

# madártoll

A szabad repülők lapja

128. szám – 2003. augusztus





### A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület  
1550 Budapest, Pf. 59.

**Szerkesztő:** Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: siklorepa@aeroclub.hu

**Tipográfia:** Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu

**Grafika:** Hemmert László

**Nyomda:** Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: Tóth Imre

**Hirdetésfelvétel:** Pinczés-Balog Attila

Tel.: (70) 384-8491

(1) 2490-007

E-mail: xatesz@freemail.hu

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

**A címlapon:**

**Starthely Annecy-ben**

Fotó: Kovács György

## Számunk tartalma

### Lég-tér

Képeslapok Annecy-ből	3
Annecy 2003	8
Repülési napló Északról	12
I. Nemzetközi és Országos	
Siklóernyős Találkozó	18
Névjegy: Boróka	22

### Papírmunka, Meghívó

Nyilvántartási díjak	24
Apollo találkozók	24
BAZUL Kupa	25
Sárkányos oktatói tábor	25

### ParaPower

Quik	24
iXess	26
Sió Menti Napok	30
Forszázsra kapcsoltak...	31
Alföld Kupa és NB.	32
Dévaványai találkozások	35
Ventilátoros fotel 2.	36
Látogatás Fresh Breeze-nél	38

### Meghívó

Repüljük körül hazánkat!	42
--------------------------	----

Képeslapok Annecy-ből – ahol „néztük a filmet, és láttuk is”

## Európa nem csatlakozik hozzánk



„Na mire vártok, miért nem repültök már?” – kérdezi Tasi Gabi a franciaországi Annecy melletti tó partján magasodó hegyfal siklórepülő starthelyén ücsörgő magyar csapat krémjét. A szintkülönbség 760 méter, a vonulat tíz Óbuda hosszúságú és a levegőben vagy harminc siklóernyő közöttük a már vagy hatodszor startoló tandemek és vagy öt sárkány.

A startok eléggé felszínesek, még a profi tandem pilóták kezéből is vissza viszarakja a kupolát a termikes forgolódó szél. Valamennyiünk fejében ott a gondolat, de a választ egyedül Zele Laci fogalmazza meg frappáns tömondatban: „Mert nézzük a filmet, és látjuk is”. Rögtön eldöntöm, hogy ez lesz itt tartózkodásunk mottója. És ez a film

bővelkedik kalandokban, izgalmakban és szépségben, romantikus és szívszorító pillanatokban, ármányban és szerelemben.

Az első szerelem az első ezer méteres emelkedés a tó melletti hegyoldal mellett, a 4-6 méteres termikek majd kirug-



Szöveg: Guriga  
Fotók: Tóth Zsuzsi



dálnak az emelőzónából, de a vonulat után felmagasodó sziklafal mögül előtűnik Európa teteje a Mont Blanc, hatalmas havas tömbjével, méltóságteljesen. A bámulattól majd elejtem a fékeket, de egy kupolarángás figyelmeztet, hogy ne tegyem. A látvány megéri a majd más-félezer kilométer utazást, a hidegháborút a munkahelyemmel, hogy a nyár közepét itt tölthessem, és azt a felemelőnek egyáltalán nem mondható érzést, hogy az eddig biztonságosnak hitt kupolámba valakik hatalmas erővel láthatatlan focilabdákat\* rugdosnak kiszámíthatatlanul (\* idézet Kovács Gabitól).

A tó felett Tasi már több mint 600 métert nyerve utazik, majd egy hihetetlen gyors pörgés kezdődik, egy irányított negatív spirál, a helikopternek nevezett stabil pörgő manőver. A kék alapon sárga ACRO felirat már a start-nívó alatt jár, amikor a függőleges tengelyű pörgés váratlanul, de irányítottan vízszintes tengelyűbe vált, ezek már

wingoverek, sőt inkább loopingok. Gabi elmondása szerint több mint egy éve tanulja ezeket a manővereket, és még mindig van rajta csiszolnivaló. Nem szívesen látná mástól, nem az irigység miatt, hanem mert idő előtt próbálgatni az egyenlő a halálos ítélettel, vagy a tolószékkel.

Ismerem ezt a gondolatot. Négy év munkámba került, hogy végigpróbáljam és megtanuljam, hogyan és milyen sárkánnyal szabad hátrabukfencezni. Mire biztonsággal sikerült és sikerült is tematikába foglalni, a hatóság letiltotta és megfenyegettek, hogy beperelnek, mert másokat veszélyeztetek azzal, hogy erre biztatom őket.

„Ha majd meghalnak, azért Te leszel a felelős” – ez az igaz gondolat az alapja, hogy Lilienthalt valószínűleg a légügy tömeggyilkosnak tartja. Meg is értem Tasit, hogy félti csodás manőverének titkát, még a végén Neki is megtiltják, hogy csinálja.

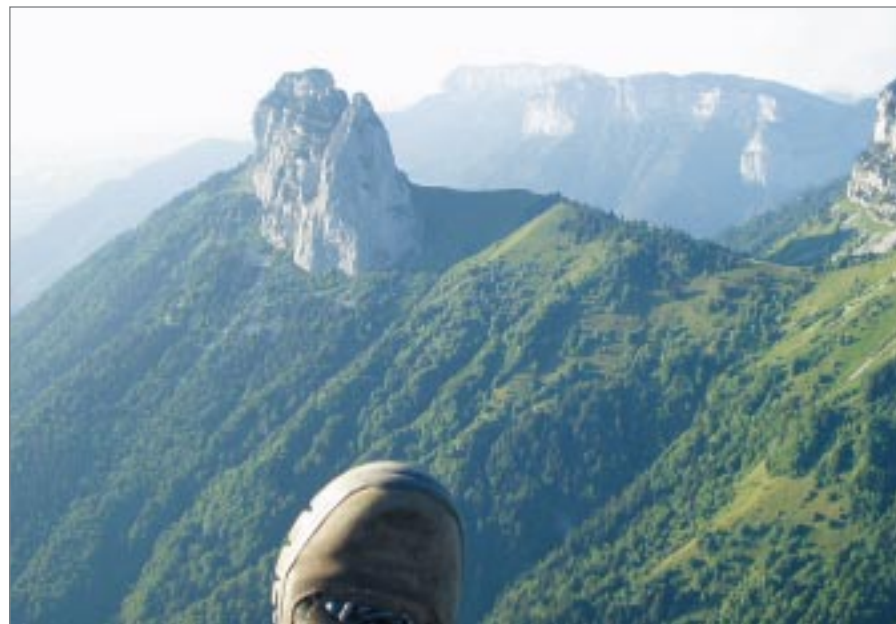
Hálistennek azonban Európában vagyunk, ahol talán otthon sosem leszünk. Európa ugyanis a jelek szerint nem csatlakozik hozzánk. A héten az itt látott siklóernyők és sárkányok felületén, kivéve a magyarokét, nem éktelenkedtek lajstrom, vagy azonosító számok, hiszen Európában tudják, hogy az semmire sem jó. Még a jól láthatóan üzleti céllal repülő tandemernyőknek sem volt ilyen, sőt pilótáik mindezt teljes mértékben a helyi siklóernyős szervezet ellenőrzése alatt végezhették, mindenféle hatósági megszorítás nélkül. A repülőtársadalomnak komoly hasznaként betonozott út vezet a starthelyre, fél focipályányi szőnyeggel leterített starthely áll még a mi rendelkezésünkre is, és a mentőhelikopter, ha szükség van rá azonnal megjelenik. Érdekes volt, hogy három komoly balesetet is láttunk, mégsem folyt hatósági helyszínelés, nem függesztették fel a starthely engedélyét és valahogy a sajtó sem arcátlankodott oda vért szagolni.

Ez így megy Európában.

Olyan magyar siklóernyősökkel találkoztam, akik már nem repülnek itthon, bár jó pilóták és sokan tanulhatnának tőlük.

„Tudod Guriga, elegendem van abból, hogy olyan dolgokért macerálnak, aminek a repüléshez semmi köze nincs. Itt ilyesmi senkinek eszébe sem jut. Talán belátják, hogy normális emberek normális ésszel repülnek. Az abnormálisakkal úgysem lehet mit csinálni.”

Esténként együtt vacsorázik a csapat. A viccek és a sztorik mellett azonban nagyon komoly a nap értékelése és tanulságos. Mellettem ül a „Kiskovács”, aki a helyi tandempilótákat fakezűeknek titulálja. Értem én, hiszen önmagához állítja a mércét, és ebből a szempontból azok is. Az én nézőpontomból azonban ezek az iparosok gyakorlott mesteremberek. A kirándulás egyik legmeghatóbb pillanatát átélhettem a hegyen, amikor egy járni képtelen hölgyet a tandem







beülőbe kötöttek, és a tandempilóta előtt emelve tartották addig, amíg a szél lágyan felemelte és pilótájával a háta mögött felröppent az égbe. Parkinson-kóros kezével integetni nem tudott, de a szemét nem lehet elfelejteni, a sosem remélt csoda megvalósult és egy új dimenzióval lett gazdagabb. És ez, akinek az élete eleve egy dimenzióval szegényebb, annak sokkalta nagyobb varázs lehet.

Vajon honnan tudhat erről bármit is, aki még nem repült?

A magyarországi környezetben vadászónak kikiáltott Kiskováccsal sokat beszélgettünk erről. Itt a repülések szervezésekor nagyszerű segítők bizonyultak. Hol sofőr volt, hol a leszállókat segítő társ, hol a hozzátartozóink számára a repülés élményét bemutató tandem-oktató. A túlmagyarázás helyett egy-két szavas instrukciói hasznosabbnak bizonyultak minden levezetésnél. Nálam oktatóként jelesre vizsgázott.

Emellett én is rengeteget tanultam tőle. És rengeteget röhögtünk esténként közösen.

Az ájulásig lerészegedett zsiráf-papa fekszik a fia mellett a kocsmaszékeken.

„Apu ma nagyon berúgott, ugye?” kérdi a kocsmáros.

„Nem puma, zsiráf-ááá!” válaszolja a gyerek.

Na ennél azért voltak jobb poénok is. Például, amikor Tasi felküldte Zsuzsit a levegőbe új Hornet Sportjával.

„Minek Neked jó ernyő, ha nem repülsz vele? Hát hogyan akarsz versenyezni, ha nem próbálsz ki minden időt? Menj és repülj!”

Aznap Zsuzsi Gabinak köszönhetően teljesítette az FAI ezüstkoszorú időtartam feltételét. Egyhuzamban több mint 5 órát repült, és befejezett egy háromszöget, ami, ha fotózott volna, magyar női rekord lenne.

„Neeem leszünk nevetségesek ilyen kis feladattal!” mondta Tasi. „Majd egy

60 kilométeres hurkot, vagy még nagyobb tűzünk ki. Vasárnap Pierre Bouiloux 11 órát repült és majdnem befejezte a 250 kilométeres háromszöget.” Na például ez is jobb poén volt, mint a zsiráf-fos.

Aki ezen a héten nem figyelte a két remek oktatóra, az fára szállt, turbulenciában hánykolódott, vagy nemes egyszerűséggel kiszorult a leszállóból. Esetleg ahelyett, hogy megnyalta volna a buló végét, hátszélben „végezte”.

Utolsó nap új starthelyre vonultunk, ahol kevesebben voltak és kényelmesen elfértünk. Hörcsög (alias Szalai Tamás) kiereszkölte, hogy még a hazautazás napján is repüljünk, és milyen jól tette!

Egy vonulattal odébb egy négy Kevélynyi starthelyen öt méterben tekertünk az inverzióig, ahonnan ismét megláthattuk a hatalmas Fehér Hegyet, a Mont Blanc-t. Hőfödte fejével lassan intett, azt mondta, jövőre is várni fog minket. Az

esti gyógyi után kocsiba ültünk, irány a sötét kelet. Több mint 2000 kilométert autóztunk Európában, autópályán, vagy országúton, városban, falvakon át. Senkinek sem voltunk útjában.

Azután hazaértünk.

Alig tettünk meg 100 kilométert, máris egy szőke neonszínű kabátos hölgy állt eléünk és számon kérte a pálya matricát a törött szélvédőről. Valami törvényre hivatkozott, mert ha nincs a matrica a helyén, akkor bűnözők vagyunk, akár fizettünk akár nem.

Legalábbis itt Európán kívül.

P. S.: Üzenet érkezett a mobilomon, amint hazaértem. „Nem puma, zsiráf. Kösz a klassz 7-et mindkettőtöknek, régen éreztem ilyen jól magam. Na csá.”

Mi is köszönünk mindent az Airborne csapatnak, hasonlóképp! Amit csináltak, az méltó egy akkreditált iskolához! ■





Útikönyvekben nem sok leírás található erről a francia városkáról. Ám ha hozzáteszem, hogy a francia Alpok vonulatai között bújik meg a róla elnevezett tóval együtt - így már elég ígéretes vállalkozásnak tűnik egy siklóernyős úthoz! Július közepén - a Tour de France mezőnyét éppen elkerülve - érkezünk meg ide! Col de la Forclaz a starthely 1350 méter magasan a leszállóhoz viszonyítva +765 méteren fekszik.

Amiért én jöttem - a más kultúra, idegen környezet - az elsősorban a siklóernyős tudásom kezdő szintről való elmozdítása! Elég furcsán hangzik, de a vizsgát megszerezve úgy éreztem egyedül nem fog menni még! A kevés repülés és a termikelés hiánya görcsössé tesznek, hogyan is mernék olyasmit csinálni amit korábban még nem tettem?! Körülményeim véletlenszerű alakulása elhozta a megoldást, egy meghíúsult utazás helyébe választhattam ezt az utat!

Félek, minden új starthelyen extra drukkk van bennem, a helyzetet nem könnyíti, hogy ekkora hegyen még nem repültem. Először egy lecsúszással hangolódunk - jót tesz. Alig várom az esti gyógy-

it ... itt még az is más. 5-6 felé még 5-6-7-es liftek vannak és nem is csupán mutatóba. Mint mindig most is a fiúk bátrabbak, Gyuri nyitja a sort és felesik plusz 1100-re. Húha, ez elég majrés letről. Talán még néhányan előttem, és végre én - közel a fél nyolchoz. Start, már nem emlékszem, de eljöttem belőle, talán nem is rosszul - mintha a fékekkel babrálnék. Irány jobbra a gerincre, na keressünk valamit. Még így bedrótozva is izgulok, bár eddig nemigen repültem rádióval, most örülök neki. Megszólal az égi hang -Tasi Gabi- balra tekerünk, gyerünk. Ezért jöttem, most rajtam a sor - bátortalanul átterhelek, bal - gyerünk fordulj már - hiába a Vision egy lomha jószág! BALra bátran húzd a féket - jön a biztonság - dőlj ki mintha hánynod kellene! Bizarrr, de teszem és már emelkedem is, nem engedem. Benne vagyok, tekerem és mikor elfogy jöhet a következő. Fel sem tűnik hogy telik az idő, már a gerinc felett vagyok, előbb 300-on voltam, most már +500 felett! Hihetetlen, varázslatos és leírhatatlan egyszerre, de az égi hang leparancsol, ennyi mára irány a leszálló. Nehezen de elveszítem a magasságom. Boldog madár száll a földre, Kiskovács az útjelzője J ! 54 perc, nincs 1 óra, de így is a pilóta egyéni csúcsa.



Szupy  
Fotók: Kovács Gyuri

Másnap a gyógyi elég dolgoz. Az első léptek segítségével, majd onnan magányos boldogságban telnek. Kisebb liftek, de szorgosan tekerem! A kezdet megint nehéz, a beülő gyanús - később megnézzük, elég rossz szögben van beállítva! Kb negyven perc után úgy fest lerohadok, leszálló az új irány. Sebj, mert már mindenem sajog, a combom a derekam, mind izomlázat kapott! A tó végénél egy mocsár, tájvédelmi körzet, ahogy fölé érek apró lifteket érzek. Lelkesedés, vagy miegyéb, de a 0,5-t is tekerem. Kitartás, fáj mindenem, de nem érdekel, a gyakorlás teszi a mestert, én pedig még az ipari tanulók közé sem férek, így mindent tekerek amit pluszon érek J . -180-ról indultam és türelemmel +330-ra girheltem, persze közben 2,5-t is tekertem! Körülnézek, látom a hegyeket és azt látom, hogy legfelülre tekertem. Hü! a levegő, aggódom, hogy lehet hogy legfelül vagyok! Mi az amit én nem

tudok és ők igen, valami gond lehet? Semmi felhő, semmi ami arra utal, hogy az idővel gond lehet. Nem értem itt minden emel, mégis mindenki alattam húz el. Az tuti, hogy akik körülöttem vannak mind jobb szárnyakon ülnek. Lejjebb ereszkedem, hogy legyenek felettem, ez így megnyugtató. Előkerül a fényképező, katt-katt ernyőket fényképezek lefelé ahogy illik. A leszálló is sorra kerül. Bejárom a völgy ezen felét, megszámolom a medencéket, majd a hajókat a kikötőben.

Fáradt vagyok és késő este, szépen lassan közelítek. A leszállóban nagyüzem van, lassan egy légiirányítót rendelnek, percenként, vagy 5 gép száll le! A völgy szél átfordult, hiszen itt az este és hideg tömegeivel rátelepedett a völgyre!

Még csak 2 nap, de már közel annyit repültem, mint itthon fél év alatt. Döbbenet!





Másnap hidegfront vonul, én pedig pihentegettem fáradt tagjaimat. Az Annecy városnézés folyamán a lábaim mellett leginkább rekeszizmainm fáradnak el. Elképesztően lökött a bagázs a szó legjobb értelmében.

Negyedik nap csak este enged minket az idő szárnyalni, és akkor is kissé fitogtatja erejét. Éppen, hogy halad előre az ernyő. Nem élvezem, fázom és a beülőmet is kilazítottuk, így izeg-mozog mint egy kígyó! Minden furcsa egyszerre, de látom, hogy akik nyári öltözékben startoltak derekasan állják a sarat. Röhej én itt overálban vacogok, nem érdekel kibírom. Repülöm és



edződnöm kell. A büszkeségem nem enged le, mi több tekerek, hogy ne legalul tipegjek. Tényleg morc az idő, majd minden körben megpróbál kilökni a tekerésből. Kicsit kemény, de küzdünk, hoppá egy csukás. Tekerünk tovább, hisz egy pumpa és már vissza is nyílt, azért megjegyzem magamnak - ezen is túl vagyok. Fázom, vacogok és picikét fosok... de sportemberek lennének vagy mi a szösz. Amikor már végképp nem bírom megyek a leszálló felé, hátha ott sima lesz mint két napja. Már közeledek de gyanús, erős a szél, nagyon erős. Betesztelem a gyorsítóm, oké fog ez menni ha kell! Próbálok egy fülcsukást, de a hevederek, mint a zsiráf nyaka nyújtóznak az égnek! Két apró ujjammal



elérem, de nincs erőm lehúzni, küzdünk, de ma ő nyert. Látom a tandemet, küzdi lefelé magát, hiába csuk fület Tasi innen fentről nézve is maximum nullázni sikerül. Nem látom minden pillanatban, de néhány csücskös fordulóval közelíti a földet. Én maradok a leszálló előtt, hogy elérjem majd a leszálló földjét! Tol ez a szél, még jobban, mint fenn. 50 méter alatt iszonyú turbulens, alig 20-on vagyok mikor látom a tandem leért, majd szánkázik egyet. Mindenki fáradt és én sem úszom meg, egy 5 méterbe telik mire begyűjtöm az ernyőmet.

Most már a fáradtság minden jelét érzem magamon...

Jól is esik következő nap a strandolás, motorcsónakozás. A leszállóban végre láthatok egy teljes Tasi acrót, majd megtudom, hogy Tóth Zsuzsi egy 5 órás repülést tervezett be, aminek az első 3 óráján túl van. Hirtelen izgatott leszek,

és büszke. Alig várom, hogy felérjünk a hegyre. Guriga tudósít, hiszen rádiókapcsolat van és hallom amint 4 óra után lelkesen szólal meg Zsuzs - +1100-en vagyok! Hú ez nagyon tuti, onnan már csak úgy siklásból is meglesz, hisz a leszállóhoz az +1900 méter. Maradj fönn Zsuzsi, nagyon ügyi vagy!

Közeledik a gyógyi, érzem már nem az igazi, nem pihentem ki magam. A start is szétesett, keresztbe a hatalmas starthelyen. Ráfordulok a gerincire, emel itt-ott, nem tetszik, úgy döntök lemegek. Leérek és látom Zsuzsi és Guriga lent, egy dolog foglalkoztat, ez a lány most több mint 5 órát repült. Ezt tiszteltem és első utam hozzá vezet! Gratulálok és látom milyen boldog! Én is örülök, ez ma az Ő napja!

Egyszer évek múltán talán én is elérem ezt a szintet, de addig repülni kell!v ■



## Repülési napló Északról Nils Holgersson nyomán az égen

**2003-06-25**

- Nem lesz könnyű start- mondta kajánul derülve Susán Peti látva, hogy a buló hát-szelet mutat miközben ketten Zsolnayval vadul terítettünk. Majd kibújt a Nap, megfűtötte a hegy völgyfelőli oldalát és a buló egyszer csak elkezdett irányban lengedezni. Este 9 körül járt az idő. A következő pillanatban pedig már sikloltunk is kifelé Sysseľbäck nyugat-északnyugati starthelyéről, köszöntve Svédországot egy pár perces lesiklással. Jó újból itt lenni; ezúttal, mint ernyős. Úgy négy és fél éve még, mint egyetemi hallgató koptattam a padot pár száz kilométerre innen Västerasban.

Míg hajtok a leszállóban, eszembe jut mióta is tervezem már ezt a skandináv utat - nagyjából azóta, amióta ernyőzőm, de konkrét tervvé csak másfél éve vált bár akkor még úgy volt, hogy egyedül utazom ide. Telt múlt az idő és hárman is csatlakoztak hozzám - Ágh András, Susán Péter és Zsolnay Péter.

Este tízet mutat az óra. A Nap még mindig magasan jár az égen pedig Stockholmtól alig 150 kilométerre vagyunk északra Värmland tartomány közepén. Épp szállást keresünk, amit végül a Klarälv folyó partján egy fűrészmalommal átellenben találunk meg.

**2003-06-26**

Reggel: fürdés az alig 15 fokos folyóban, kaja és bepakolás a kombi Golfba, amit Stockholmban béeltünk. Kombi, de azért a fülünkön is cucc van. Indulás tovább Északnak, Irány Lappföld! Egy-két óra múlva megállunk Orsa nevű kisváros füves repterénél csörlőzni. A földszintes "svéd" piros faépületek egyikén megpillantjuk a flygskärm - azaz siklóernyő - feliratot, benézünk; odabent a sok-sok beülő és ernyő közt egy asztalnál lelkes tanulók magolják az elméletet. - Danne az oktatónk ott ül kint - mondják, mikor afelől érdeklődöm, hogy lehetne itt csörlőzni. Nem sokkal később már kint készülünk a kifutópálya betonja mellett. A start előtti utolsó pillanatig keressük a jól megszokott lefutódobos csörlőt, de mindhiába és mire felfogjuk, hogy a kocsiba kötött fix kötéllal rángatnak fel minket 300-ra, addigra Zsolnayt már tépik is felfele és utána sorban mindnyájunkat. Nagyon szép a mai felhőkép, de a reptér fölött alig ezer méterrel áthúzó két Saab Viggen kissé nyugtalanít minket. A húzás nem volt egy kellemes élmény, de tapasztalatnak hasznos volt.

Kedves társaságnak tűnik az orsa-i csapat Dannéval az élen, de mi utazunk

tovább Északnak hisz' Lappföld a cél. Elbúcsúzunk Dannétól, kifizetjük a 30 koronákat a csörlésért, névjegykártyát cserélünk és elindulunk Dalarna tartományból. Még ma este megérkezünk a jämtlandi Aréba.

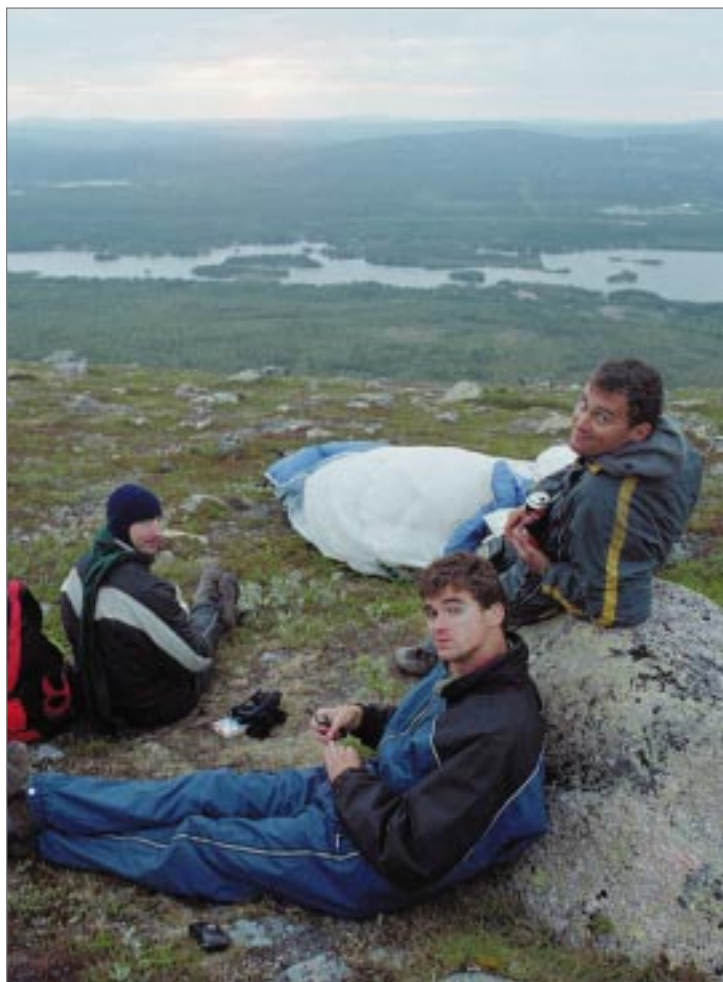
- Nem beszélek magyarul - mondja Tibor Berki (Tibbe) erős germán akcentussal, mikor megtaláljuk a tó partján, így átváltunk svédre. Az arei klub vezetője hegybringások, mászók, vadvízi evezősök és természetesen siklóernyősök körében épp egy grillpartin vesz részt, amikor a négy szittya váratlanul rajta üt. A fogadtatás, mint Orsában, itt is barátságos

hisz magyar ernyős még itt sem járt előttünk.

"Furcsa ez a Berki. Vajon miért nem válaszolt az emailre egy éven keresztül, ha most meg ilyen kedvesen fogad?" - töprengek. Elüldögélünk velük a tűz mellett, legurítunk néhány láttölt azaz gyengesört és csodáljuk a tájat. De most már óra szerint későre jár és napvilág ide, vagy oda letetikélünk.

**2003-06-27**

Azonkívül, hogy valami toportyán - Susán Peti szerint vízipomogács - megette éjjel az összes kajánkat, más említésre méltó dolog nem történt, míg az igazak álmát aludtuk. Fürdés a hideg tóban, a reggeli elmarad, pakolás és irány a sílift alsó állomása, ahol fél tízkor kellene találkoznunk Tibbével. A hatalmas kabin ma csak néhányszor megy fel az Areskutan tetejére, holnaptól viszont már rendszeresen jár. Berki barátunk csak jóval később jött meg kerékpáron, tandem-ernyővel a hátán és egy utassal, aki már nem fért fel a bicajra. Befüleskedtünk a kabinba és elindultunk az 1420 méteres hegyre, amely többedmagával Svédország legnagyobb síparadicsoma. Északnyugati szél fúj a starthelyen, kicsit örvénylik a szemben lévő gerinc miatt, aztán az ég is







megnyílik és beindulnak az édes, kis drága Termikek, amelyeket azért repülés közben már nem ajánroztunk ilyen szép szavakkal. Bár a hírhedt skandináv 10-esek elmaradtak azért a kissé rotoros szél miatt kapaszkodtunk. Odin mosolyog ránk ahogy tekerünk az égbe egy négyesben, mint ahogy mosolygott egykor a Valkűrök mögött Valhallába tartó elesett hősökre, amikor azok megdicsőülve masíroztak felfele a szivárványon az égbe. A táj előttünk holdbéli - kopár hegyek (fjällek) végestelen végig egész a norvég partokig. Mögöttünk tavak, fenyőerdők és mocsarak.

A mitologikus égi randevú után úgy döntünk, folytatjuk tovább utunkat Nils Holgersson és Kákalaki Akka nyomában Lappföldre. Elbúcsúzunk Tíbbétől, Golfba be és nyomás.

**2003-06-28**



Majd' ezer kilométert tettünk meg egymást váltva, mióta Arét magunk mögött hagytuk. Fáradtak vagyunk és éhesek meg kicsit nyugók. Éjfél múlt pár perccel, nappali világosság van. Nem olyan rég léptük át a Sarkkört Jokkmokknál. Megérkeztünk Lappföldre, az Éjféli Nap Országába. Ez hamar ment, hála a modern technikának. Nils és Kákalaki meg még valahol délen dohog, hogy így lemaradtak. Kisvártatva megérkezünk Gällivare-ba. Bányászváros a végtelen fenyvesek közepén. Kocsiból ki, ágyazás és csicsikálás.

A Mennydörgés Hegyén - Dundret - állunk. Kora délután van, szürke az ég, dudál az északi szél, de legalább nem esik. Ma mégsem repülünk? Aztán Njörd isten, a Szél ura megkönyörül rajtunk és fia Freyr is. Almul a Szél majd később a Nap is kibújik.

Több órája repkedünk, visszaszállunk, amikor az Éjféli Nap a Felhők mögül elő-előbukkanva narancssárgára

festi a Mennydörgés Hegyét. Lábunk a levegőben lóg, susogva siklunk az ernyővel úgy nézzük végig a lenyűgöző jelenséget.

### 2003-06-29

Szikrázó napsütésre és kellemes megregebredtünk ma. Haditanács, gyors döntés majd nekivágunk az útnak és néhány kajaszünetet leszámítva a norvégiai Narvikig meg sem állunk. Késő délután érkezünk meg a messzi Észak kikötővárosába. Meleg van, hétára süt a Nap, miközben Thorkel a narviki klubból elmagyaráz néhány fontos helyi repülési szabályt. A sílft hajnal egyig jár, így bőven fel tudunk menni a tengerbe szakadó ezer méteres hegyre. Mára már csak egy lesiklás jut úgy hatszáz méter szintkülönbségről.

Az óra szerinti éjszakát a tengerparton töltjük. Lefekvés előtt megint megigézve bámultuk a horizont fölött komótosan átgördülő Napot. Sejtelmesen világította meg a komor, hófoltos hegyeket.

### 2003-06-30

Tanakodva méregetnek minket a turisták a starthely melletti söntésben. Nem tudják hova tenni a mi különös nyelvünket. Hiába, itt is ritka vendég a magyar ernyős. Hosszú a nap, ezért repülés előtt még felmászunk a csúcsig majd leügetünk. Egy anticiklon ülte meg Észak-Skandináviát - gyenge Szél, mérsékelt Termikek és közép-európai meleg. Jó két órát termikelünk, visszaszállunk. Gyönyörű fentről a fjord és a város.



Hárman a fjord partján fekvő kavicsos leszállóban hajtunk egy szál rövidnáciban, míg Ágh Andris a halált pófába röhögve száll le a sílft sodronyköteleivel viaskodva a felvonó alsó állomásánál, hogy lehozza onnan az autót a város másik végében fekvő leszállóig. Susán és Zsolnay tisztelettel néznek az Ághra és megvetéssel rám, mert Ágh az én unszolásomra szállt le ott Berszerker Harcost megszágyenítő bátorsággal.

Elbúcsúzunk norvég barátainktól és elindulunk vissza svédföldre magunk mögött hagyva drámai hegyeket, fjordokat, iható tisztaságú vízuhatagokat és mérhetetlenül drága élelmiszerboltokat.

Festői kis tó közel az úthoz, mellette néhány sima tetejű gigantikus gránit-tömb. - Ez jó lesz éjszakára. - mondjuk egyetértve. De amint kiszállunk a gépjárműből, elkezdjük járni a Kállai Kettőst, mint tesszük azt észak felé haladva egyre gyakrabban a szúnyogok és pöcsösek könyörtelen támadásai miatt. Borzasztó hideg van télen errefelé, majd jön a rövid, de enyhe nyár, felolvad a megfagyott talaj és mocsarak formájában pompás lakóparkok épülnek a vérszívók számára. Az elemózsiát pedig házhoz szállítja maga az elemózsia.

Susán barátunk alszik el utoljára, mikor némi keresgélés után sikertől mámorosan visszatér a norvég határról, ahol a bukszáját felejtette.

### 2003-07-01

Ébredés, szikrázó napsütés, mosdás a hideg tóban, felnyergelés aztán nyomás



bevásárolni az Ica-ban, ami a svédekénél az egyik legolcsóbb élelmiszerlánc, majd tűz az abisko-i Njulla hegy síliftjéhez. Itt békésen nyammogunk egy ideig, aztán felszállunk a síliftre. A felvonó felső állomásától még majd egy órás gyaloglás vár ránk a hegy másik oldalára. Azt fújdogálja Njörd isten ímmel-ámmal. A Nap meg? Pont azt az oldalt süti, ami a legkevésbé lejt és nincs szélirányban. Azért teszünk egy próbát. Zsolnay el és le, Vereckei el majd le, Ágh - ugyanez, a Susán pedig inkább ott maradt húzogatni. Aztán a Nap lassan, minden lépését jól megfontolva ráfordul a hegyre és elkezd beindulni az idő. Délután négy, fél öt fele járunk ekkor. Zsolnay el, emelkedik, beleteker, esik fel. - Toljuk! - kiáltjuk a bukó mögül és már repülünk is utána. Felesünk 1800-2000-ig. Elvagyunk így jó fertályórát, legeltetjük a szemünket a kopár tundrán és a napfényben csillogó Torneträsk tavon majd elindulunk az ősi lapp kultikus hely, Lapporten, felé. Két büszke, de komor meredek hegy, mint a skandináv mitológia rettegett óriásai, fog közre egy félcsőszerű völgyet a Torneträsk tótól pár kilométerre. Lapportenig nem jutunk mert addig több kilométernyi mocsarat kellene átrepülni és ezek fölött - bár próbálkoztunk - egy fia emelést sem találtunk. Ketten a közeli Abisko falu kempingjében szálltunk le taps és fotózás közepette, Susán és Ágh pedig a hegy egyik illetve másik oldalán.

Jukkasjärvi lapp falu mellett aludtunk ma a Torneälv folyó partján. Épp az éjjeli derékalj előkészítésén tüsténkedtünk, amikor farkasüvöltésre kaptuk fel a fejünket. Összenéztünk. Majd amikor nem is olyan messziről újra felzendült ordasék nótája a berezeltek önyyugtató mosolyával bámultunk egymásra remélve, hogy reggel ugyanilyen, de legalábbis hasonló fizikai állapotban látjuk egymást viszont.

### 2003-07-02

A mai napot kultúrcelemek majszolásával töltöttük. Jukkasjärviben megnéztük a lapp skanzent. (Amúgy télen ebben a faluban áll a Jéghegy.) Jukkas után bementünk Kirunába, a vasérc városába és amikor itt is láttunk sok szépet viszádöcögtünk Gällivaréba. De hiába mentünk fel újból a Mennydörgés Hegyére, itt már nem repültünk szép felhőkép és jó idő ide, vagy oda mert a mai szélirányra nincs igazán starthely a hegyen.

### 2003-07-03

Ma is szép volt az idő, de a szélirány megint csak nem stimmel ezért továbbálltunk és elindultunk délnek Stockholm fele. A Botteni-öböl partján fekvő Luleaban, egy ismerősömnél, Leifnél aludtunk.

### 2003-07-04

Az idő mára elromlott. Szeles lett, hűvös és felhős. Szétnéztünk Lulea-ban és a környékén, kitakarítottuk az autót, ami mára már szerintem megérett a kialmozásra. Bár a többiek nem értettek teljes mértékben egyet a porszívózás tervével, én mégis megtettem azt. Délután öt körül indultunk el a hosszú E4-es úton délnek. Magunk mögött hagytuk Norrbottent, Västerbottent és Örnköldsvikben egy tó partján vertük fel a sátrakat.

### 2003-07-05

Zápor, zivatar, hűvös idő, rossz látás stb. Ma nem repültünk, hanem mentünk tovább délnek. Pedig Örnköldsvikben van egy pompás tengerparti hely. Sorra hagytuk magunk mögött az országreszeket - Angermanland, Medelpad, Hälsingland, Gästrikland és végül Uppland. Mire ideérünk már süt a Nap és kellemes meleg van.



### 2003-07-08

A mai elutazásunkig hátralévő napokon már nem repültünk, bár tettünk egy kísérletet még ezügyben - felhívtam néhány stockholmi klubbot, hogy nem csörlőznek-e valahol a városban, mert ilyen bizony van, pedig egy két nemzetközi reptérrel megáldott fővárosról van szó. De nem csörlöttek, ezért

inkább két napig örülve a kellemes melegnek, bejártunk egy-két Stockholm környéki kultúrgyöngyszemet és magát a fővárost.

Kinézek a felszálló 737-es ablakán, Kákalaki és Nils integetnek be. Szevasz-tok!

Szöveg: Vereckei András  
Fotók: Ágh András



Debrecenben Torkos Tamás, Szoboszlón László Gábor vezette a maga csapatát. Egyik reptér sem lelkesedett a „rongyosokért”, ami némiképp hátráltatta – sőt Szoboszlón egy időre lehetetlenné is tette – a siklóernyőzést. Végül mégis utóbbi – pontosabban Kreit Eduárd klubelnök és Márton János reptérparancsnok – fogadta az ernyősöket.

Szoboszlón a siklóernyős szakosztály '99-es megalakulása óta egyetlen esemény sem történt.

– Azon vagyunk, hogy a repülés valóban repülés legyen, és ne küzdelem a lezuhanás ellen – magyarázza Kaszás Sándor (Casy) „alguru”. – A csörlőkezelő feladata az esetleges pilótahiba kivédése is. Ilyen például, ha a pilóta emelkedés közben maga alá rántja a beülőt, s ezzel mindjárt a feket is meghúzza. Mivel

ekkor a kupola nem közvetlenül a feje fölött, hanem kissé mögötte helyezkedik el, a fékezés hatására az ernyő könnyen áteshet.

Legalább ilyen alaposak a „gyalogos” oktatás terén is. Torkos Tamás szakosztályvezető, oktató és „főguru” elmondta: az ernyőzés alapjait minden esetben hegyen sajátítja el a növendék. Nem várható el, repülőeszköze kezelése mellett a csörlőzésre is figyeljen – és a kiképzésnek ez a „mutációja” egyébként is tilos. A növendéket rádióon keresztül, sőt – ha szükséges – tandemben termikeltetik, hasonlóan a vitorlázásban alkalmazott

szoktatórepüléshez. A szakmai képzés folyamatos. Nem fordulhat elő az sem, hogy a tapasztalatlan pilóta első útja az Alpokba vezessen, „horrorkodás” céljából.

A találkozó ötlete egy szilveszteri bulin vetődött fel. A szoboszlóiak – sokakkal együtt – hiányolták az olyan szakmai összejöveteleket, melyek elsősorban nem a versenyzésről szólnak. Legalább ilyen fontosnak tartják a szakmai tapasztalatcserét és általában a kapcsolattartást is – ami lehet, hogy közhely, de attól még igaz.

Az ilyesfajta kezdeményezések az úgynevezett PR-tevékenység – illetve annak teljes hiánya – miatt szoktak hamvukba holni. Hogy Szoboszlón nem így történt, nagyrészt Klémán Anna és Casy érdeme. A profi előkészítésnek köszönhetően meglepően sokan érdeklődtek – többek között Ausztriából, Hollandiából, Romániából, Csehországból, Lengyelországból és Németországból is – a szoboszlóiak „debütáló” rendezvénye iránt. Első körben nagyjából ötven fős mezőny jött össze, annak ellenére, hogy sokan el sem indultak az országszerte csapadékos jósó prognózis hallatán. Holott Szoboszlót, mint általában, most is elkerülte a csapadék.

Bár az elsődleges cél nem a versenyszellem erősítése volt, a programban szerepelt légtérrepülés, szabad táv és célra szállás is (a találatot a célkereszt közepén elhelyezett „sípóló macskakő” jelezte). Díjat kapott a legidősebb és a legfiatalabb versenyző, a holland Albert Dekker, illetve Tóth Tibor személyében. A célra szállást az aradi Marius Duta, a szabadtávot 33 kilométerrel Tapasztó András (Tokaj) nyerte. A Simonics-Forgó duó szabadtáv-világrekordját ezúttal sem döntötte meg senki, de nem is ilyen ambíciótól fűtte neveztek. A társaság esténként sem széledt szét: az Aquapark, a bográc-sos vacsora és az élőzenét szolgáltató

Revolvers együttes nagyobb vonzerővel bírt, mint az egyéni kocsmalátogatás.

A versennyel párhuzamosan sok önkéntes – többek között a szerző is – „élesben” győződhetett meg a csörlőstart biztonságosságáról. Több „hegyi” pilóta itt kapta meg a csörlőstartos kiképzést, s a „fertőzésveszély” továbbra is fennáll. Annál is inkább, mert a természetvédelmi területté nyilvánított, egykori starthe-lyeken ma már elhivatott természetvédők „hajkurásszák” az ernyősöket, lehetőleg terepjáróval.

Mezei Katalin

**Magyarországon Hajdúszoboszló térségében a legmagasabb a nap-sütéses órák száma, repülőtere a legtermikesebbek közé tartozik. A siklóernyősök jó kapcsolatot alakítottak ki a repvezetéssel, ma már egyenrangú félként használják a légtérrel. Mindennapos látvány az egy termikben tekerő siklóernyő és vitorlázógép, sőt, a vitorlázók „festékként” is segítenek. A közelmúltban beszereztek egy újabb csörlős autót, amelyre Torkos Sándor legújabb rendszerű csörlője kerül. Ez képes lesz lepörgős csörlőként működni, de telepítve akár gyalogsárcsónnyal is csörlőzhet.**

**A reptér ellipszis alakú É-ÉK és D-DNY irányba kb. 1,5 km hosszú. Ez a főpálya iránya, de a többi irányba is rendelkezésre áll 1000-1300 méter. Szélerőségtől és pilótasúlytól függően 3-400 méterre lehet csörlőzni, erősebb szél esetén ennél több is lehet. Ez jó időben elegendő ahhoz, hogy a pilóta kiemelkedjen, és távot vagy légtérrel repülhessen.**

**Elsősorban nem a versenyzés, hanem a szakmai tapasztalatcseré és persze a buli okán rendezte meg a Hajdúszoboszlói Aero Klub siklóernyős szakosztálya első, debütáló találkozóját. Nem mellékesen jó néhány „hegyi” pilótát is kiképeztek a csörlőstartra.**

Éveken át Tokajba vagy Egerbe autóztak a hajdúszoboszlói siklóernyősök egy-egy repülésért, amiből nemritkán csak lesiklás lett az időközben megváltozott szélirány vagy a beerősödött szél miatt.

Ekkorra a csörlőstartnak már volt előzménye Hajdú-Bihar megyében:

# I. Nemzetközi és Országos Siklóernyős Találkozó



# Névjegy: Boróka

Hátradőlök a kényelmes ülőgarnitúrán, szemem végigkalandozik a tágas nappalin. A júliusi napfény beszökik a függöny résén és visszaverődik a polcon délcegen sorakozó kupákról. A kupák között fényképek, versenyekről, repülésekről, barátokról. Velem szemben Borovszky Gergely ül.

**Mike:** Annyi kérdésem lenne hirtelen. Kezdjük az elején.

**Boróka:** A Nagyboró, Borovszky András az unokatestvérem volt a családban a vírushordozó. Ő sok versenyt nyert és csodálattal néztünk rá ezért. Egyszer lementünk Szalkszentmártonba egy vontatásos versenyre Melindával, aki azóta már a feleségem, és ott lettünk szerelmesek a repülésbe. Végül a Kánnár László - Baráth Zoltán duónál tanultunk meg repülni az MSE-ben. 94. január 2-án A-vizsgáztam az Újlakiról. Télen tanultunk, és csak arra emlékszem, hogy iszonyú hideg volt. Meli a következő tanfolyamot végezte el.

**Mike:** Akkor Ti mindketten repültök?

**Boróka:** Igen. Azaz, hogy Meli most nem, hiszen megszületett Dani fiunk, utána pedig Boldizsár, aki most egy éves, de azt tudni kell, hogy előtte hetedik volt a női világbajnokságon. Sajnos az elmúlt négy évben én is csak évi két versenyen tudtam részt venni, semmilyen más repülésem nem volt. Idén először van annyi időm, hogy közösen tudunk menni a Pobrezova-kupára, a Nyikom-kupára a Menyhárt Éva emlékversenyre és jut idő MKK feladatokra is.

**Mike:** Mennyire fontos a versenyzés?

**Mike:** Mire emlékszel vissza legszí-



Mike

vesebben az elmúlt tíz évből?

**Boróka:** Legkiemelkedőbb élményem egy tornyos gomolyhoz kötődik. „Véletlenül” benne maradtam a termekben és 1600 méteres felhőalagnál Dunaújvárosból Szeged felé haladva, felemelkedtem a felhők fölé, 3000 méterre. Ez nagyon

nagy élmény volt. Úgy siklottam, hogy a kumuluszok a lábaim előtt heverték. Szenzációsan szép volt.

**Mike:** Gondolom hajmeresztő kalandod is volt már...

**Boróka:** Azt hiszem 3 évvel ezelőtt, a Pobrezova-kupán csak a mezőny második részével tudtam elstartolni, de nagyon kellett sietni, mert jöttek a zivatarfelhők és át akartam érní előttük. Már felhőalapon voltam, szívott is rendesen, mellettem meg csapkodott lefelé a villám. Nagyon furcsa érzés volt. A levégő megtelt elektromossággal, a dörgés iszonyú robajjá fokozódott a villám pedig alám csapdosott be a hegycsúsnak a végére. Hát ez egy érdekes élmény volt...

**Mike:** Távolati terveid?

**Boróka:** Repülni. Semmi más. Hiszen az elmúlt négy évet szinte teljesen kihagytam. 2000-ben gyakorlatilag nem repültünk semmit. Évike tragédiája mindannyiunkat nagyon visszavetett.

**Mike:** Hogyan tudhatnánk meg többet Menyhárt Éváról?

**Boróka:** Annakidején nagyon sok cikk jelent meg róla a Madártollban, most pedig a Menyhárt Éva emlék-

versennyel kapcsolatban jelentek meg róla írások.

Ezenkívül a [www.sarkanyrepules.hu](http://www.sarkanyrepules.hu) domain nevet még ő foglalta le, s mi ezt főntartjuk az emlékverseny népszerűsítésére. Ezen az oldalon nagyon sok írást lehet olvasni, amit róla írtak.

**Mike:** Úgy tudom ez kiemelt verseny.

**Boróka:** Az emlékverseny tavaly óta FAI-II kategóriás. Ez azért fontos, mert magyar pilóták, Magyarországon, magyar pénzen szerezhetnek nemzetközi rangsorpontokat és nyerhetnek jogot FAI-I kategóriás versenyekre. Magyarország nyolcadik volt az országok közötti versenyben.

**Mike:** Te, mint tapasztalt pilóta, mit üzensz a kezdőknek?

**Boróka:** Egy közhelyet: repülni, repülni. És próbáljanak csapódni egy olyan társasághoz, akik gyakran ezt teszik. Tandem vagy rádió irányításos repülés egy tapasztalt távrepülővel rendkívüli módon elősegíti a fejlődésüket. Rövid úton olyan élményekhez juttatja a kezdőket amit esetleg nem lenne türelmük kivárni ha csak a szabad erejükben lassabban fejlődnek.

**Mike:** Valami speciális?

**Boróka:** Sajnos, sokan nem tudják, hogy mint a Garmin GPS-ek forgalmazója létrehoztam cégem weboldalán



**Név:** Borovszky Gergely, „Boróka”. **Születési idő:** 1970. május 25. (lkrek). **Státus:** sárkányrepülő oktató, tandem szakoktató, szakbizottsági tag. **Szárnny:** Stealth KPL-II **Klub:** Cumulus SE. **Elérhetőség:** 06-20-937-2512  
A képen feleségével, Melindával

([www.dedra.hu](http://www.dedra.hu)) egy linket, ami egy sárkányrepülő kép, stílszerűen. Ha arra rákattint valaki, akkor előjönnek a meteor infók. Az OMSZ megszüntette a termik előrejelzést és a korábbi meteorológiai információkat, ezért én összegyűjtöttem az interneten található olyan oldalakat, amikből ma Magyarországon repülést lehet tervezni. Ott van, hogy mennyi a felhőalap, milyen a szél, lesz-e zivatar stb. Ezek az infók legalább olyan fontosak egy élményteli repüléshez, mint egy jó szárny vagy egy jó társaság. Ez mindenkinek a rendelkezésére áll, aki siklóernyős, vitorlázórepülő, sárkányrepülő vagy motoros sárkányrepülő. Hiszen egy csapat vagyunk... ■

## Siklórepülő nyilvántartási díjak a második félévre

Tájékoztatjuk a klubvezetőket, hogy 2003. évre az augusztus 1. után bejelentett nyilvántartási díjak az alábbiak szerint alakul:

Személyi nyilvántartás: 3 ezer Ft, amiből az MRSZ-licence 1000, a startalap 1000, az üzemeltetési költségek 1000 Ft-ot tesznek ki.

Légijármű-nyilvántartás: 1000 Ft (az éves 2000 helyett)

Kerekes László  
siklórepülő főpilóta-helyettes

## APOLLO TALÁLKOZÓ

EGER, 2003. Szeptember 13-14.

Értesítünk mindenkit, hogy (most már) a hagyományokhoz híven, a Halley Kft. ebben az évben is megrendezi az APOLLO találkozót. Várunk mindenkit, aki valamilyen repülő szerkezeten repül!

**Egésznapos program:**

- motoros sárkányrepülőgépek bemutatója
- ultrakönnyű repülőgépek bemutatója
- gyorsasági repülőverseny
- büfé
- szórakoztató programok

A szárnyon érkező pilótákat vendégül látjuk egy ételre és egy üdítőre. Reméljük, az időjárás ismét kegyes lesz hozzánk, és a tavalyihoz hasonlóan mindenki jól érzi majd magát.

Információ: Molnár Zoltán 06-30-9552-042; Vereb György 06-30-9636-979

A részletesebb programot a későbbiek folyamán a hunulnet-en közzétesszük.

## BAZUL KUPA

A BORSOD MEGYEI REPÜLŐKLUB ISMÉTELTEN MEGRENDEZI A BAZUL KUPÁT VERES ZOLTÁN EMLÉKÉRE A VERSENYRE HÍVUNK ÉS VÁRUNK: MOTOROS SÁRKÁNYREPÜLŐKET, .MERESZÁRNYÚ Ű.LI PILÓTÁKAT, ÉS MOVIT REPÜLŐKET

**A verseny helyszíne:** Miskolc, BAZ és Heves megye .

**A verseny időpontja:** 2003 szeptember 12. és 13., péntek, szombat .

**Versenyigazgató:** Kiss László

A Tisztelt versenyzőket és kísérőiket 11-én várjuk a repülőtéren, azonban aki 12-én reggel 8 órára még megérkezik és regisztráltatja magát, elindulhat a versenyen. Tehát 8 órakor jelentkezés zárása, megnyitó, majd 10 órakor start nyitás. Motoros sárkány kategóriában egy és kétszemélyes, UL és Movit kategóriában kétszemélyes versenyszámok lesznek. A versenyútvonalak navigációs része minden kategóriában azonos lesz. A tervezett versenyfeladatok hossza versenynaponként 150 km. A verseny második napján, szombaton Egerbe az Apolló találkozóra a kijelölt versenyútvonalon repül át a társaság, ahol a verseny zárása és az eredményhirdetés is lesz. Várjuk azokat is, akik túrarepülőként, vagy COLIBRI repülés céljából jönnek Miskolcra. Felhívjuk azonban mindenki figyelmét, hogy a COLIBRI-be csak az egyszemélyesként repült eredmény számít be.

**Nevezési díj** 11-én 20 óráig 3000 Ft. 12-én történő nevezés esetében a nevezési díj 4000 Ft. A nevezési díj tartalmazza a térképeket és fotókat valamint 12.-én este egy vacsorát. **A verseny díjazása:** kupa.

**A szállás** faházban 32 fő részére biztosított, 1000 Ft/fő/éjszaka. A sátorhely 500 Ft/fő. Azon túrarepülőknél, akik nem versenyeznek, de a repülőteret hozott gépükkel repülésre használják, a részvételi díj 1000 Ft amelyért 12-én egy vacsorát is kapnak.

**További információt ad:** Kiss László, 30/512-7632; 46/380-655; és Dabasi József, 46/382-842 , vagy bármelyik sárkányos barátod a klubunkból.

## Motoros sárkányrepülő oktatói tábor

szeptember 27-28-án, Miskolcon

**A tábor díjtalan!**

Felhívjuk a figyelmet, hogy azoknak az oktatóknak, akik az idén még nem voltak oktatói táborban, valamint a műszaki vezetőknek és a vezető pilótáknak a tábor kötelező!

**Jelentkezés:** Kiss László, 30/512-7632; 46/380-655





**John Sparks, a Bristol Microlight Aircraft Club pilótája, aki az elmúlt 8 évben Pegasus Quaser-el repült, kipróbálta a Quik-et. Észrevételei:**

Az új Pegasusról csak szuperlatívuszokban lehet beszélni, úgy a sebesség, mint az általa nyújtott repülési élmény, mint az ár tekintetében.

A metálzöld prototípus sajátos esztétikummal rendelkezik. Orr-része hegyes és keskeny, a kerékburkolatok harcias vezérsíkokat kaptak, a függőcső görbe és rövid. A hajtómű heavy metál, maga az ordító acél. A 100 lovas 912-es Rotaxra nem csak a grandománia, hanem az egyre szigorúbban vett zajkorlátozás miatt esett a választás. A háromtollú Arplast légsavarral ez a motor 75 lóerőt ad le 4600-as fordulaton, ahol a leghalkabb és ahol a fogyasztása is kellemes.

Amint elhelyezkedtünk David Young-al, a gyári berepülőpilótával, mindjárt

feltűnt, hogy jóval tágasabb a trájk, mint a Quantum vagy a Quaser. A görbe függőcső még az utas számára is korrekt test és főleg fejtartást biztosít.

Hogyan repül?

A Rotax tolóerejét aligha fognák viszsza a fékek. A gázadás lórúgással jár. Mérheterlenül rövid idő alatt 50 csomót mutat a sebességmérő és a gép lágyan emelkedik, alig kell tolni a trapézt. Precesszió egyáltalán nem érződik és a menetirányú stabilitás is kifogástalan, nyilván a kerékburkolat cápauszonyai miatt. Az emelkedési sebesség észbontó. Két jól megtermett pilótával, egyharmad tank benzinnel 120 km/h mellett stabil 6-os varióval szaggatjuk az eget. Hasonló körülmények mellett 582-vel szerelt Quaser-em alig volna képes 3-as varióra és 80 km/h-ra.

A felhőalap 700 m-en volt, azt seperc alatt elértük. Kivettem vízszintesbe, meggyorsítottam és dobtam vele néhány fordulót, egyértelműen ez volt



az általam valaha vezetett legkönnyedebb és legkezeesebb jószág.

Gyorsra trimmelve és 3850-es motorfordulattal 70 csomót (126 km/h) mutatott a sebmérő. A trapéz enyhe húzása és 4150 fordulat mellett 78 csomó (140 km/h) volt az IAS, a varió pedig erősen pozitív. A motor fogyasztása ilyenkor 10 liter körül lehetett.

Az alacsony sebességtartományt is kipróbáltuk. Lassúra trimmelten is kellett egy kis idő, amíg a sebesség elkopott. A trapéz az orrcsővön volt, amikor végül 40 csomó (72 km/h)-nál a szárny idegesen megrázta magát és a trájk leadta az orrát, bizony sokkal barátságatlanabban, mint az én Q2-esem. Légsavarral megtámasztva és egy könnyebb utassal a hátsó ülésen biztos hogy lehetne még csiszolni ezen az érzéken.

A leszállás ezzel a géppel egy leányálom. Fináléban kell a 100 km/h

körüli sebesség, abból szép, klasszikus módon ki lehet lebegtetni. Oldalszélre alig érzékeny, a turbulenciát szinte nem is ismeri ez a szárny. Siklik viszont könnyörtelenül. A paraméterek be nem tartása óhatatlanul átstartolóshoz vezet.

Hát igen. Ez már repülőgép.

Ára is repülőgéphez méltó: 23.000 GBP, (8.714.000 HUF a jelenlegi árfolyamon) ■

#### A Quik adatai

Maximális sebesség	168 km/h
Maximális utassúly ülésként	92 kg
Vne	184 km/h
Sebességtartomány a trimm „gyors intervallumában”- semleges trapézállásnál	86-132 km/h
Sebességtartomány a trimm „lassú intervallumában”- semleges trapézállásnál	82-110 km/h
Emelkedés (MTOW)	5-1 m/s
Legjobb emelkedősebesség	83 km/h
Átesési sebesség (MTOW)	61 km/h
Fel szállási úthossz 15 m magasságig	200 m
Leszállási úthossz 15 m magasságról	225 m
Optimális süllyedés (86 km/h)	3 m/s
Utasok súlya összesen	180 kg
Minimális pilótasúly	55 kg
Fordulatszám (132 km/h-nál)	4100/perc
Túlterhelés	+6 g- -3 g
Üzemanyag-fogyasztás	16 l/h
Maximális felszállótömeg	409 kg

A motoros sárkányok szárnyai nem sokat fejlődtek az utóbbi években. Talán ezért is csökkent az érdeklődés irántuk a merevszárnyúak javára. Az Air Creation végre piacra dobott egy szárnyat melynek érezhetően jobb az indukált légellenállása és ez minden más repülési tulajdonságát feljavítja. Kipróbáltuk.



## iXess

**Philippe Tisserant írása, Noel Bigard fotói, grafika: Air Creation. Megjelent a Vol Moteur 2002 dec.-i számában.**

**VNE: 165 km/h !**

Nem hétköznapi dolog ezt a feliratot olvasni egy motoros sárkány műszerfalán. Néphagyomány szerint motoros sárkánnyal nem fordulhat elő, hogy eléri azt a sebességet, ami struktúrájára nézve veszélyes lehet. A rugalmas, puha szárnyprofil a sebesség hatására deformálódik, homlokellenállása megnő, a sebességgel négyzetes arányban növekvő felhajtóerő pedig „szétszívja” a profilt, ami így egyre turbulensebb lesz, indukált ellenállása lehetetlenné teszi a sebesség kritikus

mértékű növekedését. Egyfajta önszabályozás volt ez a korábbi sárkányszárnyaknál, és úgy tűnik, hogy ennek is leáldozóban van a kora. A tavaly Blois-ban rendezett UL vásár alkalmával alkalmam nyílt kipróbálni az Air Creation új, iXess nevű szárnyát, és hasra húzott trapézzal, enyhe s-ezéssel különösebb erőfeszítés nélkül el tudtam érni ezt a mágikus sebességet. Ezt az értéket úgy állapították meg, hogy a berepülési program során elért legnagyobb sebességet 1,1-el osztották Gilles Bru szakemberei, akik a tesztrepülések során semmiféle nehézséget vagy kiszámíthatatlan jelenséget nem észleltek, de tekintve a kevés tapasztalatot ami ezeknek a szárnyaknak a viselkedését illeti ebben a sebességtartományban, úgy gondolták: jobb félni, mint megjedni.

Ezek után természetes volt, hogy az

első adódó alkalommal leugrottam Montélimarba, hogy a gyártónál tesztelhessem az új portékát.

Clipper 582 S trájkra szerelték a tesztszárnyat, ami annál is előnyösebbnek bizonyult, hogy 9 évvel ezelőtt ugyanilyen trájkkal teszteltem az XP 15-öst, az akkori csúcscsárnyat. Előbb mentünk egy kört kettesben Gilles Bru-vel, aki így fel tudott világosítani az Antoine Cardon, a cég fejlesztőmérnöke által végzett munka eredményeiről. Aztán kiszállt, én pedig bepakoltam műszereimet és kezdődött a vattatás. Talajon és gurulás közben a szárny még szimpatikusabban viselkedik mint a márka többi terméke, a trapéz magától megáll az orrcsőtől néhány centiméterre és ott van a nyugalmi állapota, nem hajlamos rá, hogy mellbe (vagy gyomorba) vágja a pilótát. A markáns negatív V állás miatt kevésbé érzékeny az oldalirányú széllekedésekre.

Felszálláskor, ha a szárnyat középső sebességtartományba trimmeljük, a trapéz végig az orrcsőre tolva hagyhatjuk, így kb 65 km/h-nál emelkedünk, és ha hagyjuk ilyenkor a trapézt nyugalmi állapotába visszajönni, a trájk magától veszi fel természetes állásszögét és gyorsul fel a legjobb emelkedési sebességre, ami 85 km/h körül van. Szólóban stabil 6,8 m/s –ot értem el, egy 75 kg-os zsákkal a hátsó ülésen, ami az utast alakította, 5,4-et. Általában nagy magasságban kell végezni a sebességi teszteket ami nem használ a hajtóművek teljesítményének, de aznap egy kellemes cirrus fátyolnak köszönhetően megelégedhettem egy teljesen turbulencia mentes 750 m-es magassággal. Emelkedés közben már tapasztalhatóak az iXess jó tulajdonságai, úgy húzni mint tolni, sokkal könnyebb a trapézt mint az XP 15-ösön. Oldalirányban viszont alig van változás. Vízszintes

repülés közben kipróbáltam a túldöntött fordulót és a fordulóváltást. A trapéz sarkát markolva és minden erőmet beleadva 2,5 s-ot kapok a 45 fokról 45 fokra való átbillentés kapcsán. Ez valamivel jobb, mint az XP 15 egykori 2,8 másodperce. A kormányerő számottevő, de a forduló precizitása kiváló. A fordulóból kivételhez elég csökkenteni az oldalirányú erőfeszítést. Nem szükséges kitolni a trapézt ahhoz, hogy a forduló vízszintes maradjon, a szárny nem hajlamos sem megcsúszni, sem lebólintásra. Turbulenciában kitűnően tartja az irányt, valóban tartós és vehemens befújás kell ahhoz, hogy bele kelljen nyúlni.

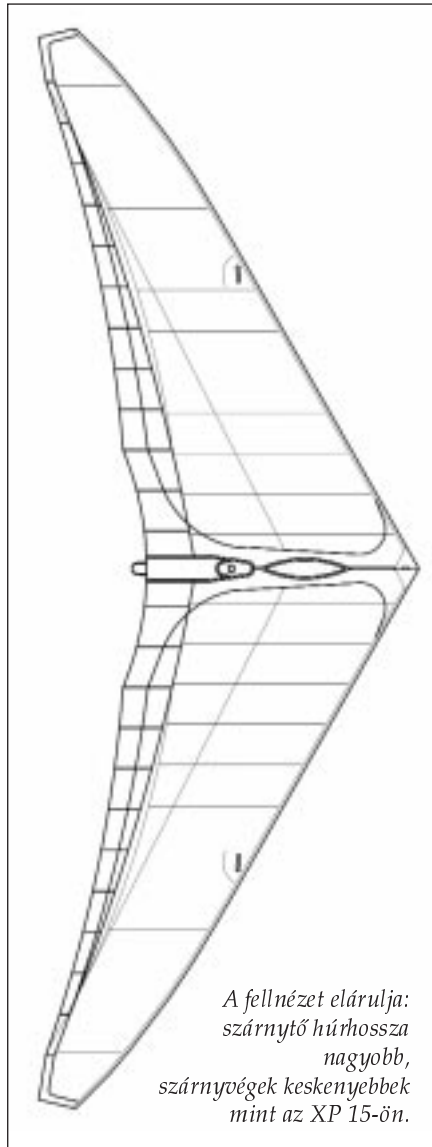
Lassúra (teknősbékára) trimmelve keményebb a trapéz, aminek egyik oka az, hogy a kilépőélre ható vonóerő azon a csigán keresztül hat, amelyiken a flatterzsinórok vannak átvezetve. Ezek így nem csak hogy megfeszülnek, de szárnyvégirányba is nehezebben mozdulnak el, így a szárny tömegközéppontja nehezebben vándorol az árboc felső bekötési pontja, a kardáncsukló körül. Gyorsra trimmelve ez a jelenség természetesen eltűnik. Az iXess még elődjénél is kevésbé érzékeny a terhelésre, elengedett trapéznál, ugyanolyan trimm beállítás és azonos motorteljesítmény mellett csak 3 km/h eltérést tapasztaltam a + 75 kg jelenlétében.

Tudom, hogy sokan szeretnék tudni



Mint a márka összes szárnyát, az iXess-t is tesztelték statikusan. Itt épp 4 g-s terhelésnek van kitéve.





A fellnézet elárulja:  
szárnytő húzóssza  
nagyobb,  
szárnyvégek keskenyebbek  
mint az XP 15-ön.

ennek a szárnynak a maximális sebesséértékét. Szólóban, hasra húzott trapézzal még mindig pozitív a varió és a motor nem tudja leadni maximális teljesítményét. 141 km/h-s átlagot számolt a GPS egy szélirányban repült oda-vissza során.

A fiktív utassal viszont már át lehet nyomni a variót negatívba. Vízszintesen repülve a hivatalos oda-visszát, 144 km/h lett a GPS átlag. Az 1993-as, az XP 15-ön végzett mérésekhez képest 10 km/h a nyereség, ami nem semmi. Ezt a fejlődést az állómotoros süllyedés adatai is visszaigazolják, ahol maximális terhelés mellett -3 m/s helyett most -2,6-ot tapasztaltam. A fejlődés érezhető egy nem kevésbé jelentős témakörben, és ez a fogyasztás.

Maximális terhelés mellett is elég 5000 fordulat/perc a nulla varió tartásához, 95 km/h-s valós (100 km/h műszer szerinti) sebesség mellett. Ezen a fordulatszám az 582-es alig 11 liter üzemanyagot fogyaszt óránként. A Clipper 60 literes tankja így a félórás navigációs tartalék mellett 450 km-es autonómiát biztosít szélcsendben.

Az átesés érdekes. Vízszintes repülés közben az előírásos módon koptatva el a sebességet, az átesés max. terhelés mellett 60 km/h-nál következik be. Úgy 63 km/h körül a szárny félreérthetetlenül jelez, a trapézt expliciten rángatja előre-hátra, másodpercenként 1 rángásos tempóval. Véletlenségből kifolyólag nem lehet átejtteni a szárnyat, annál is inkább, hogy a trapézt igen intenzíven tolni kell közben. A bólintás nem túl határozott és menetirányú. A fordulóban végrehajtott átesés hasonló, azzal a különbséggel, hogy a bólintás befele, a forduló körközpontja felétörténik. További érdekesség: az intenzív emelkedés során bekövetkező áteséskor a trapéz nem lódul hát-ra, valójában a szárny-trájk együttes billen előre, hogy ismét repülhessen. Kell még egy szót szólni a trimm hatásáról az át-esési sebességre. Amint ezt már említettük, a trimm a flatterzsinórok révén húzza fel a kilépőélet. Ezáltal persze lerontja a felhajtóerő-koefficiens, ami az átesési sebesség növekedéséhez vezet. Lassúra trimmelt szárnynál, max terhelésnél az átesési



sebesség így 65 km/h. Extra rövid leszálláshoz gyorsra (nyúlra) kell trimmelni a szárnyat. Lecsekkoltam és nem csalás, nem ámitás, 30 m-t nyertem a gurulási úthosszon. A nehézség ott van, hogy behelyezkedéskor folyamatosan tolni kell a trapézt és tartani kell a 80 km/h-s sebességet, holott a szárny inkább a 110-et szeretné. A jó siklószám leszállásnál újabb komplikációt jelent: laposan kell bejönni. Szűk, hagyo-mányos sárkányoknak való placra leszállás előtt célszerű egy kis gyakorlás, főleg ha az ártartolás nem magától értetődő.

Konklúzió: a fejlődés az XP 15-höz



A Kiss nevű, előző szárnytípusnál bevezetett keresztartó lehetővé teszi, hogy minden cső egyformán dolgozzon, ezért mindegyik veszíthet méretéből, implicite: tömegéből.

képet érezhető. Pedig külsőre, látszólag roppant hasonló a két vitorla....

#### Air Creation iXess

##### Méreték

- fesztávolság: 10 m
- szárnyfelület: 15 m<sup>2</sup>
- szárny tömege: 48 kg
- max felszállótömeg: 450 kg

##### Teljesítményadatok a Clipper 582S-el

- valós össz felszállótömeg: 420 kg
- hőmérséklet a talajon: 17 fok
- QNH: 1019 hPa
- szél: 140 fokról 8 km/h
- jellemző rep. magasság: 1000 m Qnh
- felszállás: 7 s
- emelkedési sebesség: 85 km/h, 5,4 m/s, 6100 tr/min
- fordulóváltás:
  - balra: 2,5 s/90fok,
  - jobbra: 2,5 s/90fok
- átesési sebesség: 60 km/h
- max. elért sebesség: 144 km/h

## Sió menti napok!



A háttérben látható merevszárnyúak számára kicsit szűk volt a placc. Előtérben a győztes Ferenc Vince

### Tóth Ferenc (Pamacs) írása Matern Imre képeivel

Az én szívemhez valami nagyon közel álló dologra kattantak rá a „Sió menti napok” szervezői. Az első napon még nem értettem, de harmadik napra kiderült, hogy hasonlóan gondolkodunk, több dologban is. Közhelyeket mondhatnék, hogy jó nagy tömeg sok csinnadratta, ma futó, vagy menő együttesek, na persze sör, virsli, zizi, bambi és vattacukor, és OK, és ez mind megvolt, de nem ez volt a lényeg. Ábrándozunk azon, hogy a repülősportot nem tudjuk média elé vinni, ergo nincs szponzor, tehát megint a zsebedbe kell nyúlni ha előre akarsz lépni. A három napban kapott a sárkány lehetőséget, hogy tud-e összeilleszkedni más kulturális tevékenységgel együtt működni, látványosságával hozzájárulni az EGÉSZ-hez. Nekem ez tetszett. Része lehettem az egésznek. Történt ugyanis, pénteken sok kíváncsi ember szokványos kérdéseire kellett válaszolni és csak kevesen repültek. Szombaton a rendező szemével fontos emberek megrepültetése, és érdeklődők további vonzásának fönntartása. És vasárnap TE lehetsz a főszereplő.



Szabó György és Thuróczi Endre startol

Gyorsulási verseny: Már volt kellő érdeklődés, közönség, és már jöhet a média... (a többit már tudod). Ott voltak a nagy ászok, de most nem ez a lényeg, ezt ne vegye senki sértésnek, vagy vegye... A verseny maga nagyon egyszerű, 201m-t max. 1.5 m magasságig minél hamarabb megtenni. Egyszerre két repcsi indul, az egyik nyer, minél több nyert futamod van annál közelebb kerülsz a győzelemhez. Ez ennyire egyszerű. Tehát lehet pörgővé tenni, hogy eladható legyen, és most figyelj, a rendező nem kért nevezési díjat, és nem csak egy kupát ad a vitrinedbe, hanem akkora értéket, hogy a motoros csapat egyik tagjának angliai versenyzéséhez elegendő készpénzt ad a zsebébe... Ez már valami.

Eje dobás sárkányból, a közönség ezt is szerette, köszönet Hirs Janinak, hogy ezt az egyszerű papírmunkát megcsinálta. És hogy fölhívjam magamra a figyelmeteket a „kígyó” dolog itt is jól sült el. Tehát a rendezők látták, hogy hogyan lelet összerakni az étlapot ami fogyasztásra alkalmas, hát persze ő is egy aktív pilóta Takács József, és barátai.

Köszönet Nektek!

## Forszázsra kapcsoltak

Látványelemként az ultrakönnyű repülés néhány képviselője is jelentős szerepet kapott Simontornyán, a Sió-menti Napok címet „viselő” rendezvény programjában. Az autós-motoros bemutató mellett egy méltóságteljes hőlégballon is a magasba emelkedett, Besenyei Peti a szokásos „hempergéssel” borzolta a gyanútlan érdeklődők idegeit. (Leszállni sajnos nem tudott az alkalmi repülőretn.) A Magyar Gyorsulási Szövetség (MGYSZ) pedig Kurtyán Ferenc elnök irányításával közönség- és médiacsalogató versenyt rendezett a Simontornyán vendégszereplő motoros sárkányoknak.

Kurtyán Feri és csapata mostanra számos – néha egészen elképesztő – műfajban rendezett hasonló versenyt. Gyorsulni ugyanis, mint az elnök elmondta, gyakorlatilag bármivel – motorral, hajóval, lóval, harkocsival stb. – lehet. De hogy teknősbékával is... Tavaly ugyanis ezek a kedves hüllők mérkőzhettek meg Szegeden, természetesen az MGYSZ égíse alatt. A szövetség egyébként a 2002-es nagykanizsai Eb-n debütált a sportrepülésben. Az akkori gyorsulási versenyt Thuróczi Endre nyerte, kimondottan erre az alkalomra épített, könnyített trájkjával. Ezúttal Ferenc Vince vitte el a pálmát – s nem mellékesen a győztesnek járó 1000 dolláros jutalmat –, ugyancsak maga kreálta trájkkal, de C15-ös szárnyal és nem elhanyagolható tömegadatokkal súlyosbítva. (Vince ugyanis, saját bevallása szerint, körülbelül 100 kilót nyom élő súlyban.) A rendezők – kiváló dramaturgiai érzékről téve tanúbizonyságot – az esti Ganxta Zolee-koncert után adták át a győnyörű kupákat a dobogósoknak, akik – hasonlóan autós „kollégáikhoz” – babérkoszorút is kaptak a nyakukba.

### Eredménylista

1. Ferenc Vince (Nagykanizsa) – Apollo trájk, 582 Rotax, C15 szárny.
2. Tóth „Pamacs” Ferenc (Nimbus) – Air Creation trájk, 582 Rotax, XP 12 szárny.
3. Thuróczi Endre (Dunaferr) – saját fejlesztésű trájk, 912 Rotax, XP 11 szárny.



Vince



Pamacs



## 32 Alföld Kupa Ultrakönnyű Repülő Verseny & Magyar Nemzeti Bajnokság

Szeged, 2003. július 25–27.

Mezei Kati írása, Kiri Zsolt fotóival

Közel tíz éve annak, hogy utoljára nemzeti bajnokságot rendezett a Délvidéki Aero Club Sárkányrepülő Szakosztálya. Első körben most sem nemzetiben gondolkodtak: Alföld Kupa címen könnyített – akár jelvénytérképpel is összekötött – versenyt terveztek, főleg újoncok és kevésbé rutinos pilóták számára, akik a legkritikább esetben szerkesztenek útvonalat a levegőben. S mivel a klubok nem tolongtak a nemzeti rendezési jogáért, elvállalták azt is, aztán a balástyai tragédia miatt kénytelenek voltak „rászervezni” az Alföld Kupát. A feladatkiírásnál már az angliai világbajnokság „lebegett” a szemük előtt.

Nem mellékesen ezt volt az első GPS-értékelésű hazai ul-nemzeti – ami minden bizonnyal „továbbgyűrűzik” majd, megkönnyítve a lebonyolítást, ugyanakkor számos megoldandó kérdést vetve fel.

Bár az időjárást néhány zivatar elcsúfította, a verseny során öt feladatot repült meg a mezőny, sőt a válogatott keret tagjai egy hatodikat is kaptak versenyen kívül. Újdonságot jelentett, hogy a két precíziós leszállásból az egyiket időre, azaz kerek percre kellett végrehajtani – már másodpercnyi eltérés is pontlevonást „eredményezett”. Általános navigációs feladatból kettő rendeltetett. A harmadik, „fakultatív” navigációs szám során nehezen azonosítható fotókkal súlyosbított, madárra emlékeztető útvonalat repült a vb-különítmény és néhány önként jelentkező. (Lényegében a vb-lista egyik felada-



tának dél-magyarországi adaptációjáról volt szó. Az angolok pályája ugyan nem madarat, hanem kengurut formázott, ez azonban nem generált zoológiai vitát.) A repertoárból természetesen a termikszám sem hiányzott, ami egyébként elég küzdelmes volt a rossz idő miatt.

Rablóból lesz a legjobb pandúr, szokta mondogatni a feladatkiírás apropóján Rabnecz Gábor. A nemzeti versenyszámai Bajusz Huba lelkivilágát tükrözték. Huba – lévén maga is sikeres versenyző – jól ismeri a pilóták gondolkodásmódját, a feladatokat tehát éppen bizonyos mechanizmusokra, beidegződésekre apellálva „csavarta meg”, mégpedig igen találékonnyan. Egy ízben például hamis fotóval „vezette meg” a mezőny nagy részét. A szélmalomharc nevet viselő számban a nyolc fotó egytől egyik szélmalmot ábrázolt – amelyek annyira azért nem különböznek egymástól, mint ahogy környezetük sem mutat markáns eltéréseket. Fotótémát adott továbbá a pusztaszeri vasútállomás épülete is. Ezzel csak az volt a baj, hogy a síneket harminc éve felszedték – a pilóták pedig értelemszerűen éppen ezek alapján keresték a „bakterházat”.

### Új felállás

Thuróczi Endre háromszor nyert világbajnokságot az együléses hajlékony szárnyúak kategóriájában. Mondogatta is egy ideje, nem kísérti tovább az Istent, Angliában inkább kétülésesben indul. Molnár Zoltán kapott alkatrészekből meg is építette XP szárnnyal szerelt, kétszemélyes versenytrájkját. Kézenfekvő lett volna,

hogy egyik klubsáta ültetesse maga mögé, a dunaujvárosiak azonban szülő repülésre „szakosodtak”.

Felmerült Vörös Gyula neve, ő azonban megbetegedett, így Thuró még a nagykanizsai Ford Kupán is régi, jól megszokott kategóriájában indult. Itt találkozott Matuska Pállal, aki szintén elvállalta volna a navigátorságot, de a nemzetire más elfoglaltsága miatt nem tudott elmenni. Maga helyett Gutti Gábort ajánlotta, akinek éveken át navigátora volt, s akivel több világrekordot „követtek el”.

Gábor már a „jobb egyesben” – pontosabban Thuróczi mögött – versenyzett Szegeden. Nem rázta meg a megváltozott felállítás; saját bevallása szerint nem kellett sokat hozzátennie Thuró teljesítményéhez. A jelek szerint kölcsönösen jól választottak: a Thuróczi–Guti formáció nemcsak a kétülésesek kategóriájában, hanem az abszolút értékelés szerint is elvitte a pálmát, sőt, a második versenynap abszolút győztesének járó Hideghéthy Kupát – mellyel a rendezők a sárkányrepülés meghatározó személyiségéről, Tatiról kívántak megemlékezni – is megnyerték.

Rabnecz Gábor esetében ezúttal is egyszerre „csúcsosodott ki” a méhés- és a versenyszezon. A felkészülést, mint olyant, nagyjából el is felejthette. (A helyzet egyelőre nem is változik, könnyen lehet, hogy legközelebb a vb helyszínén száll fel.) A Huba-féle feladatkiírással elégedett volt: minden fotó pontosan ott volt, ahol lennie kell, azaz a kurzuson – ami melleleg a korrekt értékelés s ezzel a versenyzés alapja is. Az objektumok általában takarásban voltak: aki csak 100 méterre letért az útvonallról, már nem látta azokat. Éppen az ilyen és ezekhez hasonló nehezítések miatt Rabinyó – tőle szokatlan módon – négy fotó mellett is elment a „madárfeladatban”. A termikszámban pedig a GPS „buktatta le”: mint kiderült, körülbelül 250 méterre „kiment”

a megadott légtérből, ami 20 százalékos pontlevonást jelentett számára. A fentiek ellenére Európa- és világbajnokunk most is a dobogó tetején végzett a maga osztályában. A sorban a debreceni Smidróczki Zoltán követte, akinek ez volt élete negyedik versenye volt. Már a tavalyi szezonban is feltűnést keltett: a Viharsarok Kupa után a Bazul Kupát is megnyerte együléses kategóriában. Idén pedig a Ford Kupán és most a nemzetin is második lett. Mint elmondta, különösebb versenytaktikája nincs – sokkal inkább a lendület, mint a győzni akarás viszi előre.

### Árulkodó Júdás

A GPS megjelenése várhatóan új alapokra helyezi az ultrakönnyű repülést, legalábbis versenyzés tekintetében. A GPS ugyanis – Thuró szavaival élve – árulkodó Júdás. Lerántja a leplet egyebek közt a köröző vagy visszaforduló pilótákról. Az időköptatásnak e két válfaját eddig is tiltotta a Sportkódex, mivel azonban az gyakorlatilag ellenőrizhetetlenek voltak, semmilyen módon nem szankcionálta azokat. Ennek megfelelően a mostani nemzetin sem büntették az ilyesfajta „időtaktikai megoldásokat” – ez azonban feltehetőleg már nem sokáig lesz így. A GPS-t bevetve bizonyítható vált az is, ha a pilóta akár csak kismértékben is kirepült a meghatározott légtérből (lásd Rabinyó). Mivel a Sportkódex erről sem rendezik, a sportbizottság 20 százalékos pontlevonást alkalmazott áthidaló megoldásként. Nyilvánvaló azonban, hogy előbb-utóbb (de inkább előbb) számos szabálmódosításra lesz szükség. Mindemellett a GPS új feladatok kidolgozását is lehetővé teszi.

– Mi nem kísérleteztünk ilyesmivel, már csak azért sem, mert a vb-n is hagyományos versenyszámokat írnak ki – magyarázza Balázs Gábor versenyigazgató.

– A GPS-nek köszönhetően rengeteg információ állt rendelkezésünkre; ezeket

nyilván meg kell majd szűrni a kezelhetőség érdekében. Az ultrakönnyű repülésre egyelőre nem dolgoztak ki GPS-es pontozóprogramot, ami a mi dolgunkat megnehezítette, mivel a loggerből „kivett” adatokat át kellett vinni az Excel-táblázatba. Némi vitához vezetett, hogy a szkennelt, illetve fénymásolóval sokszorosított papír alapú térkép pontosság tekintetében elmaradt az értékelés során használt elektronikustól. Adott esetben néhány milliméteres eltérés is pontvesztést jelentett. Szó van arról, hogy a versenyzők az elektronikus térképről készült printet kapják majd kézhez – ez talán már elég pontos lesz.

Thuróczi Endrének is van egy javaslata: – Érdemes lenne a feladat megkezdése előtt kimenni a fotópontokra egy GPS-sel, és ha a koordináták nem egyeznek a papír alapú térképen lévővel, korrigálni kell azokat.

Dacára a megoldásra váró problémának, nem kétséges: a GPS-é a jövő, nemcsak a korrekt értékelés, hanem a rendezési költségek leszorítása okán is. Alkalmazásával ugyanis jóval kisebb létszámú humán erő-állományt kell alkalmazni, etetni (és főleg itatni), sőt az sem kizárt, hogy ugyanaz a személy egyidejűleg versenyző és rendező is lehessen.

#### Eredménylista

##### Együléses hajlékony szárnyú kategória:

1. Rabnecz Gábor (Dunaferr) 3270 pont
2. Smidróczki Zoltán (Debreceni Könnyű repülő Klub) 2969 pont
3. Horváth István (Dunaferr) 1996 pont

##### Kétüléses hajlékony szárnyú kategória:

1. Thuróczi Endre–Guti Gábor (Dunaferr–Békéscsabai Rk.) 3155 pont
2. Kovács Aurél–Mészáros Tamás (Szegedi Repülő Egyesület) 2894 pont
3. Ferinc Vince–Varga Zoltán (Nagykanizsai Repülő Klub) 2779 pont

#### Hideghéthy József, Tati (1933. március 3.–1994. október 11.)

Nem véletlen, hogy az „öreg” motoros és gyalogsárhányosok szinte kivétel nélkül ismerték Hideghéthy Józsefet, vagy ahogy mindenki szólította, Tatit. Tati vitorlázórepülőként kezdte a rossz emlékéü ötvenes években, majd '56-os szerepvállalása miatt évtizedekre kiszorult a sportrepülésből. '85-ben tért vissza, ekkor már motoros sárhányosként. „Sima” pilótából hamarosan oktató, majd vontatópilóta lett. Emellett – mérnökember lévén – a műszaki vezetői feladatokat is ellátta a DAC Sárkányrepülő Szakosztályában, sőt gépépítéssel is foglalkozott. Nyugdíjasként is hihetetlen energiával és intenzitással dolgozott a repülésért. Ha jó volt az idő, az első hívó szóra ment oktatni, mint ahogy a gyalogsárhányversenyeken is minden tőle telhetőt megtett a „vontatmányok” érdekében. Sokan a '90-es években népszerű – azóta sajnos megszűnt – Balaton csillagtúrákról ismerték. 1994-ben tragikus balesetben vesztette életét.



## Dévaványai találkozások

#### Mezei Kati írása

A Viharsarok délkeleti csücskében, Dévaványa Városi Sportkör SES Regionális Szakosztály néven működik egy motoros sárhányos csapat; tagjai szívügyüknek tekintik, hogy életben tartsák a sportot térségükben. A szakosztály – akkor még mint klub – Kisújszálláson alakult, majd Túrkevére költöztek, három éve pedig Dévaványára helyezték át „székhelyüket”. Abban, hogy mostanra az eddigiek-nél lényegesen kedvezőbb körülmények között repülhetnek, nagy szerepe van a város vezetőségének, illetve Pap Tibor polgármesternek. Az önkormányzat 10 évre, díjmentesen bocsátott rendelkezésükre egy reptérnek alkalmas területet, méghozzá közvetlenül a település mellett. Igaz, a „repülőörét” nem kevés egyengetés, töltögetés árán érte el mostani állapotát, pályája azonban kétirányú. A sportkörön keresztül kapott önkormányzati támogatásból pedig éppen futja az ideiglenes fel- és leszállóhely üzemeltetéséhez szükséges engedély aktuális hosszabbításaira.

– Bár Dévaványa és környéke dinamikusan fejlődik, egyelőre viszonylag kevés érrefelé a munkalehetőség, így értelem szerűen az egy főre jövedelem sem mondható magasnak – magyarázza Szilágyi Sándor szakosztályvezető. – „Tarifáinkat” ennek megfelelően állapítottuk meg. Az éves tagdíj 5 ezer, az egyszeri belépési díj 25 ezer forint – ez utóbbi az oktatást is magába foglalja, feltéve, hogy a növendék maga gondoskodik üzemanyagról. Egy klubgéppel rendelkezünk, amellyel a két „öreg róka”, Cserven Tibor főpilóta és Hegyi Sándor oktat. A kialakult gyakorlat szerint a pilótajogosítás megszerzése után tagjaink saját technikát szereznek be – ez

azonban nem zárja ki, hogy adott esetben bármelyikünk bármely más géppel is repüljön. Pillanatnyilag 11 regisztrált és több pártoló tagunk van, nemcsak Dévaványáról, hanem például Túrkevéről és Mezőtúrról is. Ezt a kört nem is kívánjuk a végtelenségig bővíteni, jelenleg ugyanis 10–20 repülő karbantartására és ellenőrzésére van kapacitásunk.

A technikák többnyire Egerből – illetve közvetetten a Rotax gyárból – származnak. A szabályt erősítő kivétel Nemes József, aki maga „faragta” Volkswagen motorral repül. Nemrégiben kényszerhűtést szerelt rá, azóta a hajtómű meglepően jól viselkedik. (Némi piszkálnivaló azért még van rajta, hogy optimális fogyasztás mellett megfelelő forgatónyomatot adjon le.)

A július végi találkozó ötletét Cserven Tibor vetette fel. Különbözőbb hírverést nem csináltak, mint Szilágyi Sándor elmondta, első körben éppen elég volt egy kisebb volumenű rendezvényt levezényelni. A földön járók számára is érdekes programot tűzijáték és modellezőbemutató színesítette. Különös vonzerővel bírt a birka- és őzpörkölt.

A dévaványaiak bemutatkozó rendezvényét minden bizonnyal továbbiak követik majd. Szó van arról, hogy jövőre – a békéscsabai sárhányosok segítségével – háziversenyt is szerveznek a találkozó okán. Az elsődleges cél azonban ezután is maga a repülés lesz – mégpedig lehetőleg az „utazóközönséggel” megosztva.

– Minden évben felkeres egy bácsi – a dévaványai idősök otthonának lakója – egy dobozos sör kíséretében – meséli Hegyi Sándor. – Menjünk már egy kört, fiam, mondja, hadd lássák az öregasszonyok, hogy repülök. Természetesen mindig el is viszem. Az ilyen és ehhez hasonló élmények bármilyen kupánál többet jelentenek számomra.

## 36 Ventilátoros fotel 2. rész

### Szabályt erősítő kivétel

Bíró Bálint ex-gyalogernyős megunta a hegymászást, a csőrlés pedig csak félmegoldást jelentett számára. Gyakran előfordult, hogy társait a levegőbe segítette (jól el is mentek távra), ő pedig ott maradt a reptéren, „csőröletlenül”. Minde mellett úgy látta, hogy a hazai toppilóták között – Simonics Peti, Forgó Szilárd stb. – nem érhet el kiemelkedő eredményt. A kezdet kezdetén kóstolt bele a hátimotorozásba, majd lényegében felvállalta az akkoriban még gazdátlan – s ennek megfelelően szervezetlen és szabályozatlan – sportág „menedzselését”. Ő rendezte az első hátimotoros nemzeti bajnokságot. A nemzetközi mezőnyben az 1999-es matkópusztai világ-bajnokságon debütált. Ekkor nyolcadik lett, ha azonban valamivel járatosabb az óvások formájában manifesztálódó diplomáciai háborúban, nagy valószínűséggel a hatodik helyen végez. A kivételesen rossz időjárással megvert tavalyi nagykanizsai Eb-n is ő lett a legjobb magyar PPG-pilóta. Bálint maga építette technikával repül; a légi jármű, dr. Ordódy Márton szavaival élve, gyártó után kiált.

– Stílfűrészhengerekből kéthengeres, soros motort építettem, a Rotax 503-as mintájára, természetesen kicsinyítve – magyarázza Bálint. – Viszonylag kis fogyasztás mellett jó teljesítmény-súly arányt biztosít. A két hengernek köszönhetően könnyen újraindítható, és ritkán szorul „buherálásra”. A hátimotor számára – tudomásom szerint a világon jelenleg egyedülálló – felfüggesztési rendszert dolgoztam ki, keresztirányban alacsony, hosszirányban magas bekötési ponttal, ami lehetővé teszi a tömegközéppont-áthelyezési kormányzást. A légcsavart hátulról is hálózom, hogy a kupola vagy



a zsinórzat véletlenül se kerülhessen bele. Úgy tudom, erre sem volt még példa a hátimotorozásban.

Móczó Levente – a négytagú hátimotoros „alföldi különítmény” tagja, Bálint segítője a nagykanizsai Eb-n – is a saját gyártású eszközt tartja a legszerencsésebbnek. Csak az erőforrást veszi a gyárból, egyébként még a légcsavart is ő maga faragja, a beülőt is saját kezűleg készíti. Jelenleg Solo motorral repül, melyet a hetekben kíván felváltani egy olasz gyártmányú Cors-Airrel. Sokat vár a cserétől, repülőeszköze várhatóan lényegesen erősebbé, hatékonyabbá válik. S mivel a gyalogozásra – tekintve, hogy a dombokban nem kimondottan bővelkedő Alföldön él – nem igen adódik lehetősége, szüksége is lesz a korszerű technikára.

### Üzleti lehetőség

Adott esetben a hátimotorozás túlélhet a hobbi szinten, hiszen a repülőeszköz számos más célra alkalmas. Az üzleti lehetőségekről Farkas Tibor, a Mátra Extrém Sportrepülő Egyesület vezetője be-

szélt. Tibor '89-ben, vitorlával kezdett repülni – az ezüstkoszorúig vitte –, majd a siklóernyővel is megpróbálkozott. S mivel mindkét sport feltétele a jó időjárás és a sok szabad idő, döntenie kellett. Az utóbbit választotta, majd – a dombokat „kiiktatandó” – váltott a hátimotorra. A versenysportban is sikeres: a '99-es siklóernyős nemzeti első futamán második, az országos bajnokságon hatodik lett. Oktatói, tandem szakoktatói, csőrlőkezelő szakoktatói és hátimotoros szakoktatói jogosítással rendelkezik. Tavaly megalapította a Mátra Extrém Sportrepülő Egyesületet, melynek jelenleg is vezetője. A klub az utánpótlásképzést tekinti elsődleges feladatának. Tibor, mint szakoktató, az ország bármely pontján hajlandó „vendégszerpelni” – és igény is egyre inkább mutatkozik rá, tekintve, hogy pillanatnyilag ez a légi műfaj a legegyszerűbb, a legolcsóbb és messze a legjobb arányt jelenti a repülésre fordított és a levegőben töltött idő között.

Szintén a hátimotoros technika forgalmazása lett a végkifejlete Ambrózy Péter (Ambro) ernyős pályafutásának.

Hét éve, tizenhét éves korában kezdett el siklóernyőzni, azóta több mint ezer órát repült. Motorral három éve zavarja a különböző légtérket. Egy nyugati repülő újságban talált rá első hátimotorjára, és teljesen önállóan tanult meg repülni vele. Ma már PPG-oktatóként állítja, hogy ez az, amiről mindenkit lebeszél. Az általa forgalmazott olasz Top 80-as hátimotorok egy másik alternatívát képviselnek: pici, tuningolt hajtómű, önindító, röpsúlyos kuplung, az összetettség és az újítás a pöre klasszicizmussal szemben.

A PPG jellemzően nem a fiatalok sportága. Megfontoltságot és sok alázatot követel. Ezt demonstrálandó, az itt bemutatott madáremberek tetszőleges sorát Feldhoffer Lipót (Lipi) zárja, aki több évtizedes gyalogsárhányos karrier után az

idén 64 éves korában repült először hátimotorral.

– Ez a repülés olyan, mint a túrázás Enduro motorral, csak éppen nem akadály egy kerítés vagy egy folyó.

Minde mellett üzleti lehetőségeket is rejt magában. Ilyen többek között a légiotózás, illetve videofelvételek készítése, a transzparensvontatás, vagy éppen saját „szabadalmam”, az esküvői virágszórás a levegőből, amire szintén folyamatosan nő az igény – fűzi még hozzá Farkas Tibi –, és akkor még nem is beszéltünk olyan szolgáltatásokról, amelyeket ez a repülőeszköz a katasztrófa-elhárítás terén, sőt eltűnt személyek (főleg gyerekek) felkutatásában biztosíthat.

Ne csodálkozzunk hát, ha a nyugat-európai repülőtársadalmakhoz hasonlóan a hazait is a PPG pilóták térhódítása fogja jellemezni a következő években.

### További információ

[www.szaqi.hu/pg](http://www.szaqi.hu/pg)  
[www.vamp-air.hu](http://www.vamp-air.hu)  
[www.hatimotor.hu](http://www.hatimotor.hu)

**Ambrózy Peti**  
([ambro@index.hu](mailto:ambro@index.hu), tel.: 70/381-1124)

**Bíró Bálint**  
(tel.: 30/905-9925)

**Farkas Tibi** ([tiborfarkas@freemail.hu](mailto:tiborfarkas@freemail.hu), tel.: 70/389-6572)

**Kovács Gyula** ([geometerkft@vnet.hu](mailto:geometerkft@vnet.hu), tel.: 30/954-8273)

**Móczó Levente**  
([moczolevente@hatimotor.hu](mailto:moczolevente@hatimotor.hu), tel.: 30/515-1663)

**Rozsnyói Ferenc**  
([rozsnyci@logi-store.hu](mailto:rozsnyci@logi-store.hu), tel.: 30/267-9170)

**Tardy Tamás**  
([tardytom@freemail.hu](mailto:tardytom@freemail.hu), tel.: 20/447-2352)

**Végh Ernő** (tel.: 20/932-9004)



## 38 Látogatás a Fresh Breeze-nél

Farkas Tibor írása, Szabó György fotóival  
Alig 10 óra autózást követően megérkez-  
tünk Szabó Gyurival a Hannover melletti  
Bissendorf-ba, ahol a Fresh Breeze gyára  
található. Igor barátunk ajánlott be, így  
rögtön vacsoraasztal mellett találtuk ma-  
gunkat. Ezt követően rövid éjféλι látoga-  
tást tettünk a cégnél az egyik tulajdonos,  
Markus jóvoltából. Belépve az ajtón egy  
igazi UL repülőgyár fogadott minket.  
Mindenhol alkatrészek, részelemek és új  
gépek sorakoztak. A közel 1000 négyzet-  
méteres csarnok maximális kihasználtsá-  
gát a plafonról lelógó kész motorok, tráj-  
kok és FLYKE-ok mutatták. Szigorúan né-  
metes volt a rend és a tisztaság. Az üzem-  
ben olyan géppark, amilyenel nem csu-  
pán PPG-ket, de szinte bármilyen jár-  
művet helyben előlehetett volna állítani  
a rollertól a Panzer-ig. A földszinten ki-  
sebb iroda a papírmunkákhoz, tárgyaló  
és „show-room”, az emeleten pedig rend-  
szerezve sorakoztak a különböző típu-  
sokhoz tartozó alkatrészek, elemek. Míg  
Markus körbevezetett, a gyártási folya-  
matot magyarázta.

Markus édesanyjánál szállásolt el, abban  
a szobában, ahol ő maga nőtt fel. Bár a

Markus a karburátor rejtelmét  
magyarázza Tibinek



családi ház panzióként (is) üzemel, lel-  
künkre kötötte, hogy nehogy fizetni  
próbáljunk a mamának a szállásért vagy  
a reggeliért. Másnap hajnalban, az emeleti  
kitchenette-ben elfogyasztott reggelit elég  
szerénynek ítéltük, de amikor lemerész-  
kedtünk a nappaliba, kiderült a malheur:  
az igazi porceláncsészés- croissantos, ha-  
boskávés villásreggeli odalent várt min-  
ket, (a mutter képes volt pirkadatkor be-  
vásárló portyára menni kedvünkért), mi  
pedig a cseléd fogyókúra reggelijét  
gyúrtuk le. Reggel 7-kor a gyárban vol-  
tunk, ahol Markus már várt. Mindig ő az  
utolsó, aki elhagyja a műhelyeket, és első-  
nek érkezik. A Második általában Micha-  
el, aki kezdettől fogva társa a Fresh Bre-  
eze-ben. A napok lehetőség szerint re-  
püléssel kezdődnek. Míg Marcus és  
Michael az új termékeket teszteli, sorra

érkeznek a szakemberek, mérnökök és  
melósok. Kellemes, laza, de hiper profi  
légkörben lát hozzá mindenki a napi  
munkájához. Szemmel láthatóan élvezik,  
amit csinálnak. Derűs de komoly briefing  
után, melynek során tisztázódott, hogy  
mindenki saját felelősségére repül, illetve,  
hogy aki netán 150 m felé emelkedne, azt  
Marcus személyesen lövi le kétsővű

nem beszélve a 30Le-s Hirth motorról,  
melyet kifejezetten tandemrepülésekhez  
és a FLYKE erőforrásként használnak.  
Hogy mi a FLYKE? A Fresh Breeze talál-  
mánya: a földön pedállal hajtható tricik-  
li, amivel repülni is lehet, mégpedig ját-  
szi könnyedséggel. Forradalmian új ta-  
lálmány, talán ezért is ez a szerkezet nyer-  
te meg legjobban tetszésemet.



vadászpuskájával, (a gyár Hannover CTR-  
ében található, és így speciális engedéllyel  
repülhetnek, amit a hatóság azonnal  
bevonna ilyen esetben), megkezdődött a  
látogatás legérdekesebb része, a különböző  
hátmotorok tesztje. A gyár mellett néhány  
méterre található saját ideális teszt pályájuk.  
Ez nagyon szimpatikus volt számomra. A  
teljes délelőtt és a kedvező időjárás lehe-  
tőséget adott a motorok kipróbálására, rá-  
adásul az általuk kifejezetten motorozásra  
kifejlesztett, DULV-val rendelkező Fresh  
Breeze Silex ernyővel.

Alapvetően SOLO 210, SIMONINI és  
HIRTH motorokat használnak. A növelt  
teljesítményű SOLO 210-en rezonátoros  
kipufogórendszer, szívászajcsökkentő és  
a jobb hőelvezetés érdekében nagyobb  
hengerfej található. A több mint 20 Le-s  
SIMONINI már nem igényel tuningolást,

Hihetetlenül sok megrendelésük van, alig  
győzik a gyártást. A gyárban 18 szakem-  
ber dolgozik teljes kapacitással, legalább  
ugyanennyi beszállító él belőlük, és akkor  
még nem is említettük Igor-t, a Parapo-  
wer gyártóját, aki kapacitásának közel 70  
%-át a Fresh Breeze-nek szenteli. Minde-  
mellett két-három hét várakozási időt kell  
számítani a megrendelés és az átadás  
között. Ennek két oka van, az egyik az,  
hogy alkati okoknál fogva képtelenek  
összezsapni vagy elfuserálni a munkát, a  
másik az, hogy igyekeznek maximálisan  
kielégíteni a vevők különféle, gyakran  
extravagány igényeit. Ezt tükrözte szá-  
mos fejlesztés alatt levő termék is, melyek  
igen nagy szerepet játszanak a sorozat-  
gyártás mellett. Ilyen a már említett  
FLYKE „repülő kerékpár” elektromos  
változata, melyet földi üzemben nem



Michael

Markus

szükséges tekerni, vagy a BMW motoros, négy személyes „repülő autó”, aminek szűzfelszállása a nyáron várható!

A délutáni órákban kamionra raktuk részünkre legyártott különféle repülő szerkezeteket, majd sok-sok élménnyel, tapasztalattal, és ami a legfontosabb: két igazi baráttal gazdagabban indultunk hazafele.

## A Fresh Breeze PPG-k rövid tesztje

Amint a németországi gyárlátogatás után a jó idő megérkezett Szabó Gyurival elkezdtük a Fresh Breeze motorok tesztelését a Gyúrói reptéren.

A teszthez DUDEK VOX és FRESH BREEZE SILEX ernyőket használtunk, melyek DULV vizsgával rendelkeznek.

Előljáróban néhány általános információ a Fresh Breeze motorokról: Minden motor felszerelhető önindítóval – igény szerint -, de a speciális, ún. „power ignition” gyújtás és a megfelelő dekompresszor miatt az önindító nélkül szerelt motor is könnyen újraindítható a levegőben. Felfüggesztési pozíciója majdnem megegyezik a PARAPOWER motoréval, azaz felső hevederes felfüggesztésű. A különbség annyi, hogy biztonságtechnikai kérdésekre hivatkozva a motor – szükség esetén – leoldható. A motorok kerete négy részre szétszedhető, így igen kis helyen elférnek. A beülőfüggetlen a motortól, nincs ráerőgőztve.

A felhasználási terület alapján történő összehasonlítás eredménye:

A 96cm átmérőjű 2 tollú légsavarral szerelt önindító motor gyengébb teljesítménye miatt főképp könnyebb pilótáknak ajánlható. Kisebb súlya lehetővé teszi a

kényelmesebb termikelési lehetőséget. Önindítóval szerelt változata biztonságosabb startolást és egyszerű újraindítási lehetőséget jelent. Maximális tolóereje kb.: 45-47 kg. A légsavar mérete minimális precessziót garantál. Ha létezik olyan hátimotor, amelyikkel egy ízig-vérig siklóernyős is meg tud barátkozni, termikelés közben netán meg tud feledkezni róla, hogy ott éktelenkedik a hátán, akkor ez az. A 122cm-es SOLO önindító nélküli változata szerkezeti felépítéséhez mérten könnyűnek bizonyult. Mintegy 55-57 kg tolóereje elegendő a nehezebb pilóták biztonságos startolásához és megfelelő emelkedéséhez is. A motor halk, mivel speciális kipufogórendszert és szívászáj csökkentőt alkalmaztak. Könnyű, kétkezes berántási lehetőség biztosítja az újraindítást a levegőben.

A következő teszt motor az egyes adatok szerint 20, mások szerint 26Le-s önindító SIMONINI volt. Az elméleti adatoktól el lehet vonatoztatni, egy dolog kétségtelen: a 70 kg körüli tolóerő pár lépés után máris a levegőbe röpít! Alapvetően nehezebb motor, mint a SOLO, de ez már tandemrepüléshez is alkalmas.

A teszt legújabb és leglátványosabb szerkezete a FLYKE, azaz a „repülőkerékpár” volt. Ráadásul a 330ccm-es HIRTH motor egyedülálló erőforrásnak bizonyult. A motor leszerelhető és kiegészítve az összekötő elemekkel, lábról induló tandemrepülésekre is alkalmas. Szólóban lábról indulni ezzel a motorral nem gyermekjáték, alacsony sebességnél pedig egy erőteljes gázadás képes a fél ernyőt becsukni. Gyuri szerint olyan érzés vele repülni, mint ha valaki Schwarzeneggert próbálna magáévá tenni, úgy hogy ráadásul ő nem is igazán kívánja azt. Ami viszont a Flyke-al történő startolást illeti, az szinte hihetetlen. Nincs súly a háton, nincs futás, erőkifejtés, nincs felhúzási erőkifejtés, nem probléma a nehéz motorral a szélszenes start. Kényelmes ülőpozíció ad biztonságot és komfortérzetet mind start,

mind repülés közben. A megnövekedett súly miatt némi hintázás érezhető a levegőben. A 80-86 kg tolóerő képes 2,5-3,5m/s-os emelkedést biztosítani. A leszállásnál fontos az irányhelyes pozíció, egyébként keréksérülés történhet. A pontos kilebegtetést némi gázzal se-gíthetjük. A Fresh Breeze

hátimotorok ötletes kialakításukkal, a könnyű indítási lehetőséggel, aróluk sugárzó megbízhatósággal, az erős motorokkal vezetőképesek a motorgyártás piacán. Biztos vagyok benne, hogy a további tesztek is ezt igazolják. Erről azonban következő számban...

**Amint a képek is bizonyítják: a tesztbe a gyengébb nemet is bevontuk.**

**Ennek a technikájáról majd a következő számban nyilatkozunk. Addig is, ha valakinek van megfigyelése írja meg nekünk a**

**mail@vamp-air.hu**

**e-mail címre, elvisszük egy körre!**



1. A Solo motor 122 cm-es légsavarral.
2. A Simonini motor 122 cm-es légsavarral.
3. A Solo motor 96 cm-es légsavarral.





**Repüld körbe Magyarországot a határ túloldalán!  
Repülj 10 nap alatt 7 ország légterében!  
Ez az idei év nagy kihívása!  
Csatlakozz!**

2003-ban ünnepli a világ a XX. század egyik legnagyobb vívmánya, a motoros repülés megszületésének 100. évfordulóját. Ebből az alkalomból a Debreceni Könnyűrepülő Sportegyesület tagjai elhatározták, hogy egy rendkívüli repüléssel teszik emlékeztetéssé e neves centenáriumot. Mindazok előtt kívánunk tisztelni, akik Közép-Európa országaiból részesei voltak a világ repülés történelmének alakításában az elmúlt évszázad során.

**A tervünk, hogy motoros sárkányrepülőkkal 7 szomszédos ország határközeli repülőtereit érintve, közel 10 nap alatt körberepüljük Magyarországot.**

A tervezett útvonal: Debrecen, Nagyvárád, Szatmárnémeti, Ungvár, Kassa, Losonc, Érsekújvár, Pozsony, Bécsújhely, Fürstenfeld, Muraszombat, Varasdin, Orosz, Eszék, Zombor, Szabadka, Arad, Nagyvárád, Debrecen.

Az út fő szervezője Deleff István, a Debreceni Könnyűrepülő Sportegyesület szakosztályvezető vezető pilótája, a Hungaro Control Magyar Légiforgalmi Szolgálat alkalmazottja, aki a múlt évi Románia-Bulgária sárkányrepülő-túra sikeres szervezője és résztvevője volt.

Tervezett indulás 2003. szeptember első felében, útvonal lerepülése 7 nap, napi max. 2x150 km, időjárási akadályok miatt +5 nap csúszás kalkulálva.

Várjuk a nemzetközi légtérbe repülni vágyó pilótatársak jelentkezését. Az 1600 km repülés költségei kb. 120.000,- Ft/gép alapköltség + nemzetközi felelősségbiztosítás, szállás, üzemanyag, étkezés. Az alapköltség tartalmazza a nemzetközi légterek használatához szükséges engedélyek beszerzését, repülőtéri határnyitási illetékeket, egy kísérő autó és földi segítség költségeit. A kísérő autó biztosítja az üzemanyag ellátást és a szükséges földi mozgást. Szeretnénk, hogy az ország könnyűrepülő klubjaiból technikailag és szakmailag felkészült pilóták jelentkezzenek a kalandra. Jelentkezés: 2003. július 28-ig. Feltétel: érvényes személyi és gépokmányok /útleve!/, repárdió.

Kérjük, hogy a nyomtasd ki a levelet és juttasd el klubtársaid felé.

Beszéld meg klubtársaddal, a főnököddel, az anyósoddal és gyertek!

**Deleff István**

Információt kérj: Deleff István 30/985-6038 vagy Smidróczki Zoltán  
email cím: printerfutar@hu.inter.net



**SOLSPORTS HUNGARY**

<http://sol.fw.hu>

[solsports@freemail.hu](mailto:solsports@freemail.hu)

06/703806495 06/209723361



Új és használt siklóernyők  
gelvenorból:

SOL Prymus - 1220\$-tól

SOL Yaris - 1290\$-tól

SOL Big Boy (135-175kg) - 1670\$

SOL Synergy - 1390\$-tól

SOL Eclipse - 1590\$-tól

SOL Dynamic - 1730\$-tól

SOL Kangaroo - 1800\$

Beülők - 310\$-tól



Mentőernyők - 290\$-tól

(típustól függően 3.98m/s)

Full Kevlar Sisak - 120\$ Láb-

tartók- ruházat- és sok más

hasznos kiegészítő.



**Idén ismét vár minket  
Dél-Törökország, BabaDag**

**Kiutazás repülővel**

7nap félpanzió, 2-3 ágyas \*\*\* szobák,  
medence sőtörő : 112 ezer, 2 hétre 150 ezer

Búvázkodás: oktatás, felszerelés, teljes ellátás,  
hajó és taxi: 10 ezer, bártortalan kísérőknek: 5 ezer

Török vízum 20 dolcsi. Biztosítás igény szerint.  
Felszállítás 10 euro

Indulás: Október 7

Jelentkezési határidő : Szeptember 15

Telefon: 06 20 980 4432  
[http://www.shiva.hu/\\*](http://www.shiva.hu/*)

**\* ÖLÜDENIZ 2003**





### Hirdetési tarifáink

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

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

Pinczés-Balog Attila  
hirdetésszervező

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



### PEGAS AVIS 26

új siklóernyő eladó  
75-95 kg pilótasúlyra  
Színe: piros-fehér  
Irányár: 400 ezer Ft  
Érdeklődni lehet:  
Szilágyi Gábor  
(30) 552-6279; vagy  
globalsystem@axelero.hu

2/2



### Apollo

Racer Gt trike,  
CXM szárny, felmű-  
szerezve, lajtsromjellel,  
teljesen felújított Rotax  
582-es motorral, 3 tollú lég-  
csavarral szép állapotban  
eladó. Ára 1.3 millió Ft.  
Érdeklődni: Tar Zoltán  
(30) 468-6858



### Eladó motoros sárkány!

Apollo CX Racer Gt  
Rotax 503 2VCDI motorral,  
Aviatica 3 tollú sróffal,  
Apollo CX-19 szárnyal. Jó  
állapotú, hangárban nyitva  
tárolt. Irányára 950 ezer Ft.  
Szakálos Tel.: (20) 944-9473



### HOR - PROP

Falégcsavar gyártás  
Fix és földön állítható,  
két illetve három tollú, 93 cm  
átmérőtől 172 cm átmérőjűig  
Kedvező árak:  
15 ezertől 80 ezer Ft -ig  
tel, fax : 00421 47 4381136  
mobil: 00421 905 134305  
Horváth Ladislav  
www.horprop.szm.sk/stran-  
ka1.html



### Bogdola

BB 14-es szárny  
20 órát repült,  
Bogdola Trike 462-es Rotax  
motorral, keveset használt  
3 tollú Aviatika légcsavar-  
ral 1.400 ezer Ft-ért eladó.  
Érdeklődni: Mészáros  
Tamás (70) 234-0509.



### Moyes Xlite 147 eladó!

(06/30) 411-4701  
Poszpisel Gyula



Két üléses  
motoros sárkány  
Apollo C-4M szárny (14.5 m²)  
Rotax 503.2V motorral  
Apolló Racer Gt elöl rugó-  
zott trike-kal eladó.  
Ára 800 ezer Ft  
Ivány Gyula  
Tel.: (20) 9929-166



### Eladó egy APOLLÓ CX RGT motoros sárkány

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

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



Sürgősen eladó egy  
megkímélt állapotban  
lévő, keveset repült  
Apollo Yet Star típusú motoros  
sárkányrepülő,  
Rotax 503 1V motorral,  
Full műszerezettséggel,  
CXMD szárnyal.  
Ára, alku nélkül: 1 millió HUF.  
Érd.: Kovács Attila,  
(30) 557-7659



Eladó  
motoros sárkány!  
Trabi motor, C-21  
szárny. Ára 275 ezer  
Ft. Érdeklődni Borsó  
Gézánál lehet.  
Tel.: (84) 319-602;  
(30) 458-1316

AIRMAX hirdetés

A júliusi szám 45.  
oldala!

Enairgy hirdetés

A júliusi szám 47.  
oldala!

VampAir reklám

A júliusi szám 48.  
oldala!