny színhelyére, Millau-ba a már ott levő SZÁSZ PETI és BALKÓ IMI segítségével, akik felszedtek Montpellier-ben a vasútállomáson.

A helyről nem nagyon lehet hallani különösebben, de egy nagyon szép kis francia városka, olyan Esztergom méretű. Középkori eredetű főterecke, hangulatos kis utcák, fiatalok motorokkal száguldoznak össze-vissza, az emberek sörözgetnek a kocsmák előtti asztalokon... Egyszóval van élet. Nekem kész felüdülés volt Ausztrália után, ahol alig lehet öregebb épületet látni, mivel fiatal az ország. A város egyik nevezetessége egy most épülő hosszú völgyhíd, amelynek legmagasabb pillére magasabb, mint az Eiffel-torony (320 méter).

A terep maga, úgy nagyon általánosan szemlélve, egy fennsíksírendszer, amely változó szélességű völgyekkel van szabdalva. Vannak helyi különlegességek, amelyeket jó tudni, mint például erős helyi szelek a fennsíksírendszer magasabb pontjain, amit (főleg az utolsó

napon) egyeseknek sikerült nagyon durván megtapasztalni.

Most áttérek magára a versenyre. Kis országunkat ÚJHELYI BALIKA, KOVÁCS ENDRE, GRUBER FERI, BORBÉLY TIBI, jómagam és LÓRI, a sofőrünk képviselte. Ő egyébként tájfutó, így örülhettünk a jelenlétének, mivel a jó tájékozódás néha kapóra jön a sofőrnél. Őt Balika szervezte, mi meg adottnak vettük mind az autót, mind a sofőrt, de ezúton mondok köszönet mindkettőjüknek, mivel ettől volt a csapatnak szállítása.

Ez a verseny valószínűleg arról lesz nevezetes, hogy itt törték össze a legtöbben magukat. Minden nap volt valami kisebb-nagyobb baleset, kulcscsont-, gerinc-, csigolyatörés.

Ez mind nem lenne nagyon nagy újság, de az első napon elvesztettük Ljubomir Tomaskovics horvát pilótát. Halálhírről értesülni sohasem kellemes, Lubos pedig ráadásul elég jól ismert volt sárkányos berkekben.

Az első nap 86.6 km igen szélesnek ígérkezett, ráadásul éppen valami front közeledett, amit a feladatkitűző bizottság megpróbált figyelembe venni, nem sok sikerrel. Egyetlen célbaérő volt, MANFRED RUHMER. Majdnem mindenki más beleállt a földbe a második fordulópontnál, de addig legalább jó idő volt, 3-4 méterekkel. Ezután pedig beleszaladtunk a kék égbe erős oldal-szembeszéllel. Manfred GPS tracklog-ját később szemügyre véve látszott, hogy nem volt könnyű dolga, de ebben segítségére volt ANTOINE BOSSELIER, egy nagyon ügyes francia pilóta. Neki 5 km hiányzott. Lubost leszállás közben visszafordította a turbulencia egy fasorra, amibe sajnos beleakadt, és nagyon szerencsétlenül ért földet. Aznap egy másik pilóta is beszerzett egy gerincsérülést; a többiek is törték-zúzták a cuc-

cot. Este az emberek szinte egymást túlcitálva adták elő aznapi történeteiket, de sajnos, a kocsmai történetekkel ellentétben itt a mesék igazak voltak. Ezzel a nappal Manfred máris előnyre tett szert, aminek mi nem nagyon tudtunk örülni, mivel ő a ritkán hibázó típus, és főlegesen nem kockáztat, ezen kívül attól sem fogja el az ijedtség, ha az első helyen találja magát.

A következő két napot a rendezőség (részben időjárási okokból) törölte. Ez alkalomból a lustálkodáson kívül a tengerpartra is ellátogattunk, ahol kb. 15 fokkal volt melegebb, mint Millau-ban. Az időjárás nem ígért túl sok jót, túlnyomóan szeles napokat emlegettek.

A 4. napot (123.3 km) ROBERT REISINGER nyerte nagyon okos taktikával, kihasználva a feladat adta lehetőséget. Az történt, hogy az induló körön való áthaladás után 7 km-t kellett repülni az

első fordulópontig szembeszélben (start radius 7 km), majd visszafelé. Reisinger felismerte, hogy mivel a távolság kicsi, ezért 14 km szembeszeles repülés után a kör másik oldalára kerülhet, így hátszélben mehet az első fordulóponthoz. Ezt végre is hajtotta, így 12 perccel gyorsabb volt Manfrednél. Ezzel bizonyította, hogy Manfred nélkül is akadnak jó ötletei és végre is meri hajtani azokat. A feladat egyébként nagyon szép volt, a szokásos helyi fordulópontok után a tengerparttól 30 km-re mentünk egy Pzenas nevű kisvárosba. Ezt csak azért írom, mert most, ahogy itt ültem az ausztrál télben valamelyik este a TV előtt, a Tour de France bicikliverseny éppen Pzenas-on haladt keresztül. Kellemes volt a helyet újra látni. A feladaton az időjárás nem volt ugyanilyen kellemes, mert ott volt a leggyengébb, ahol a legmagasabb a talaj, de azért így is odaért 43 pilóta. Amúgy nem túl ese-

15

141. szám – 2004. szeptember ■ Lég-tér



madartoll

16 ménydús repülésemet csak az tarkította, hogy a végsiklás közben olyan 120 km/h környékén az egyik olasz majdnem eltalált felülről és csak mintegy fél méter választott el minket attól, hogy rontsuk a statisztikát. Én a magam részéről nem mertem jobban tolni a turbulencia miatt, de úgy látszik neki a 120 kevés volt.

5. nap, 133.2 km, néhány fordulópont után vissza a camping előtti főleszállóba, ami elég keskeny. Alapos kiemelkedés után elég jó körülmények, majd egy pár ember kivételével nagyon megtorpanunk az első fordulópont után. Fogy a magasság, mindenki beleköröz mindenbe, ez már a félelem jele, félelem a nagyon alacsonyra kerüléstől. Aztán jön a mentő három méter és haladunk megint. Érdekes az ember lelkivilága. Az előbb még annak is örültem, hogy nem kell megpadlózni mindjárt a feladat elején, most meg öt perc sem telt el és máris irigykedek arra a pár emberre, aki előttem van. Az idő egyre jobb, ezt az élboly

is tudja, így aztán hiába erőlködünk a távolság csak nem csökken. Ettől kezdve a nap elég klasszikus. Nem nagyon lehet nagyot húzni, de rontani sem. Bomba idő van, megyünk mint a rakéta. Úgy tűnik, hogy a gépek közötti különbség minimális. Ez a nap is a végjátékon fog eldőlni. A meglógottakon kívül egy elég nagy bolyban repülünk. Végsiklás. Semmi különleges, csak a szokásos adrenalin túladagolás. Már a célvonal következik, amikor látom, hogy az emberek nagytöbbsége húzza le magát a párnahatásba és úgy mennek át a vonalon, mivel enyhe szembeszél van és rövid a leszálló. Én későn kapcsolok, tehát nekem fordulnom kell majd egy 360 fokot, de ekkor hátrapillantva látom, hogy bele fogok fordulni a hátam mögött érkezőkbe, de választás nincs, fordulok – éppen majnem bele Balikába. Na ezt is túléltük, bár kicsit remeg a lábam. Csak arra gondolok, hogy mi van akkor, ha hátszél van és mindenkinek fordulni kell...

(folytatjuk)

MANFRED RUHMER



Névjegy: RASTA

A reménység

Egy kávézó teraszán ülök, a Kálvin téren. Az elhaladó kocsik lámpái fénycsíkokat rajzolnak a falra. Este van. Balázs párjával, Hajnival érkezik a találkozóra, s én felállok, hogy üdvözljem őket.

MIKE: Hogyan ismerkedtél meg az ernyőzéssel?

RASTA: Már kisgyermekként nagyon érdekelt a repülés. Sokszor álmodtam is róla. Tizenkét éves lehettem, amikor Páhin, ahol laktunk, nem messze a házunk mögött, a TSZ létesített egy mezőgazdasági sárkányrepülőteret. Minden hétvégén kint voltam, alig tudtak hazavarni. '88 novemberében vittek fel először, és az nagyon-nagyon tetszett. Közben persze mindent építettem, ami repül. Lelkes papírsárkány-építő voltam, meg makettező. 13 évesen redőnylemezekből és agrofóliából összetákoltam egy sárkányrepülő szárnyat, ami a garázsba

sem fért be. Persze nem lehetett vele felszállni, de jólesett, hogy egyáltalán sikerült szárnyat építeni. Aztán később, '98-ban, már katonaként lángszórós kiképzésre küldtek Kiskőrösre, és ott láttam először siklóernyőt. A szomszédos Kecelről jöttek át néhányan hátimotorral, és a kiskőrösi reptéren szálltak le. A leszerelés után bementem a keceli kocsmába, ahol pontos felvilágosítást adtak névvel, telefonszámmal. Így találkoztam HEGEDŰS ROMÁNNAL, aki régebben tanárként is dolgozott, ebből eredően nagyon jól elmagyarázta az alapokat. Vettem tőle 2000 nyarán egy Pegas Grizzlyt, és ő tanított meg az első lépésekre. Szóval igazából én a hátimotorozás hatására kezdtem el siklóernyőzni. Ebben láttam igazán fantáziát, mert akkor még nem tudtam, hogy fent lehet maradni a levegőben motor nélkül is.

Mike: A díjkiosztón te kaptad „az év távrepülő reménysége” díjat. Tudatosan készülteél erre?

Rasta: Nem akartam én távot repülni, de Varga Zoli barátom rávett a dologra. Ő mondogatta mindig

Név: BALÁZS RÓBERT (Rasta)
Születési idő: 1978. április 27.
(Bika)

Státus: Siklóernyő pilóta 3, tandem pilóta, PPG pilóta, csörlőkezelő

Klub: Bácska Repülőklub Kalocsa

Szárny: Ozone Octane, Airwave Duplex
Elérhetőség:

06-70-335-2365,
talkar@freemail.hu

Weboldal: <http://ernyo-zes.fw.hu>



Kalocsán, hogy írjunk már ki egy távot! Amikor kiírtuk Zamárdit, és láttam a GPS-ben, hogy 88 km, azt mondtam: „Zoli, ezt hogy fogjuk megcsinálni?” Mire ő: „Elrepülünk és kész!” Aztán elrepültünk. Csont nélkül. A többi szinte jött magától. Végül hatodik lettem az MKK-ban, de az elsőként versenyzők közül első. Arra is szívesen emlékszem vissza, hogy a 2003-as évre megkaptam a Bácska Repülőklubtól a „Kalocsa legjobb siklóernyőse” kupát.

Mike: *Úgy tudom, van egy igazán kedves sztorid.*

Rasta: Van több is! 2004 tavaszától elkezdtünk tandemezni feleségemmel, HAJNIVAL. Május 20-án kiírtuk Kalocsáról Szegedet, és el is értük, sőt utána még továbbrepültünk huszonvalahány kilométert Kiszomborig. 121 km volt összesen. Reménykedünk, hogy új országos csúcs lesz. A hitelesítés folyamatban van.

Mike: *A párodat könnyen rá tudtad venni a tandemrepülésre?*

Rasta: Hajni eleinte gyakran mondta, hogy „már megint repülni mész”, mígnem elvittem egy sárkányos barátomhoz, hogy vigye föl, tudja meg milyen érzés, mert nem repült még soha. Onnantól kezdve Ő is teljesen megváltozott. Elkezdett siklóernyőzni, és már vettünk neki saját felszerelést. A közös tandemrepülést is együtt találtuk ki. Előtte levisgáztam a síófoki SZABÓ JÓZSINÁL. MELJÁN JANIVAL felváltva tandemezettük egymást, majd Hajnival is sokszor próbáltuk, de igazi eredményt csak most sikerült elérni. Csütörtöki nap volt, kint voltak jó páran. Látták, hogy készítjük a papírt, mondták is, hogy „jaj, van ám önbizalom” meg „minek ezt kiírni?”, de lefényképeztük, és mentünk. Az első fél órát 300-400 m-en girheltük, de aztán Homokmégytől beindult az idő, és végül



Faludi Miklós

is 1700 és 2400 m között utazva elértük Kiszombort.

Mike: *Egészen különleges érzés lehet együtt repülni valakivel, aki ennyire közel áll hozzád!*

Rasta: Nagyon szeretek Hajnival repülni! A távon végig beszélgettünk, a jó dobálós ter-
mikekben még énekeltünk is. Persze nem féltünk, énekeltünk egyet és repültünk tovább.

Három és fél órás út volt, 2400-as felhőalappal, felejtethetlen.

Emlékezetes repüléseim között sok hátimotoros repülés is szerepel. Például ha tehetem, zenekarunk a Totálkár Rock Band – amiben már több mint 10 éve gitározom - koncertjeire is motoros ernyővel megyek. Utoljára a szabadszállási repülőnapra mentem motorral koncertezni, majd a koncert és egy kis bemutató repülés után repültem a következő koncerthelyszínre. Számomra a motoros ernyő egy teljesen más dimenzió, mint a termikrepülés.

Mike: *Egy utolsó gondolat?*

Rasta: Mindenki csak úgy kezdjen el bármilyen repülősportot, ha igazán érdekli a dolog. Nem mindent beleadva, nem kellő odafigyeléssel és óvatossággal komoly problémák, rosszabb esetben balesetek érhetik az óvatlan tanulót. A legfontosabb, hogy mindenki oktatónál kezdjen el tanulni! Sajnos mostanában többször tapasztaltam a gyalogernyőzésben, de még a hátimotorozásban is, hogy vannak, akik teljesen egyedül kezdenek el repülni. Figyeljünk rájuk, hiszen nem csak magunkra, de egymásra is vigyázunk kell!

Ezúttal is szeretném megköszönni mindazoknak, akik segítettek a siklóernyős pályám során: szüleim, feleségem, AGYAGÁSI BÉLA, BÍRÓ BÁLINT, ERDEI ISTVÁN, Hegedűs Román, GÍBERT MIKLÓS, Szabó „Síófok” Józsi. ■

Dönts te is rekordot!

FORGALMAZÓ: ERFOLG TRADE Kft.
Tel./Fax: +36-77/481-954 Tel.: +36-30/938-1490



2T kétütemű motorolajok

(szintetikus, félszintetikus)



SUNLIGHTORRAFT "Air Chopper" (MOTOK 582 / 65 LE)
WORLD MICROLIGHT CHAMPIONSHIPS 2003
Long Marston (England), Helmut STERN (Ölve ZECHNER (AUT))

SZINTETIKUS (Racing) Teljesítményfokozata: **JASO FC**
Kiváló minőségű szintetikus versenyolaj. Előkeverő ill. olajbefecskendező rendszerekhez egyaránt alkalmazható. Valamennyi kétütemű motorkerék-párhoz, robogóhoz, kerti kisgéphez, valamint személygépkocsik kétütemű motorjához alkalmazható. Az olaj-benzin keverési arány megválasztásához a gépkönyv előírásait kell követni.
Megfelel a következő előírásoknak: Hivalkodás: PN-70/C-96092, PKWIN 23.20.18-02.11, API TC, JASO FC, ISO L-EGD, TISI

FÉLSZINTETIKUS: Kétütemű, benzinüzemű, keverék-kenésű motorokhoz egész évben használható előoldott félszintetikus motorolaj.

A RE-CORD 2T motorolajok előnyös tulajdonságai:

- meggátolja az üledékek képződését a dugattyúk gyűrűiben, az indítógyertyákban és a kipufogócsőben
- védi a kopástól a motor alkatrészeit, a dugattyúk gyűrűit, a csapágyakat, és a hengerfalakat
- ezáltal a motor károsanyag-kibocsátása alacsony
- lehetővé teszi a motor könnyű indítását hideg időben is
- közvetlenül az üzemanyag tankba tölthető
- az ajánlott keverési arány 1:50, vagy 1:40, ennél szegényebb keverék növeli a kopásokat és a bergadás lehetőségét; a dúsabb keverék pedig rontja a motor teljesítményét, növeli a lerakódások mértékét, a gyertya meghibásodásának veszélyét, és a környezetszennyeződést

**Minden repülő sporttársunknak
jelentős kedvezményt biztosítunk!**

www.re-cord.hu

AEROMANIA

Hátimotoros és siklóernyős tanfolyamok

Túrák

Új és használt felszerelések

Miniplane TOP 80 használt hátimotorok

akár 450 ezer Ft-tól

www.aeromania.hu

06-70-381-1124

info@aeromania.hu



TOP 80

1800 €



FALCO

2190 € - TÓL



450 €

2850 € - TÓL



MINIPLANE



220 €

1980 €

PARAMANIA
ACTION

Visszatérés a sárkányok földjére

Beszámoló

a XXI. Sárkányrepülő Magyar Bajnokságról
és az idei Podbrezova Kupáról, Szlovákiából – I.



Tavaly jártam itt utoljára, igaz akkor pórul. Siklóernyővel egy turbulenciában hánykolódva hanyatt estem, és csúnyán eltörtem a gerincem. Akkor is készültem a podbrezovai sárkányos versenyre, de emiatt a baleset miatt sajnos nem jött össze. És az ezt követő kihagyás miatt idén is alig repültem valamit. Ráadásként most is szokatlan, számomra idegen szárnyal, kevés tréninggel. Az utóbbi három évben háromszor annyit repültem siklóernyővel, mint sárkánnyal, s ennek alapvető oka, hogy a hazai repülés vergődik, és az évente ígért támogatások rendre elmaradnak.

Sárkányozni pedig versenyszinten, valljuk meg, igen drága mulatság ahhoz, hogy azt zsebből finanszírozni lehessen.



GURIGA
Fotók: TÓTH ZSUZSI;
BOROVSKYKÉK

Nem akarok számokkal dobálózni, de sorra találkozom sárkányos sporttársaimmal, akik anyagi megfontolásból választották a vitorlázó repülést, ahol a repült órákra eső fajlagos költség sokkalta kisebb.

Funkcióból adódóan, no meg a repülés szeretete miatt is, maradt számomra a kézzelfoghatóbb siklóernyő,

ehhez nem kell hangár, gyakran még gépkocsi sem, és a távról visszajöhetsz tömegközlekedve is. Nem is beszélve a repülés gyors előkészítéséről és a kevés egyéb maceráról, hiszen az egész cájg csak egyetlen zsák.

Van azonban egy hallatlan nagy hiányossága a sárkánnyal szemben vala-

mennyi repülőnek, az pedig az, hogy a sárkányosnak nem repülője, hanem szárnya van. Színes pillangó, amelynek – amikor hozzákötöm magam – elválaszthatatlan részévé válok, és attól a pillanattól a levegő az egyetlen közegem. És bármerre szállok, bárhol kerengek, a leszállásig hét fejjel gondolkodó, láb nélküli suhanó madár vagyok, szárnyakkal a hátamon.

A huszonegyedik Nemzeti Bajnokságot, ahogyan azt tettük már régebben is – a hazai sportrepülés- és különösen a sárkányozás-ellenes légkörből Szlovákiába hoztuk, mert itt még vannak támogatói ennek a szép sportnak; és nem betartanak, hanem velük tartanak az általuk választott vezetőik. Bár a természetvédelem itt is átvette a jó magyar stílust, és egyre inkább szerepet kap itt is a „ki a természetből az emberrel” jelmondat, azért a repüléshez még a hazainál nagyobb teret kaptunk szomszédjainktól, mint amit saját hazánkban remélhetünk. Az Alacsony Táttra magasabb a legmagasabb hazai púpnál, és a légtérkorlátok mégis kisebbek. A hely

kedvez a szabad repülésnek. Azt, hogy egy FAI rendezvénnyel közösen szervezzük a bajnokságunkat, csóróságunk diktálta, és ahogyan oly sokszor, szlovák barátaink most is segítettek minket PAMÍR jóvoltából. Aki nem ismeri Pamírt, azaz HALMOS PÉTERT, annak csak annyit mondanék, az egyetlen magyar ember, aki negyedszázados nemzetközi siklórepülő kapcsolat-ápolásért és rengeteg hazai rendezvény szervezéséért megkapta az FAI Hang Gliding Diplomáját.

Szakszabottségünk eldöntötte, hogy idén nem vár a sült galambra, és mert a sportszabályzat sem ösztönzi a hazai versenyrendező kedvet, a bevált módszer szerint ezt a segítséget kell igénybe venni, ha nem akarjuk, hogy idén is elmaradjon a sárkányos Nemzetink.

Nyakunkba vettük az igát és meghirdettük a versenyt az ismert csatornákon. Az első jelentkezések után kevés jelentkező miatt le kellett volna fújni a kezdeményezést, de sok telefon, rákérdezés és a nevezési díjak megelőlegezése árán sikerült eljutni a harmincas nevező létszámhoz.



A mezőny

GRUBER FERI és azutánpótlás



Visszatérésem az aktív sárkánysport életbe tehát ugyanúgy kezdődött, ahogyan 15 évvel ezelőtt: versenyző és rendező is egyben és szervező, ami azután nagy anyagi kockázattal jár, és – ha szerencséd van – csak kis ráfizetéssel.

Nem jó előjelekkel indult a verseny.

A nevezést a teljes MALÉV lemondta, BÍRÓ ZOLI egy szerencsétlen balatoni kite-ozás után a kórházban kötött ki, PÁNDY ZOLI az edzőnap előtt még itthon eltörte a karját, SZIGETI DEZSŐ a gépét – pedig ők mind elválaszthatatlan szereplői voltak a legutóbbi a Podbrezova Kupáknak. A nevezési díjuk már befizetve, mi jöhet még?

Kérkezve a helyszínre, a káoszt Pamír megelőzte, mert „SZERENCSES” volt, segített neki BEA és párja MIKI. A helyszínre érkezők azonnal elfoglalhatták szállásukat, mert másnap már versenynapra számítottunk és ezért korán akartunk indulni. Reggel GPS kontroll és meteor eligazítás után 120 kilométerrel

arrébb találtunk északkeleti hegyet, de a zivatar veszélye miatt nem írtunk ki feladatot. Ekkor azonban a verseny már elkezdődött, magam is levettem magam a Martin melletti hatalmas hegyről, bár a közeli felhők látványa óvatosságra intett. Fél óra múltán alig bírtam levakarni magam a turbós, viszont szűknek tűnő leszállóba, s úgy ítélt meg, nem volt bölcs dolog bevállalni a fenyegető dög melletti repkedést, hiszen kevés információt kaptunk róla, és az sem bizonyult precíznek. Másnap már ugyanott élesben 65 kilométeres feladat volt a tét, s ezzel kezdetét vette:

A XXI. SÁRKÁNYREPÜLŐ NEMZETI BAJNOKSÁG.

Sokan jöttek ide megnyerni ezt a versenyt. GRUBER FERI fél Európát végig versenyezte, saját bevalása szerint idei távjai megközelítik az ezer kilométert. UJHELYI BALÁZS elsősorban a nagy repüléseket szereti, de gondolom szívesen visszavágott volna

BOLDIZSÁR startmarsall



„Felhőalapon”



BOROVSKY GERGŐNEK a dunaújvárosi fiaskóért. Gergő megkönnyítette a többiek dolgát, számára idegen géppel jött, nem az évek óta sikerekbe repítő ismerős KPL-lel, ami ugyan lehet, hogy gyengébb, mint egy COMBAT, de nem, ha az ő kezében van. KOVÁCS ENDRE szintén jó formában érkezett, akárcsak a másik válogatott a pécsi büszkeség: BORBÉLY TIBI. Ők képviselték az éremesélyes magot, velük lett igazi verseny a nemzeti.

A túlfejlődött cumulusokon és nimbusokon át vezető feladat ijesztő volt és veszélyes is lehetett volna. Az óvatoskodók így hamar leszálltak és az élen a bátrak végeztek, a gyávák a földön kushadhattak, velem együtt. Ezen a napon csak Ujhelyi és BALOGH ZSOLT értek a célba.

Másnap ugyanoda mentünk, és hasonló körülmények fogadtak minket. A gyengének ígért szél erős volt, körülötünk villámok csapkodtak. Haragudtam a rendezőkre, hogy versenyszámot írtak

ki, a mezőny egynegyedével el sem startoltam, féltem a villámoktól és a zivatarfelhő ezer veszélyétől. A versenyzők azonban fittyet hánytak a veszélyre és nekiindultak a 87 kilométeres tört vonalú távnak. A feladatkiírókat nem értettem, több mint 70 kilométerre tették a fordulópontot és majdnem ugyanolyan vonalon tizenpárkilométeres szárát húztak vissza a célig. Ebben a számban több mint a fele elstartolt magyar versenyző a célba ért.

Elgondolkodtam. Milyen sárkányos felfogásba kell visszatérnem? Olyanba, ahol a biztonság csak a második helyen van, és megelőzi azt a bevállalás vagányság? Vagy csupán én lettem túlzottan óvatos, mert a hazai siklóernyős oktatók nagyobb biztonsági tartalékához szoktam?

Vagy tán megváltozott a meteor, és a zivatarfelhők kiszámíthatóvá váltak? Nohát, ha ez így van, akkor bizonyára még többet kell sárkányoznom, hogy szokjam. *(Folytatjuk)*

UJHELYI BALIKA



A végtelen kék ország – I.

141. szám – 2004. szeptember ■ Lég-tér

Nagy érdeklődéssel követtem a Madártoll hasábjain erdélyi pilótatársaink hatalmas vállalkozását, hogy a Kárpátokat végigrepüljék egy nyár alatt. Mire ez a cikk megjelenik, már remélhetőleg sikeresen teljesítették a nem mindennapi feladatot. A siklóernyőzésnek manapság egy új távlata nyílik meg a bivaakrepülés-sel, ahol ismét az alapokhoz, a szabad, madárszerű repüléshez tér vissza a sport a gyakran már túlságosan mester-séges bajnokságok, meg pontgyűjtő versenyek köréből. Tévedés ne essék, nem vagyok ellene semmiféle vetél-



HAULIK ÁRON
Fotók: A SZERZŐ

kedésnek: csupán nem vagyok az a típus, aki jó érzéssel végigtolakodja az utolsó versenynap startját, vagy hetekig kesereg más pilóták sportszerűtlenségén. A távokat néha jólesik csak magunknak, és nem a papírnak, a jelvénynek és a dicsőségnek repülni. Nem kilométerekről, hihetetlen ter-mikekről, félelmetes csukásokról szeretnék mesélni, mert bár voltak, ezeknél sokkal nagyobb élményt jelentett egy érintetlen ország érintetlen egével és embereivel találkozni. Egy ilyen kis





próbálkozás jegyzete az alábbi írás, egy próbálkozás, hogy milyen érzés elvárások, szigorú célok és csalódások nélkül repülni.

Ártalmatlan ötletnek tűnt az elején: meglátogatom egy ismerősömet Mongó-



liában, majd kinézek egy-két starthelyre a főváros körül. Aztán jöttek az ötletek, menjünk többen, repüljünk távokat, emelkedjünk a felhőkig, bármit. A sok ötletből, készülődésből és tervezésből nem sok marad az indulásig, mivel az utastársak lemondták a túrát, kinti ismerősöm nem ér rá, és a siklóernyős felszerelés többet nyom a mérlegen, mint az összes többi cuccom együtt. Ilyenkor vagy tárcsázod a Problémamegoldót, vagy nekilátsz magad. Ez utóbbit választva először is megvettem a repjegyet, hogy már ne tudjak visszafordulni. Utána a beülőt lecseréltem egy Gin Yettire, az ernyőt pedig egy NOVA X-Ray XS méretűre, begyűrtem mellé két polárt, sapkát, kesztyűt, GPS-t és máris utazótáska méretűre zsugorodott az expedíciós felszerelés.

Moszkva, két nap városnézés, de közben kémlelem az eget, milyen lehet az idő délebbre? Aztán újból a Tupoljev

szárnya mellől figyelem az orosz főváros felett tornyosuló Cumulonimbus sötét oszlopait, villanás, órák esnek ki, napfelkelte, alattam pedig Ulaan Bataar szürke tömege terül el némán a végtelen sztyepp közepén. Elkerülhetetlen a szóismétlés, ha Mongóliáról akarunk írni, az olyan szavak, mint végtelen, kék, láthatár, felhők és ismét kék óhatatlanul felbukkannak, ezekre nekünk nincs több szinonimánk, nem úgy, mint az ittenieknek, akik a lovak színét, az égtájakat, irányokat, távolságokat és a legelők minőségét több száz szóval tudják kifejezni.

Maga a főváros csalódás, szürke, piszkos és csúnya. A félbemaradt építkezések porát a szél ráfújja az utcákra, utcagyerekek tucatjai játszanak a szemétdombokon, valahogy nem ide illőnek tűnik ez a város, a végtelen puszták és a végtelen ég között lebeg, mint egy jégbe fagyott szennyeződés; lepusztult, omladozó viskók, kockaépületek, sivár utak és az emberek szemében a félelem, félelem a történelemtől, az európai ismeretlentől, a jövőtől és egymástól.

Mindezek nem érdeklik a liberális felhőket, épp esős évszak van, de hiába, egy csepp eső nem esik, csak a felhők vonulnak elképesztő magasságokban: alul tükörsima és sötétszürke, felül gomolygó és hófehér kumuluszok, éles és gyönyörű kontraszt a mélykék éggel, felhőutak és foszlányok, újjászülető, eltűnő, folyton mozgó és változó páragomolyok.

Ólmos ébredés másnap Ulaan Bataar szocreál panelháza között, reggel hat óra van, de a felkelő nap máris hihetetlenül éles árnyékokat rajzol a porba, a betonfalak sarkainál tengődő fűcsomók árnyéka szálanként nyúlik végig több méternyi távra, és az ég kék, mélyen kék. Egy óra múlva már a várostól délre kapaszkodok fel az egyik „dombra”: a csúcsa a térkép szerint 3120 m, de mivel a főváros maga is 1600-zal emelkedik a tengerszint fölé, nincs ok az aggodásra, sima kis alpesi túra. Az egyetlen repinfóm az országról annyi, hogy az uralkodó szélirány északi, nyáron van az esős évszak és a világ legritkábban lakott országa. Az már kevésbé tartozik a repüléshez (hittem én), hogy itt a legmagasabb az egy emberre eső lovak száma. Kiderült: itt ló nélkül semmire nem megy a felkészületlen siklóernyős. Az országos főutakat csak négykerék-meghajtású, strapabíró autókkal lehet járni, de a sziklás, vad hegyekhez ezek is kevesek.

Útközben odajön pár lovas, érdeklődnek, barátságosak, kíváncsiak de nem tolakodóak. Kölcsönösen kevés oroszudással megegyezünk, hogy száz forintnyi tugrig (mongol pénz) ellenében kapok egy lovat, hogy gyorsabban folytathassam az utam. A zömök kis tatár ló elképesztő szívósággal kapaszkodik fel a hegyen, alig fújtat, pedig nehezebb vagyok egy átlagos helybélinél. A hegy gerince kiszélesedik, a szél is feltámad oldalról, így kénytelen leszek átmenni a szomszédos vonulatra. A két hegy közti nyeret felszabadult vágásban teszi meg a kis ló, de nem tudom lehagyni tulajdonosát, aki lágy



mosollyal jön végig mögöttem, erőlködés nélkül üli a lovát, és néha látható élvezettel keres valamit az orrában. Aki vágtaázás közben tud orrot piszkálni, az nem ma tanult lovagolni. Végre odaérünk: kellemesen meredek, füves lejtő, a szél picit oldalas, a láthatáron alig látható gomolyok jelennek meg, a száraz levegőben jól lehet érezni az első termikbuborékok melegét... otthon évekig várunk az ilyen időre. A főnökkel megbeszélem, hogy délután nézzen vissza ha még itt vagyok, majd kiteríték.

A kis ernyő lelkesen harap bele az első termikbe, két forduló és már magasan szint felett vagyok, alig sodródok hátra. A semmiből négy-öt vörös kánya csatlakozik a sosemlátott madártárshoz, később előbukkan egy fakó keselyű is. Látszik rajtuk, hogy kíváncsiak, egészen közel jönnek, forgatják a fejüket, majd pár könnyed kanyarral felesnek a kék végtelenbe és eltűnnek. Ekkora már igazán beindul az idő, lehet indulni délre.

Ezen a tájon még zöldék a hegyek, a lankásabb, védettebb oldalakon szibériai vörösfenyők nőnek kis csoportokban, a Selenge Gol lustán hömpölyög a völgyekben, partjain ménesek és kecskenyájak álldogálnak, itt-ott jurták apró fehér pöttyei bontják meg a képi egységet, sehol egy város, sehol egy aszfaltút. Az utak mozaikja fentről meghökkentő élmény, a gyakran 8-10 sávok, tökéletesen párhuzamos keréknyomok egymással és a folyókkal, dombokkal a lehető legtöbbször egybefonódnak, ölelkeznek, majd elválnak. Az eredmény egy hatalmas, kaotikus hálózati modellre emlékeztet, amely minden irányban eltűnik a horizont alatt, és csak egy halvány, messzi poroszlop jelzi, ott éppen most halad egy jármű. Nem lehet



követni ezeket az utakat, nem tudni, merre visznek, használható térkép sincs az országról, így az egyetlen megoldás megbecsülni a cél koordinátáit lent délen, a Góbi szívében, és az égtájakat követve lassan levitorlázni Dalandzadag városába az egyre erősödő déli áramlásban.

A nyugvó nap sugarai vörösen izzanak át a Góbi sivatag finom porán, az olykor viharos szél napról napra egyre korábban érkezik, startolni csak ez előtt lehet, és leszállni is csak akkor érdemes délután, ha már lecsendesedett. Itt különlegesen szép vidékeken visz végig az út, vörös homokkőfalak, sárga dűnék,

30

feketéslila hegyek a láthatáron, és schol egyetlen élőlény. Leszálláskor aztán a föld alól felbukkan két lovas, hat év körüli gyerekek, mosolyognak, kérdeznek valamit. Hamar kiderül számukra, hogy nem értem, és ahelyett, hogy még hangosabban üvöltve próbálnák elmagyarázni (lásd mi), leszállnak a lovakról és oda jönnek segíteni. A mozgulataimat tökéletes szimmetriában utánozva percek alatt némán összehajtuk az ernyőt, majd a beülő-hordzsák két oldalát óvatosan összehúzza az egyik, hogy könnyebben be tudjam cipzározni. Ez a mozdulat sokáig bennem marad: apró kis gyerek, tán még iskoláskorú sincs, és életében először, mindenféle utasítás nélkül hamarabb összecsomagol velem egy síklőernyőt, mint otthon egy többhetes tanfolyamos. Hiába, az élet nagy nevelőmester. Később aztán egyre kevésbé csodálkozom, amikor látom a kis csöppseket, amint birkát nyírnak, bőrt cser-

zenek, lasszóval kecskét fognak... itt teljesen természetes, hogy amint járni, vagyis lovagolni tud a csecsemő, elkezd segíteni a családnak.

Az egyik srác mögé felkapaszkodom, és laza, egy órás lovaglás után fények tűnnek elő a félhomályból, állathangok, edénycsörömpölés. Kijön elénk az egész család, széles mosollyal hívnak befele, kezembe nyomnak egy csésze sós, tejes teát, itt csak a nagymama tud oroszul, így vele kell megtárgyalni jöveelem módját és célját. Kikérdezik a kissrácokat is, de a családfő arcán látom, nem nagyon érti a helyzetet. Végül pár fotó, orosz szó és sok mutogatás után lelkesen bólogat, de máig sem vagyok benne biztos, hogy nem renegát ejtőernyősnek nézett-e. A korsónyi kumis, a csípős sajtok és a birkafaggyú-leves megteszi a hatását: hamar elalszom a jurta narancssárga, napsugarakat jelképező gerendái alatt.

(folytatjuk)



FUN GLIDERS

PARAGLIDING

www.fungliders.hu
info@fungliders.hu
tel.06 70 515 5577

only a pilot knows this feeling

tel.: 06 70 515 5577

www.fungliders.hu

independence
gliders for real pilots



PARATECH

The Paramotor Company
time to fly



használt felszerelés beszámítása és
részletfizetés lehetséges

SEVEN UP – COMING SOON

Szakócatól

(Nem búcsú, csak emlékezés)

Több mint negyedszázad telt el ismeretségünkben, sok-sok kemény vitában, de mindig barátságban. Mindig szigorú, igaz, de olyan jó barát voltál, aki sokkal többet mondott szemből, mint hátulról.

Repülés előtti precíz, alaposan átgondolt előkészületed olyan minta, amit követni nem lesz könnyű senkinek sem. A repülésről mindent tudtál. Ebben mindig mindenkinek segítettél.

Modorod miatt kaptad valakitől nevedet: SZAKÓCA. Hogy kitől? Nem tudom. Ez volt a külső. A belső, pedig egy érző, melegszívű, örökké segíteni akaró, olyan jó barát, aki mindig tudott valami értelmeset javasolni, tanácsolni. A hanyagságot, felületességet nem tűrted, ezeket mindig büntetni rendelted.

Találkozásunkkor megpusziltuk egymást. Ez nem szakóca volt.

Ennyi idő alatt sok a közös emlék. Erre most helyetted is emlékezem. „Szársomlyó” Kupák, Nemzeti bajnokságok, valamennyi közbenső verseny, A Sárkányrepülő Szakbizottsági közös munka és nem is tudom felsorolni találkozásunk számát, közösen vitában is eltöltött órákat, napokat, heteket.

Közös utolsó emlékeimből: 2004 Évike Emlékverseny Dunaújban: kritikusan figyelted, hogy kinek nincs a trapézon kereke, netán csuszkája sem! Ekkor bizonygattad, hogy a Te általad készített csuszka átmérője egyezik egy kerékkel, csupán annak fele van meg, ezért annak fele ellenállását jelenti. Akkor nem hitted érveimet – a gumikerék gördül, rugal-



BUZÁDY GYÖRGY

masan ellöki a földet, a fél csuszka könnyen elakadhat és az ellenállása sem annyival nagyobb veszteség, mint elakadása esetén a belőle származó veszély mértéke. Rád hagytam. Kár!

Akkor mondtad azt is: versenyzőként ne számítsunk rád, elmúltál ötven. Legfeljebb a rekordok érdekelnek. A

Nemzetire sem fogsz kimenni. Nagy kár – talán ezek a sorok sem íródtak volna!

Amikor SZERDA LACI elment – téged hívtalak. Mellette voltál, onnan mondtad el, hogy mi történhetett.

Amikor most a médiából hallottam a balesetről, ismét Téged hívtalak. A telefon a pondródban csönghetett, nem válaszoltál. Ebben megint Szakóca voltál?!

Nem tudtam elköszönni sem. Nem is akarok. Velem és velünk leszel.

Tudom, hogy többet nem viszel ki utolsó pillanatban a Délibe, hogy elérjem a vonatot, de nem is hívsz fel a kocsiban hazafelé a Pécsre menő úton, nem fogunk órákat beszélni-vitázni amikor szükségét érezted. Most az én okoskodásom sem tud segíteni! Sajnos.

Tiszteltünk, szerettünk, szeretünk és velünk leszel, aludj nyugodtan SZAKÓCA, kedves FERI barátom!

Pécssett, 2004.augusztus 23. ■

Baráth Zotyó emlékkönyvéből

33

1993

A világbajnokságra – nagy meglepetésre – sikerült egy teljes magyar csapatnak kimennie SZAKÓCA és TYUTYU hosszas MALÉV-es kilincselése nyomán. Ha valamire, hát erre igaz volt, nem a győzelem, a részvétel a fontos, a helyszín ugyanis az USA-ban, Owens Valley-ben volt. A helyszín és az új magyar rekordok lehetősége vonzotta a társaságot.

Ahogy az várható volt, mire a VB második felére turistaként kimentem,



BARÁTH ZOLTÁN

már csak BERTÓK ATTILA vitézkedett a döntőben.

Attila nemzetközi ismertségére alapozva lemondott arról, hogy a többiek hozzá igazodjanak, célból, távról hazaszállítsuk. Így minden adott volt a nagy repülésekre,

amit Szakóca, CSIGA és TAKÁCSY GÉZSU



141. szám – 2004. szeptember ■ Memento

madártoll

örömmel kihasználta. Az idő egyre javult, és miután engem is megreptettek, örömmel vállaltam a sofőrséget a rekorddal kecsegtető napon. Kiderült, Csiga otthon felejtette a rádióját, ami nehézzé tette a feladat kitalálását. Végül egy kb. 160 km-re lévő várost tűztek ki, ahova a hegygerinctől eltávolodva, nagy ívben vezetett az országút. A taktika az volt, hogy Szakóca és Géza, ha elérik a célt, továbbmennek, ha él a rádiókapcsolat, Csiga a célnál visszafordul és az út mellett valahol felszedjük. Rendszerben megvoltak a startok és úgy ötezer méter(!) körül egymást bevárva elindultak a nagy útra. Én meg le a hegyről, majd irány a cél. Időről időre hívtam őket rádión. Miután kiváltak a tömegből, szemmel is követni tudtam a hármast, amíg az út nagyon el nem távolodott. A hívásra a fiúk mindig beszámoltak róla, hol tartanak, látják Csigát, indulhatok tovább. Aztán az út újból közeledett a repülési vonalhoz, és bár eltávolodva egymástól, de megvolt újra a hármast. Nekem szurkolóként is izgalmas volt. A cél közeledtével a válaszut is eljött. Géza mellényült és nem talált terméket, ami visszaemelte volna. Szakóca fentről, én lentről követtem a leszállást. A város szélénél, az úthoz közel rendszerben leszállt, gyors megbeszélés után, úgy döntöttünk, Szakóca

menjen tovább, ameddig csak tud, Csiga meg ügyis visszafordul. Szakóca és Csiga magasan, de külön érte el a célt, ami magyar rekord volt. Nekem is szomorú volt nézni, ahogy az egyik megy tovább, a másik jobb híján visszafordult. Én is továbbindultam, de rövid idő múltán láttam, Szakóca egyre lejjebb jön. Ritka élmény volt a végsiklás. Amikor az úton félreálltam, Szakóca azonosítani tudta az autót és mondta, hogy éppen előttem van vagy lemaradt. Az utolsó pár száz métert egymás mellett tettük meg, majd megsaccoltam, kb. hova érkezik, előre hajtottam, kiugrottam a kocsiból és csináltam néhány képet, kicsit túlsiklott rajtam, így a leszállást hátulról fotóztam. Odagurultam, és mint akik tíz éve nem találkoztak, úgy örültünk egymásnak. Gyorsan összepakoltunk, visszafelé felszedtük Gézát és jött a találkozás, hol lehet Csiga Sanyi. Néhány kilométerenként megálltunk, meresztgettük a szemünket mindenfelé, de nem találtuk. Aztán egyszer csak egy apró pontot fedezett fel valamelyikünk, mint amikor Kolumbuszék megpillantották a földet. Sikertől azonosítani, igen, ő az. Mentünk még egy darabot, aztán rájöttünk, ez így nem lesz jó, a nap már lement, a sárkányt már alulról sütötte és még le is kell szállni. Elővet-



tünk zseblámpát, törülközőt és integetünk, vegyen észre. Némi látható tétozás után elkezdte húzni és spirálozni, hogy lejöjjön. A méterek az esti feláramlásban lassan fogytak, egyre sötétebb lett és ez bizony nagy baj volt. Az út mellett ugyanis mindkét oldalon drótkerítés volt. Próbáltuk fényszóróval megvilágítani de nem sok reményt fűztünk hozzá, a szél meg keresztbe fújt. Az utolsó forduló után szinte oda sem mertünk nézni, behúzott nyakkal vártuk a csattanást, látni semmit nem láttunk. Jött a csattanás majd a durranás. A kormányrúd elakadt, a trapézszár eltört, Sanyi hónaljig a földben, de némi orrhorzsolással megúsza. Nem is tudtuk minek örülnünk jobban, a hatalmas repülésnek vagy a szerencsés végnek.

Volt miről mesélni, hatezer fölötti magasságról, magasságyerési rekordról, távrekordról, a közös élményről és egyáltalán a repülésről.

Vége lett a VB-nek, a csapatnak volt még két napja hazaindulásig, én meg mentem tovább kirándulni. Búcsúzásakor Szakóca markomba nyomott egy nagy nejlonszatyrot tele gyógyszerrel és energiatartalporokkal, több ezer forint érték lehetett: „Mi már megyünk haza, te még sokáig itt leszel. Ne legyen rá szükséged, a kocsiban meg elfér.” Minden szerről

elmondta, mire jó. Az italporok végig kitarítottak és erősítették a lelkemet is, a gyógyszereket sokáig őriztem még.

Magyar sárkányos nem volt úgy kiszolgálva, mint Géza, Sanyi, Szakóca, de nem hiszem, hogy hálából adta a csomagot. Bárcsak meglehetném újra....

1980

Mint lelkes kezdőt, bemutatattak Szakócának, hogy dolgozzunk együtt. Jó lenne egy mechanikus, lepörgő dobos, fékezhető csörlő. Kigondoltunk egy tárcsafékes megoldást és elkezdtem beszerezni az alkatrészeit a használtcikkpiacon és bontóban. Az élet közbeszólt, Szakócát a műegyetemi klub átengedte a MALÉV-ba, hogy legyen ott is jó pilóta, műszaki vezető, húzó ember. Az ő súlyára, általa áttervezett és klub-anyagokból épített gépét is elvihette, amíg nem lesz jobb, újabb. A csörlő építése is megoldódott, mert Szócs PISTI alkotott egy pazar hidraulikusot, ami még ma is működik. Pár évvel később a kezdő tanfolyamra jelentkezett néhány lány. Nem ők voltak az elsők, de a lányok a hatalmas fesztávú és felületű gépekkel nem bírtak, rendre elmaradtak, hiába volt a hihetetlen lelkesedésük. Ekkor eszünkbe jutott Szakóca gépe, ő már nem használja, adná vissza, sokat segítene. Szó nélkül



visszahozta, és abban az évben mindjárt három lány lett A vizsgás, lelkes magas startos majd távrepülő.

1985

Eger Kupa Nemzetközi Sárkányrepülő Verseny. Állunk fenn a Kékesen, látszik, hogy bomba idő van. Mi, ha nem is nyugodtan, de a földön.

A repirányítás fura ura úgy rendelkezett, hogy könyörgés ide, nemzetközi jó hír oda, csak 14 és 16 óra között repülhetünk. A kitűzött táv Vác, mindenki addig repül, ameddig tud, csak 16 órakor földön legyen. Startnyitás 13⁴⁵-kor. Ezúttal elmarad a szokásos lökdösődés, taktikázás, a három rámpa mögött felsorakozott az ötven fős mezőny. Szinte hihetetlen látvány, ahogy egymás után, mint egy anyahajóról, szakadnak el a gépek, állnak rá a körre és emelkedik az egész mezőny. 14 órára üres a starthely. Mint muslincák a komposzt fölött, aki felért az elfogadható szintig, már indul is. A bolyok szétszóródtak és innen is, onnan is vannak lemaradók, végül kialakulnak az egyéni kezdeményezések útjai. Nézem az órát, nézem a tájat, hol van festék előttem, mit találjak ki. Rohadok le, meglátok egy ragadozót Acsa fölött, rástartolok. Megvan! Kitúrom a madarat, nézem az órát, még egy percem van emelkedésre utána irány a következő falu melletti üres mező. Elindulok, húzom, közeledik a mező, de hopp, nem üres, van benne egy sárkány. Nézem, honnan is kéne behelyezkedni, hogy azt a három sárkányt kikerüljem. Ráállok egy íves pályára, hogy legyen ideje az öt pilótának kivinnie a gépét. De hopp, szemből is jön valaki, kerülés, forduló és leszállunk egymás mellé szembe. Már szaladnak felénk, húznak, segítenek, legyen hely a többieknek. Ha jól emlékszem, kilencen potyogtunk be a mezőre. KOC SIS PAPA rekvirál egy biciklit, hajtók a telefonhoz bejelenteni, hogy leszálltunk és

diktálni a névsort. Egy lapon sokan igazoljuk egymás távját és leadjuk. Másnap nézzük az eredménylistát, és meg-hökkenünk. Miért van az, hogy különböző pontokat kaptunk? Felbiztatnak, kérdezném meg talán a versenyvezetőséget. GAUSZ TAMÁS előveszi Szakóca távigazolóját, rajta a rajz, ki kitől, merre, hány méterre szállt le. Tamás védekezik, ha van egy ilyen papír, nem adhat egyforma pontot!

... és most itt állunk a ravatalozónál. És itt van a sárkányozás magyar történelme. ORDÓDY MARCI és NAGY JAMES az első háromból és Gausz Tamás, akik oktatták. Itt vagyunk, akiket oktatott. És több generáció, akikkel az első magyar versenyektől idén tavaszig versenyzett, amikor bejelentette, most már kockáztassanak a fiatalok, nyugodtan akar repülni.

Itt van egy kisebb temetőnyi élő, Marci, James, Tamás, Csiga, TUSCHER PETI, ÚRHEGYI FERI, HEMI, FELBUJTÓ, hogy csak néhányat soroljak, akik fél lábbal már jártak itt. Miskolcra, Győrből, Nyíregyházáról, Pásztórol, Pécsről stb. stb. Aktívak és akik öt, tíz, tizenöt, húsz éve abbahagyták.

Mit keresünk itt? Mi dolgozunk itt? Miért nézünk az égre vagy törölgetjük a szemünk? Ki az a Kutasi Ferenc, akit itt temetnek? Mi egy Szakócat ismerünk, aki él, ez nem lehet ő, egy és ugyanaz! Ki nem halhat meg a sárkányozás közben, ha ő igen?

Halljuk rekedtes hangját, még néha felfedezhető palócos kiejtését. Kivel fogunk vitatkozni és kitől fogunk kérdezni, ha nem tudunk valamit? Látjuk gesztusait, de már nincs mögötte test, csak a végtelen.

Elment és azért van oly közel. Örökre.

„Hogy örülne Feri, ha látná ezt a sok virágot” – mondta az édesanyja.

Remélem, tudta, hogy szerettük! ■



Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseiteket a megjelenés hónapjának 2-áig, e-mailen, vagy telefonon juttasd el hozzám. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni a feladással párhuzamosan, normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: MRSZ, 2042 Budaörs 2., Pf. 8. A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”.

Magyar Bertalan

(beric)

E-mail: beric@index.hu.

Tel.: (28) 514-791; (30) 9642-652

Új hirdetési tarifáink

Apró: 300 Ft

(20 szóig, hasábra szedve, kiemelés nélkül)

1/6 színes 1500 Ft

1/6 f/f 1200 Ft

1/3 színes 3000 Ft

1/3 f/f 2000 Ft

1/2 színes 4500 Ft

1/2 f/f 3000 Ft

1/1 színes 6000 Ft

1/1 f/f 4000 Ft

**Hatéves
NIVA 1700i**
(akár sárkánytartóval is)
eladó.

SZERENCSES BEÁTA
(20) 341-6200
vagy

FERENCI MIKLÓS
(20) 933-5574



Racer GT
503-as motorral,
C15 szárnnal
eladó.

Tel.: (30)2819-754

(s)

madártoll



ELADÓ!!

Az idei szezon végével teljesen abbahagyom a repülést. Minden repüléssel kapcsolatos eszköztől megválok, az utolsó csavarkulctól is.

FŐBB ÉRTÉKEIM, AMI KERESI GAZDÁJÁT:

- 1 db Apollo C15D, Jer Star R 582, 6 tollú légsavar, rádió, GPS, full. műszerek, kioldó;
 - 1 db R 503 motor /60órát repült/;
 - 1 db Ivoprop 3 tollú légsavar;
 - 1 db Apollo C15D szárny;
 - 1-2 Rotax alkatrész, latnikészlet, szerszám készlet...
- Ami 27 év után összejöhet, azt itt megtalálod. Érdeklődni:

TÓTH FERENC PAMACS
(70) 563-0224

2/1

- BMW-R 1200C típusú motorkerékpár-motorblokk, csaknem új állapotban, eladó. Ára: 600 ezer Ft. Tel.: (30) 9862-648 2/1
- Piropatronos mentőernyő, motoros sárkányra vagy UL-re, eladó. Ára: 200 ezer Ft. Tel.: (30)9862-648 2/1
- Vas tetőszerkezet, gyári, csavarozható, variálható méretű; kb 80-100 m² eladó. Ára 200 ezer Ft. Tel.: (30)9862-648 2/1
- Apollo Racer GT kétüléses motoros sárkány eladó! Nagyjavított, új vitorlával. Motor: Rotax 503/2V (alpműszerekkel). Szárny: C4M, 15 m2. Irányár: 600 ezer Ft. Tel.: (20) 9929-166.
- Trabant motoros sárkány tandemüléssel, három tollú Percz sróffal, tranzisztoros gyújtással, dupla karburátorral, CX19-es szárnyal eladó! Irányár: 350 ezer Ft Tel.: (30) 298-0221. 2/1



Eladók:

1 db Wills Wing Fusion
150-es sárkány
1 db Suzuki SJ410
terepjáró, sárkányszál-
lító tető-csomagtartóval.
Tel.: (30)-411-4701
Poszpisel Gyula



ELADÓ

EGY NOVA PHERON L
(85-125 kg), DHV1, sárga,
2003. szeptember havi, sérülés-
mentes, kifogástalan állapotban,
rendezett papírokkal.
Hátimotorozáshoz optimális.
V_{max}: 48 km/h. Ár: 1350 Euro;
valamint egy M-es, fehér,
AIREA ASPECT, az ára 200 Euro.
SZABÓ TAMÁS, (06-20) 2311-460
E-mail: felhout@freemail.hu

ELADÓ! Straton ultrakönnyű movit.
Fesztáv 11,7 m. Üres súlya 127 kg. Min.
sebessége 55 km/óra. Két személy
összeszerelheti max. 10 perc alatt. **Ára**
650 ezer Ft. tel: (00 421) 4743-81136.
hor-prop@hor-prop.com



TENGERSZEM Sportbolt



1067 Budapest, Teréz körút 33.
Nyitva : H-P 10-19h, szombat 10-14³⁰h
Tel.:(06-1) 3111-866, (06-70) 381-9313
www.flyaway.hu; www.tengerszem.hu

Nova
Gin
Avasport
Wings
Bräuniger
Digifly



Tanfolyamok
Felszerelés
Kiegészítők
Utazás
Szaktanácsadás



Egy bolt
ernyősöknek, túrázóknak
és túrázó ernyősöknek



APOLLO
UL AIRCRAFT „HALLEY”
E-mail: apollo@mail.datanet.hu Internet: www.halley.hu