



www.HOR-PROP.com

Fa légcsavarok gyártása

tel., fax: 00-421-47-4381136

mobil: 00-421-905-134305

00-421-908-530603

mail: hor-prop@hor-prop.com



Megjelent

KEREKES LÁSZLÓ

A SÁRKÁNYREPÜLÉS VARÁZSA

AZ ALAPOKTÓL A CSÚCSIG

Ára (brutto): 2500 Ft + postaköltség
Megrendelhető Tóth Zsuzsinál
(30) 903-7804



A Szabad Repülők Szövetségének lapja
Postacím: 1550 Budapest, Pf. 59.

Főszerkesztő: KERÉKES LÁSZLÓ
Tel.: (20) 364-6921
E-mail: laszlo.kerekes@hmth.hu

Szerkesztő, tipográfus:
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:
KERÉKES LÁSZLÓ. Tel.: (20) 364-6921

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

A címlapon:

Hay, Ausztrália

Az én véleményem a jövőről



KERÉKES LÁSZLÓ

Az én véleményem a jövőről, hogy ha hagyjuk, megvárják az első veszélyes megközelítést, azután azzal a zászlón, valóban betiltatják a hármashatárhegyi repülést. A teljes társadalom amellet lesz, hogy a sportrepülés

ki legyen tiltva Bp környékéről.

Miután belül sem vagyunk egységesek, és mindenkinek van egy kicsi jobb ötlete, ez törvényszerűen ide fog vezetni.

Az Óbudát drótkerítéssel lezárják, és a pesthidegkúti repteret elköltöztetik. Végre fel lehet majd parcellázni. Kilencfán és Vöröskőváron végre megépülhet a golfpálya, a siklórepülés meg mehet innen ahová akar.

És azután egyszer majd mégiscsak lesz egy tökös gyerek, aki elteker a Kálváriáról, elüti egy nagy gép és belehal 300 utas, meg mondjuk még 600 óbudai lakos.

És akkor mondhatjuk önérzetesen, hogy mi akartunk egyeztetni.

De akkor a gyászolókat ez már baromira nem fogja érdekelni.

És a legnagyobb bandita az országban évekig a „sárkányernyős” lesz, aki miatt majd ezer ember halt meg. És mert Te is az vagy Téged is mindenki vadbaromnak tart majd. Meg persze engem is.

De szép is lesz az.

Akkor majd vakarózhatunk, hogy mi a „szabályosak” vagyunk. ■

Kinek jó, ha mindig piros a lámpa?

Nyílt levél a hazai légiközlekedés biztonságáért felelősséggel tartozó és felelősséget érző valamennyi szervezet és személy felé

A mikor egy vasútvonal valamennyi átjárójában állandóan tilosat jelez a lámpa, vajon elvárható-e a közlekedőktől, hogy betartsák az értelmetlen tiltást, és sose jussanak át a túlsó oldalra?

Hazánkban a sportrepülés sorra veszíti el szabadságfokait, közöttük a legfontosabbat: a szabad légtereket. Különösen sújtja ez a helyzet a siklórepülőket, akik a természet adta, de a hivatalok által elvett hegyek és azok légtereinek híján kis dombokra szorúlnak, vagy a hegyi starthoz képest körülményes és drága vontatásos, csörléses felszállásokra kényyszerülnek. A több ezer motor nélküli repülő életveszélyesen kis térbe zsúfolják, miközben a motoros nagy gépek több négyzetkilométernyi elkülönítéssel, minden elképzelhető teret kizárólag maguknak.

A jogszabályalkotó évek óta meg sem hallgatja a sportrepülőket érdekeit, így a jelen helyzet is kétségbeesítő. A katasztrofák kivizsgálásakor senki sem mutat rá, hogy hiányzik a szükséges gyakorlat, pilótáink a biztonságos gyakorlathoz szükséges repült időnek negyedével sem rendelkeznek. Hogyan is rendelkezhetnek, hiszen Magyarországon már szinte sehol sem szabad repülni, a szabálykövető pilóták ezért évente több száz- ezres többletköltség árán tudják csak a

szükséges minimumot is megrepülni azaz, hogy külhonba szorulnak. Aki ebben a helyzetben azt a következtetést vonja le, hogy „akkor nem kell repülni” az ezzel a mondattal máris bebizonyította: ő nem tartozik a repülő társadalomba, sosem volt igazi pilóta és sosem szerette igazán a repülést.

Most a légteret ismét átszabják, újra a sportrepülés számára hátrányos jogszabály van készülóban. A Nemzeti Légter Koordinációs Bizottság a HungaroControl bízta meg a nagygépes bevezetés biztonságos megoldását biztosító javaslat kidolgozásával. Tehette ezt azért, mert a HungaroControl minőségpolitikája és repülésbiztonsági irányelvei között az alábbiak olvashatók:

„A HungaroControl működése során a repülésbiztonság, mint elsődleges szempont szavatolása feltétlen elsőbbséget élvez a kereskedelmi, üzelméletési, környezeti illetve társadalmi szempontokkal szemben. (...)

A HungaroControl a vonatkozó szabályok alkalmazása során a repülésbiztonságot hátrányosan befolyásoló legkisebb eltérést sem tart elfogadhatónak.

A HungaroControl (...) fő feladata a repülésemények bekövetkezésének megelőzése.

A HungaroControl (...) megelőző, vagy javító intézkedéseket javasol a kockázatok kiküszöbölésére, az események megismétlődésének elkerülésére.

A minőség soha nem számok függvénye!

A minőség akaratunk, cselekvésünk és konkrét, a Partnereink által számon kérhető ígéreteink megjelenítése mindennapi szolgáltatásainkban. (...) hatékonyan biztosítjuk (...) valamennyi légtérfelhasználó számára az igényeknek leginkább megfelelő légteret..."

Sajnos, csak minket felejtettek ki a légtérfelhasználók közül, azokat, akik több ezer repülőeszközzel veszik igénybe a magyar légteret.

Sajnos, saját célkitűzéseiket elfelejtve, olyan megoldást javasolnak a Ferihegyi

megközelítésekre és átstartolásokra, amelyek súlyos katasztrófhelyzet forrásai lehetnek, mert nem „bolondbiztosak”.

A vasúti átjárókban, sajnos, mindnaposak a katasztrófák, néhány felelőtlen közlekedő miatt. Miért adná meg a jogalkotó ennek lehetőségét egy egyoldalúan megtervezett eljárás bevezetésével és jogszabályként való megjelenítésével?

Mi, a repülésbiztonság érdekében VALÓBAN felelősséget érző repülők azt kérjük, NE TEGYE! Mert ha ilyen rendelet születik, akkor a jogalkotó ugyanolyan felelősséget visel a következményekért, mint a tilos jelzésen áthaladó szabálytalankodó. Ez ugyanis halált okozó gondatlan veszélyeztetés lehet.

Amennyiben a közlekedési miniszter a címben említettek közé tartozik, nem fog ilyen rendeletet hozni. ■

FIGYELEM!

A PoLéBiSz és a BME Építőmérnöki Kar nyílt szakmai fóruma a műholdas navigáció és a repülésbiztonság összefüggéseiről, a meghirdetettel ellentétben,

nem 2005. április 2-án

(szombaton), hanem

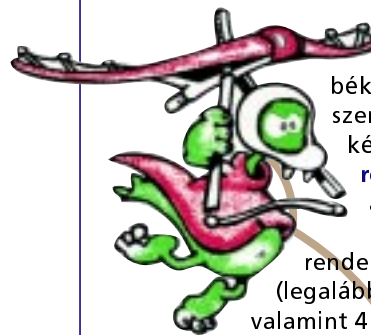
2005. április 1-jén

(pénteken), 9.30 órai kezdettel lesz

a Műegyetem rakpart 3, Központi épület, mf. 16, Oltay teremben. 2-án ugyanis ezen a helyszínen a Magyar Repülőszövetség közgyűlését tartják.

A rendezők

Hangolódj a kötélre!



Ez év tavaszára közös emlékversenyünk elé a felkészülést segítő, sárkányrepülők számára a békéscsabai klub jóvoltából légi-vontató táborát szervezünk. **Az időpont: 2005. április 15-17** (három nap két éjszakai szállással). **A helyszín a békéscsabai repülőtér**, ahol az elméleti és a gyakorlati képzést és a vizsgáztatást tartjuk.

Úgy képzeljük, hogy azok számára, akik még nem rendelkeznek vontathatói jogosítással, **a teljes képzés** (legalább 10 vontatással és a szokásos leszakadásokkal), valamint 4 óra elméleti továbbképzéssel és vizsgával **25 ezer Ft.**

Azoknak, akik már rendelkeznek vontathatói jogosítással, de a gyakorlatszerzéshez szükséges tréningre jelentkeznek **egy 10 felszállásos „csomag” 20 ezer Ft-ból** jön ki. Természetesen akik csak néhány vontatással szeretnének formába jönni, azok számára **a vontatás 2500 Ft/start.**

A jelentkezés feltétele: érvényes MRSZ liszensz, minimum P2 jogosítás, vontatásra is alkalmas sárkány érvényes alkalmassági kártyával, alkalmas heveder, sisak, kioldó, valamint a repült időket és a jogosítást tartalmazó startkönyv.

A program pénteken 10 órától (regisztráció a békéscsabai repülőtér, a tanteremben) vasárnap 16 óráig (jogosítások bejegyzése, búcsúrepülések) tart.

A szállás az első 18 jelentkező számára ingyenes (csak hozzá hálózást), és fürdési lehetőséget is tartalmaz.

A légivontatás nem piskótadolog. A képzés, illetve évnitő gyakorlás célja, hogy az évek óta egyre kevesebbet repülő és még inkább egyre kevesebbet vontató sárkányos pilóták alaposan felkészülhessenek arra, hogy aktív időjárási viszonyok között is megmaradjanak a kötél végén, hogy ne legyen az év első versenye kockázat sem a versenyző, sem a vontató pilóta számára. Ehhez a legmegfelelőbb helyszín Békéscsaba, ahol több vontatásos rendezvény zajlott sikerrel és balesetek nélkül. Itt a legmagasabb a légivontatás szakmai háttere, a vontatási tapasztalat a legnagyobb és a technika is rendelkezésre áll. Bátran ajánlom a részvételt a versenyre készülő pilóták számára, de azoknak is, akik el szeretnék sajátítani a légivontatásos felszállást sárkányrepülővel.

A táborra jelentkezni lehet telefonon, (20) 364-6921; e-mailben (laszlo.kerekeshmth.hu), vagy Gurigánál személyesen a következő adatokkal: név, klub, jogosítás, típus, azonosító.

Igyekezz, hogy bekerülj az ingyen-szállású első 18-ba!



Ne veszítsd el a tudatodat!

2003. augusztus, looping-gyakorlat

Merülőspirálból túl korán terhelek át, lendületem nem sokkal a kupola felett való átfordulás után elfogy, és bezuhánok a két zsinórsor közé. Esés közben már húzom is a full-stallt. Próbálom újra nyitni a kupolát, de a jobb oldal 1/3-a befűződött. Az ernyő aszimmetrikusan tör ki, és egy erőteljes jobb spirálba kezd. Elkezdem fékezni a nyitott oldalt, de a forgás csak keveset lassul. Egy pillanatnyi hezitáció után felismerem, hogy túlságosan a csukott oldalra terhelek. Lassan visszadőlök, és továbbra is fékezem a nyitott oldalt. A pörgés megáll. Pumpálással próbálom megszüntetni a befűződést, de nem megy. Megnézem melyik zsinórsor vetődött át a kupolán. A C-sor a ludas. Megrángatom egy párszor, majd újra egy-két pumpálás és az ernyő újra egyben.

Ismét kiemelkedek. Tisztes távolba megyek a hegytől, ellenőrzöm, hogy alattam nincs-e más ernyő, majd tudatosítás végett ráfogok a mentőernyő fogantyúra. Spirál, átterhelés... Sikerült! Belekedem, és úgy döntök, hogy megpróbálom még egyszer. Forgás, majd átterhelek, de már érzem, hogy kevés lesz a lendület. A felső holtpont után, a leszálló ág kb. 1/3-nál látom, hogy a kupola összeomlik. Ismét a zsinórok közé esem, és már húzom is a full-stallt. Valami nem oké! Észreveszem, hogy két zsinór ráakadt a tarkómra és még a



KUBICSEK ATTILA

hevedereim is kétszer megtekeredtek. Egy gyors kontrollpillantás a magasságra, mentőernyő az eszemben, de kidobása még nem indokolt. Leakasztom a nyakamról a zsinórokat, majd visszaengedem a fékeket annyira, hogy a full-stall figura megszűnjön, de az ernyő még ne induljon el. Megfékezem a betekeredésemmel ellentétes oldalt, majd kis átterheléssel rásegítek, és megvárom, míg kiforogok. Hevederek rendben, kupola rendben. Felengedem a fékeket, és az ernyő újra repül.

2005. január, looping-gyakorlat

Kirepülök a tenger fölé, mindent ellenőrzök (part, többi pilóta, mentőernyő-fogantyú), majd megkezdem a spirált. Átterhelek, és már érzem, hogy karcsú lesz. Nincs visszaút... A lendületem pont a kupola felett fogy el, és látom, hogy a kilépőél mellett fogok elzuhanni. Egy rövid, kétszavas mondat csúszik ki a számon, amit most nem írok le. Miután megfognak a zsinórok, felnézek, és a látvány elég siralmas. Az ernyőm úgy néz ki, mint egy enyhén aszimmetrikusra kötött csokornyak-kendő. Mindemellett a hevedereimen is van néhány tekeredés. „Az előírásnak megfelelően” pörgök lefelé. Eszembe jut

a mentőernyő, de úgy gondolom, hogy amíg egy szikrányi esély is van arra, hogy valahogy rendet rakjak, és a magasság sem indokolja, addig nem dobom ki, mert az tuti fürdő. Tervem, hogy legalább a fél kupolát repülőképes állapotba hozzam, és leszálljak a parton. Hol is kezdjem? Első lépés, pörgést megállítani. Jobbra forgok, ezért a bal oldali féket teljesen lehúzom. Nehezen jön. Jobb kéz is besegít, forgás megáll. Kitekerem a hevedereimet, közben a csokornyak-kendő-szerű kupolaátkötés eltolódik jobbra és így már nagy az esély, hogy a kupolám bal fele újra repüljön. Kontrollpillantás a magasságra: kb. 200-250 méter, ezért tovább húzom a full-stallokat. Minden egyes felengedésnél, mikor is a kupolában egy kicsit megnő a nyomás, az átvetődött zsinórok óvatosan araszolnak az ernyő jobb széle felé. Kb. 100-120 méteren vagyok, mikor már csak az ernyőm jobb 1/3-a van átfűződve. Megpróbálom elindítani a bal oldalt, hátha kilő, de nem sikerül. Még egy teljes full-stall. Visszaengedem, és újabb siker. A befűződés már csak kb. 15 százalékos. Lenézek. Van még kb. 70-80 méterem a vízig. Egy utolsó próba és siker. Az ernyő elindul. Egy rápumpálással megszüntetem a maradék gubancot, majd elindulok a part felé. Magasságom 50 méter, a part kb. 150. Kellemesen kiérek, majd leszálllok. SIMONICS PETI mond valamit egyszerű közönnyel és a tőle megszokott humorral. A lényege, hogy nagy mákom volt.

Mindezt azért írtam le ily részletesen, hogy jól nyomon követhető legyen minden, ami ezekben a percekben a fejemben zajlott. Az emberi pszichével foglalkozó szakirodalomból tudhatjuk, hogy minden cselekedetünk minősége tökéletesen tükrözi aktuális tudatállapotunk minő-

ségét; ill. ugyanez fordítva. Ily módon egy zavaros tudatállapotban hozott döntés, sok esetben, még nagyobb problémát generálhat, mint amiből az egész elindult. Ezért a repüléseink során előforduló vészhelyzetek megoldása nagymértékben attól függ, hogy az adott szituációban milyen mentális állapotban vagyunk. Ezt nagyon sok tényező (személyiség, aktuális lelki- és fizikai állapot, régebben átélt hasonló szituáció élménye, a tudatunkban lévő információ az adott helyzetről, a memóriánkban lévő minden ezzel kapcsolatos információ stb.) befolyásolja. A lényeg, hogy minél jobban meg tudjuk őrizni józan ítélőképességünket, és inkább analitikusan, mint reaktívan cselekedjünk. A feladat nem könnyű! Talán egyszerűbb megtanulni egy acro-manővert, mint saját magunkat arra programozni, hogy miként viselkedjünk egy esetleges vészhelyzetben.

Nézzük, mivel segíthet valaki magának a legtöbbet:

- 1) Lehetőleg csak jó egészségi állapotban repülj!
- 2) Kialvatlanul, félrészezen, szétcsapva stb. kerüld a repülést!
- 3) Törekedj, hogy a különféle vészhelyzetek megoldásában gyakorlatot szerezz! A fórumok, pilótatársak stb. segítségével keresd meg azt a személyt, aki ezen a területen kellően elismertnek számít. Ha az oktatóról ezek az információk szűrődnek vissza, akkor szerencsés vagy. Az is megeshet, hogy pont olyanokkal beszélsz, akik lekutyáznak egy szakmailag jól felkészült oktatót, de sajnos ezt nem lehet kizárni. A lényeg, hogy tudj meg minél többet arról az emberről, aki téged tanít! Az ő tudása építi fel a tiédet, ezért

fontos, hogy jó és pontos információt kapj tőle. Gyűjts be a tudást több helyről! Beszélj más oktatókkal is! Akinek igazán fontos, hogy te egy jól képzett pilóta legyél, az nem fog megsértődni, ha más szakmabelivel is beszélsz.

- 4) Pontos és hiteles forrásokból (tankönyvek), gyűjtsd be a lehető legtöbb elméleti ismeretet a vészhelyzetek megoldásával kapcsolatban. Az értelmezés végett pedig konzultálj az oktatóddal, vagy más oktatókkal! Fontos, hogy olyan embertől kapj segítséget, akinek komoly gyakorlati tapasztalata van, és nem csak egyszer kipróbálta!
- 5) Ha igazán tanulni akarsz, akkor kerüld az, olyan pilóták társaságát, akik semmi másról nem tudnak beszélni, mint a siklóernyőzés veszélyeiről és a levegőben folytatott örökös élethalálharcukról. Itt ritkán kapsz hiteles információt, arról, hogy hogyan is kell megoldani egy vészhelyzetet.
- 6) Ne engedd, hogy a környezeted (család, barátok, ismerősök stb.) negatív gondolatokkal bombázzon a repülést illetően! Tapintatosan próbáld nem meghallgatni őket! Ez fontos!
- 7) Figyelj arra, hogy milyen információt engedsz be a tudatodba! Sokszor egy neccesebb helyzetben elképesztő, hogy milyen régebben hallott dogok jutnak az ember eszébe. Ezek, pedig nagymértékben befolyásolják, hogy milyen döntést hozol! Ha sok hasznos, és jó dolgot jegyzel meg, akkor egy ilyen esetben az nagy segítségére lehet. Ellenben, ha állandóan csak a rémtörténetekről hallasz, de sikeres megoldásokról nem, akkor jó eséllyel indulsz, hogy könnyebben bepánikolj. Ter-

mészetesen a rémtörténeteknek is megvan a maga pozitív hatása, de csak egészséges mennyiségben! Van, ami kis mennyiségben gyógyszer, de nagy mennyiségben mérge! Találd meg a középút!

- 8) A félelem nem baj! Nem kell szégyellni! A félelem egyfajta tiszteletet is jelent, hogy te nem nézed le azt az adott dolgot. Sok esetben a félelem, megvédhet attól, hogy nagy bajba kerülj. Például félsz elindulni egy durvább időben és lehet, hogy pont ez a szerencséd. Természetesen ennek is megvan egy egészséges közép szintje. A túlzott félelem sok bajt okozhat! Valamilyen szinten légy bevállalós, hogy tanulhass és fejlődj, de mindemellett légy bölcs is és tudj nemet mondani. Nem könnyű jól egyensúlyozni, de szükséges! Ahogy a tudásod nő, egyre inkább bizol önmagadban, egyre inkább átalakul benned a félelem. Lehet, hogy amitől eddig tartottál, teljesen megszűnik, és helyébe belép egy olyan, amire eddig még gondolni sem mertél. Például: eddig rettegtem a féldoldali csukástól, de mióta már csináltam tízet, húszat, azóta nem félek tőle. A nagy wingovertől nem féltem, mert nem is gondoltam rá, hogy én ilyet csináljak, de most, már gondolkodom rajta, hogy meg kéne próbálni, ezért már tartok tőle. Valahogy így megy ez.
- 9) Ne programozz hülyeségeket másokba! Ha valamiről nincs kellő információ, vagy pontos szakmai tudásod, akkor ne fertőzd meg egy nálad tapasztalatlanabb pilóta tudatát butaságokkal! Ezzel sok kárt okozhatsz neki! Sajnos nem mindig könnyű eldönteni magunkról, hogy mi az, amit már biztosan és jól tudunk.

Hasznos tanácsok vészhelyzetben:

A legelső lépés megállapítani, hogy milyen vészhelyzetbe is kerültem. Ez után, elméleti ismereteimre támaszkodva, alkalmazom a szükséges korrekciót. Gyakorlott pilóták esetében ez már szinte reflexszerűen megy. A leglényegesebb, hogy ismerjük fel az előállt vészhelyzetet! Ez már önmagában egy fél győzelem! Ha ez nem sikerül, akkor alkalmazzuk a „mindent középre” technikát! Beülőben közepre terhelek, és mindkét oldalon húzok egy 50 százalékos féket és várok! Ha nincs változás, akkor van még egy rendezési lehetőségem a full-stall. Ezt csak a végrehajtásához szükséges kellő ismeret megléte esetén alkalmazzuk! Egy vészhelyzet feletti kontrollvesztés esetén, általában e két technika valamelyike segít a rendezésben. A mentőernyőről egy pillanatig se feledkezzünk meg! Mindig tudjuk, hogy a földhöz képest milyen magasan vagyunk! Ha van elég időnk, és úgy döntünk, hogy megpróbálunk rendet tenni, akkor tartsuk kontroll alatt, hogy milyen gyorsan fogy a magasságunk, és mennyi időnk van még molyolni. Ne csak a kupolát nézzük!

A vészhelyzetet kétféleképpen ítélniük meg:

- 1) Megoldható, ilyenkor az előzőek szerint járok el.
- 2) Nem megoldható, vagyis mentőernyőt kell nyissak.

Az, hogy mi az, amitől azt gondoljuk, hogy egy adott helyzet nem megoldható,

teljesen egyéni beállítottságunk és tudásunk kérdése. Ha az időnkbe belefért és bármilyen lehetetlennek is tűnik megoldani az adott helyzetet, mégis próbáljuk meg! Nem kell azonnal kidobni a mentőernyőt! Sokszor egy túl korán kidobott mentőernyő még nagyobb bajt okozhat! Például nagy magasságban kapsz egy komoly csukást, ami makacsul befűződik, és csak a mentőernyőben látod az utolsó esélyt, akkor a kidobása előtt tájékozódj, hogy az aktuális

szélirány és szélereősség függvényében kb. hova saccolod az érkezésed! Amennyiben úgy ítéled meg, hogy a nyitott mentőernyőddel egy nem kívánt területre (víz, villanytelep stb.) sodródnál, akkor hagyd, hogy inkább lejjebb kerülj és csak ez után, de még a biztonságos nyitási magasságban dobod ki azt.

Ha van rá idő, akkor mindig tájékozódj és gondolkodj, mielőtt hirtelen cselekednél! Persze lehet, hogy az ember teljesen intuitív alapon, gondolkodás nélkül tesz valamit, és éppen az lesz a jó. Bármi lehet! A repülésre ugyanaz a törvény érvényes, mint az életre: nem kiszámítható! Annak ellenére, hogy megpróbálunk jól felkészülni az esetleges vészhelyzetek megoldására, sokszor más történik, mint amire előre számoltunk. Erre is készülünk fel! Van, hogy a felépített elméletünk a gyakorlatban teljesen borul. Mindig csiszoljuk tudásunkat, de emellett legyen egy erős hitünk abban, hogy az adódó vészhelyzetekből majd jól jövünk ki! Elbizakodottnak lenni, vagy csak a jó szerencséében hinni butaság! Ne feledjünk egy régi mondást: „Bízzunk Istenben, de azért tartsuk szárazon a puskaport!” ■



Hay 2.

**Akkor itt a VB rövid története.
Természetesen a saját
szubjektív szemszögemből.**

Az erőviszonyok felmérése már természetesen Deniliquinben megkezdődött, ami egyfajta előverseny volt. Ezen már sok ember ott volt, aki számít, például az amerikaiak, ausztrálok és a franciák. Általában ezen a versenyen nem szoktam részt venni, de az idén nem bántam meg. Végül is, a versenyek során elkövetett hibáimra leginkább egy másik verseny emlékeztet a legjobban.

Ezek után átmentünk az igazi terepre, Haybe. Csapatunkat UJHELYI BALÁZS és én alkottuk. Hay nem volt újdonság egyikünknek sem, mivel Balika is volt már itt, jómagam pedig az elmúlt tíz év során majdnem minden évben egyszer. Az edzőnapon nem is nagyon akaródzott kimenni a nem túl barátságos vontatóplaccra, ami nagyon sivár, és árnyék semmi nincs. Az ember visszasírja itt a magyarországi, szép füves vitorlázó repülőtereket. A kellemetlenség csak tovább fokozódik a hőmérséklet emelke-

désével, ami 30-40 fok között van általában. Ennek ellenére kimentünk kora délután egy rövid reppenésre. Végül is megérte, mivel délután négykor elstartolva még így is sikerült mindkét tónknak 200 km körül repülni. Nem rossz így bemelegíteni. Aznap egyébként az egyik pilóta ausztrál távrekordot döntött 456 km-t repülve. Ez neki 8 órájába telt, tehát lehet, hogy érdemes lett volna egy kicsit korábban kimenni.

Ezek után kezdődött az igazi versenyrepülés. Mielőtt azonban erről rátérnék, egy-két apróságról írok még. Összesen 101 pilóta vett részt 22 országból, ami alatta marad a korábbi részvételnek. Ez több dolognak is köszönhető. Egyrészt borzasztó drágára sikerült a nevezési díjat kihozni (700 ausztrál dollár) plusz a vontatási költség, ami 1030 dollárra jött ki. Ez főleg drága irányító szervezetünk, a CIVL testi és szellemi jelenlétének volt köszönhető. Ezt ki is fejttem itt most nagyon röviden.

A CIVL nem nagyon akar tudomást venni a sárkányrepülésben résztvevő országok és pilóták anyagi helyzetéről és érdekeiről. Természetesen mindig hangoztatják, hogy ők ezt a munkát ingyen végzik, de van egy minimumszint, amit a rendezőségnek biztosítani kell a számukra, mint például az odautazás költsége ami business osztályon történhet csak (a turista osztály bűdös egy kicsit), bérelt autó a helyszínen, valamint igen jó elszállásolás. A tisztelt CIVL elfelejti, hogy például idei világbajnokunk, OLEG BONDARCSUK olyan jól áll anyagilag, hogy sátorban lakik a versenyek ideje alatt. A CIVL jelenléte minden alkalommal 300-400 dollárt drágít a versenyeken, ami minden évben 200-300 dollár egyébként is.

A légivontatás is drágább volt, mivel a jól bevált rendszer helyett, amit minden évben használunk, egy másikat kellett használni, amit szintén a CIVL erőltetett ránk. Míg el nem felejttem, a tisztelt CIVL zsűrielnöknek volt bő a képen azt kérni, hogy az „alkoholtartalmú frissítők” legyenek benne az ellátmányban. Magyarul nem elég, hogy mi fizetünk ki mindent a saját zsebünkben nekik, még a piát is álljuk már, ha lehetséges. Ezt szerencsére nem sikerült a tisztelt elnök úrnak kieszközölni.

Furcsa módon MANFRED RUHMER, háromszoros világbajnok nem jelent meg, hanem ehelyett egy kisebb kampányt folytatott Hay ellen, mondván, hogy az a világ vége és nem is olyan jó itt repülni. Valószínűleg azért jön ide 100 pilóta évente, mert nem jó Hay-ben az időjárás... A brazil csapat szintén nem jelent meg, de a korábbi tapasztalat azt mutatta, hogy a két brazil ász pilóta már volt Hay-ben, ahol kicsit leszerepeltek. Szerintem nem bánták, hogy nem kell jönni. Meg kell hagyni, hogy a nyitó parádén több pilóta volt, mint helyi



BERTÓK ATTILA

bábmészködő. Ez valóban nagyon nagy különbség volt az előző brazil vb-hez képest, ahol egy kétmillió városban, Brasiáliában repültünk minden nap, és ezres tömeg volt a leszálló mezőben, megfelelő médiajelenléttel. Fantasztikus.

Na és ezután mi változott? Semmi. A nevezési díjtól kezdve ugyanúgy mi fizetünk mindent. A nagy támogatók sem kapkodnak utánunk, szóval ugyan volt felhajtás Brazíliában, még sincs érezhető eredménye a saját bőrünkön. Akkor meg szerintem mindegy, hogy hova megyünk, csak az időjárás legyen jó. Minden esetre köszöni Manfred, a sport ami híressé tett téged, megérdemli, hogy így állj a dolgokhoz.

Most a repülésről is írok egy pár szót.

Minden szép simán kezdődött egy 182 km-es feladattal Ivanhoe-ba. Bolyrepülés egész végig, de nem túl zsúfolt a levegő mivel sokan nagyon felmentek a kurzustól balra egy kis pozícióelőnyért, így legalább ketté vagyunk

nagyjából osztva. Némi agresszivitás tapasztalható egy-két pilóta részéről, akik úgy gondolják, hogy itt most rögtön az elején meg is nyerik a világbajnokságot. Valószínűleg nem voltak még ilyen meccsen. A feladat viszonylag könnyű, be is érünk sokan. Ebből a napból már lehet sejteni, hogy ez egy szoros VB lesz.

A 2. nap szinte ugyanaz a feladat, mint az elsőn, csak még egy fordulópont van beiktatva, hogy az embereket jobban az út fölött tartsák. Szokásos kiemelkedés után mindenki elindul. Balikával más ötletünk támad, mi még maradunk 15 percet, mivel ma megpróbáljuk a „hátsó pár előre fuss”-t játszani. Elég rosszul sül el a dolog, jól lekerülünk mindjárt az elején. Ez meg is határozza a nap további menetét, mivel ezzel a starttal kicsi az esélyünk arra, hogy jobbat menjünk, mint az előttünk haladók. Viszont később indulni csak akkor érdemes, ha az embernek van esélye az előtte indulókat befogni. Ez aztán még

nehezebb, mivel itt a világbajnokság mezőnyét próbáljuk utolérni. Ennek ellenére jót megyünk, pontosabban nem lesz katasztrófa a végeredmény. Sebességben majdnem ugyanaz az eredmény, de kevesebb pont a jutalom, viszont így lényegesen többet kellett rizikózni, ami hosszú távon nem fizetődik ki.

A 3. nap nagyon jól néz ki, úgy tűnik végre, hogy megjött a „jó idő”. Ki is tűznek egy szép feladatot. Ahogy elstartolok, úgy száz méteren kiold a kioldóm magától, mehetek vissza még egy startra. Ahogy siklok vissza, látom, hogy valaki nagyon beleáll a földbe. Szerencsére semmi baja. Azt hiszem REISINGER az. Visszaállok a sorba. Szépen araszolok előre, várom a soromat. Látom, hogy egy pilóta lábról startol gyenge jobbos szélben, kicsit sodródik is balra. Semmi különös, csak rossz érzésem van, de oda sem figyelek. Pár másodperc múlva felnézek a tömeg morájára, látom hogy az



imént elstartolt pilótatársam egy szépen kifejlődött kitörésben van és nézem, hogy miért nem old le már. Aztán a gép kilencven fokra dől, majd leszakad kb. 30 méteren, aztán már ott is a föld. Innen messziről nézve is nagy a becsapódás sebessége. Azt hiszem tudom, hogy mi a helyzet. Szaladnak az emberek, majd lassan ballagnak vissza. Ez egy dolgot jelenthet, meghalt az egyik társunk. Aztán még pár percig úgy tesz a rendezőség, mintha még menne tovább a verseny, de ekkor már veszem le a hevedert és nézem az eget. Meghalni ilyen szép időben. Aztán sírok egy kicsit. **ROBIN STRID** Norvégiából; élt 38 évet. Egyidős volt velem.



A következő nap gyönyörű időre ébredünk. Szépen kezd az ég kumuluszokkal megtelni. A tegnapi haláleset nincs nagyon jó hatással a közhangulatra, de ilyenkor nincs más megoldás, folytatni kell a repülést. Ekkor jön a hír, hogy a nap törölve. Nem értem a dolgot. Nagyon sajnálom, ami tegnap történt, de a mai nem repülés sajnos senkit nem fog feltámasztani. Egyik okos CIVL zsűritagunk gyakorlatilag zsarolja a rendezőséget, hogy ma márpedig nem lesz repülés, ehelyett biztonsági gyűlés lesz. Ekkor arra gondolok, hogy ha nekünk egy nap kell ahhoz, hogy a vontatással

kapcsolatos problémákat megoldjuk, akkor akár haza is mehetünk. Elvileg itt el sem indulhat az, aki nem kompetens légivontatásban. Persze van, aki azt hiszi, hogy Monte Carlo-ban van és úgy dönt, hogy majd megpróbálja, hátha megússza valahogy. Ilyen például az egyik szlovák, akivel együtt lakunk. Ő például öt éve vontatott utoljára Lengyelországban, autóvontatásból ket-tőt-hármat. Csendesen megjegyzem neki, hogy esetleg reggelente gyakorolni kellene, mert lehet.

Tehát bomba időben biztonsági-érte-kezünk. A magam részéről járatom a po-fácskámat, hogy vajon miért nincs men-tőautó a placcon. Aztán jön a magyará-zat a rendezők részéről, hogy így-úgy, nincs rá elég pénz stb. További unszolásomra kiderül, hogy napi 300 dollár választ el minket a mentőautó jelenlététől. Erre felállok és közlöm, hogy mindenkit meghívok szeretettel a napi 300 dolláros mentő-autóra, megadnám a hitelkártya számomat is. Ezen a gesztuson nem nevet senki, de legalább ígéretet kapunk arra, hogy hol-naptól lesz mentőautó a helyszí-nen. Egyébként ez nem mentette volna meg a halott srácot, mivel ő szinte a becsapódás pillanatában meghalt.

Ezután a szabadtéri uszoda fűvén fekve nézzük az időjárás, amelynél fes-teni sem lehetne jobbat. Aztán nem né-zük, elmegyünk sörözni.

A 3. hivatalos napon aztán ter-mészetesen híre-hamva sincs a tegnapi gyönyörű időnek. Meteoros emberünk persze jó időt jósol, de őt már ismerjük, soha nem jön be, amit mond, ma sem. Általában úgy 50 százalékkal alá vagy fölé becsüli a paramétereit. Szerintem hasraütéssel jobb időt lehetne jósolni.

Sebaj, kapunk egy kis 90 km körüli háromszöget egy 60 km-es bevezető szárral. Nyilván a feladat kitűzői a jó időre és a gyenge szélre való tekintettel tették be a visszatérő szakaszt. A valóság persze egészen más, mivel úgy sikerül haladni a hátszeles kezdő szakaszon, mint a macska, akinek konzerves dobozt kötöttek a farkára és szalad az ijedtségtől. Az oldalszeles szakaszon már alig lehet haladni, bár vannak elég erős termikek, csak nem mennek 1800 méter fölé. A szél kb. 30-35 km/h lehet, de erre úgyis rádöbbenünk a szembeszeles szakaszon. Itt már nem vagyunk olyan tömegesen, egy keserves kínlódás az egész. Megpróbálom emlékeztetni magam az előre haladáshoz szükséges termikerősségre, de számolás nélkül is tudom, hogy a másfél arra elég, hogy oda érjek vissza, ahonnan elindultam. Szóval kínlódunk egy darabig, Balika leszáll, majd pár km-rel később én is, 24 km-re a céltól. A szél egy kicsit csökken, de ez már nem nagyon segít, miközben a gépemet csukom. Senki nem ér célba, BRETT HAZLETT Kanadából közelíti meg a célt a legjobban mintegy 4 km-re.

Összesítettben mostanra eléggé az elején vagyunk, de persze tudjuk, hogy egy ekkora versenynek ez még nagyon az eleje.

4. nap. 192 km. Szép feladat. Elméletben. Az időjárás ma sem jön be, de persze ez a meglepetés részét képezi. Nem csak az elemekkel, hanem a meteoros és a feladat-kijelölők hülyeségével is meg kell küzdeni. A feladat legalább nem visszatérő jellegű, úgy látszik okultak a fiúk a tegnapi napból.

Óriási tömeg a startkör szélénél. Mindenki tudja, hogy menni kellene, mert gyengécskének tűnik ez az idő így délután három óra tájban 192 km-hez, meg a szél sem nagyon tombol, bár

hátulról jön legalább. Szóval senki sem megy, pedig az első startkapu már ezt megengedné fél órája. De jó lenne az a fél óra a végén! Sebj, a kollektív hülyeség győz ma is. Senki nem akarja megkockáztatni, hogy viszonylag gyenge időben áldozati báránként előre menjen. Sajnos a 15 percenkénti indulásnak ez az örök dilemmája. Menni vagy nem menni, ez itt a kérdés. Mi a REISINGERREL úgy döntünk, hogy maradunk még, bár ez mindig kockázattal jár. Miközben kozmikus magasságokba emelkedünk, látjuk, hogy az 15 perccel előttünk indultak (mindenki) nem találhatnak semmit, mi meg szépen siklunk rájuk jó magasból. Ez persze jólesik a májunknak. A mezőny felét máris utolértük, a többiek meg nincsenek nagyon messze előttünk. A felzárkózás olyan jól megy, hogy az első fordulópont után mindenki fölé és elé kerülök. Ezt a helyzetet nagyon élvezem, de tudom, hogy ez csak akkor érhet valamit, ha célba is érünk, de sajnos még felpályánál sem vagyunk. Nem is tart ez a paradicsomi állapot nagyon sokáig. Jó pozícióra való tekintettel előre megyek, megcsinálom a második fordulópontot is és csak siklok, csak siklok egyre. Látom, hogy a húsz perccel ezelőtti legjobb pozícióból most sikerült a legrosszabba kerülni. Mindenki jóval fölöttem van, én meg csak megyek lefelé, ráadásul öntözéses jellegű a vidék, és ez általában nem jelent nagyon jót. A magasságom lecsökken 300 m alá, miközben irigykedve nézem az óriás bolyt, ahogy megtalál valami gyengécske emelést (vagy inkább a gyengécske emelés őket). Ekkor megcsippan a műszer, csendesesen fogadkozik, hogy csak most emelkedjek ki stb. stb. Aztán iszonyú lassúsággal visszajemelkedek 1300-ra. A többiek jóval előttem, jóval magasabban viszont jóval letérve a kurzusról. Bizakodom, de

semmi okom sincs rá. Csak úgy, mert jól esik. Mellettem RADEK, aki szintén lemaradt, nem tudom, hogy honnan került ide, de jó hogy itt van, mivel megint fogy a magasság. Itt már kezd a dolognak egyértelműen „ki repül messzebb” szaga lenni. Besiklok egy leégetett tarló fölé, meg is van a gyenge egy-másfél méter. Lassan emelkedünk, de már nem olyan magasra, mint az előbb. Szépen áll le az idő, ezt az előtünk leszállt rengeteg gép is tanúsítja. Az ember ilyenkor arra gondol, hogy óvatosnak kell lenni, csak az a baj, hogy én már ennél óvatosabb nem tudnék lenni akarva sem. Már csak egy kis 6-7 emberes bolyt látunk kb. 5 km-nyire. Mint később kiderül benne van Balika is. Ez lesz a nyerő csapat. Alájuk siklunk, de én egy kicsit rossz helyre teszem az első kört, Radek viszont nem. Ezzel nekem

gyakorlatilag végem is, csak még nem tudom. Még egy siklás, aztán leszállás. 34 km a célig. A fiúkat még nézem egy darabig, amíg úgy 12-13 km-re tőlem eléri a horizontot. Oleg nyer, 18 km-re a céltól, Balika majdnem ugyanott.

Szóval megúsztam a napot. Sajnos a versenyeket az ilyen napokon lehet nagyon elveszteni. Remélem ezután kapunk valami teljesíthetőt is.

5. versenynap. Megint Ivanhoe. Már harmadszor. Ma szinte elviselhetetlen a bolyozás. Mindenki együtt, viszont jól haladunk. Gyakorlatilag elég eseménytelen lenne a nap, a bolyozás idegfeszültségét leszámítva. Persze megpróbál az ember valami mást, aztán vissza a többiekhez, mert nem fizetődik ki az ötlet. Ráadásul gyengül az idő. A végén olyan szépen sikerül lekerülni, hogy elindu-



lunk a cél felé, bár tudjuk, hogy innen még nem vagyunk kész. Megy a nagy kapkodás, mindenki rohángál ide-oda. A végén nincs hova menni, úgy 200-on belebotlunk egy emelésbe, aztán megkönnyebbülve végsíklunk. Balika sajnos sokadmagával 5 km-rel rövidebb a kelletténél.

Összesítettben még mindig eléggé elől vagyunk, de nagyon közel egymáshoz. Oleg vezet, gyakorlatilag majdnem minden napot nyer, vagy pedig ahhoz közel teljesít. Semmi nagyon látványos, csak valami gyilkos módon egyenletes teljesítmény.

Aztán jön a nap, amit még egy darabig még emlegetni fogunk, legalábbis én biztos. Kapunk egy kb. 150 km-t északra felé. Erős a szél, gyenge az idő, de érezhetően javul a tendencia. Természetesen a késői indulásra élesítek, viszont komoly küzdelemmel jár az egyhelyben maradás a termikek gyengesége miatt. Az ilyen napokon érdemes akár

még egyet startolni, csak azért, hogy az ember elkerülje a korai elsodródást. Nekem és GEROLFNAK sikerül a végén egy álom tökéletességű startot produkálni 15 perccel Olegék után. Az jut eszembe, hogy ma jó lenne ezt a helyzeti előnyt most már végre pontszámmá konvertálni. Minden nagyon jól megy, a fordulópontnál szépen együtt vagyunk a mezőny nagy részével. Ekkor a feladat oldalszélbe fordul, tehát az ember megpróbál a szélfelőli oldalon maradni, ameddig csak lehet. Látok embereket nagyon lesodródva, de nekem jó a helyzetem. Gerolf ment el csak a jó helyzetből lesodródni, amit nem nagyon értek. Sebj, küzdök tovább, a szél meg csak erősödik, és most már 90 fok a kurzusra. Csak le nem sodródni. Utolérem a vezető bolyt, igaz, csak alulról, de legalább most már tudom, hogy ha nem hibázok valami nagyot, akkor elég sok pontot fogok kapni. Sajnos elkezdek kapkodni, mert kapzsi módon egy jó



erős termiket akarok. Természetesen a termik nem olyan erős mint szeretném, plusz még jól le is kerülök, ami a frászt hozza rám, de a végén célbaérek. Ez nem olyan nehéz, mert a végén kiderül, hogy a célosok a célvonalat biztonsági okból a kurzuson 1,7 km-rel közelebb hozták. Gerolf jóval később érkezik, megyek neki segíteni, mert nagyon turbulens a leszálló. Látom, nagyon bosszantja, hogy én már jó ideje bent vagyok, pedig együtt voltunk a nyerő startpozícióban. Ezután közli, hogy óvni fog, mivel veszélyes volt a feladat (szerinte). Aznapra harmadiknak jövök, 8 ponttal kevesebb mint a győztes, JONNY DURAND JR. Ez összesítettben felhoz az 5. helyre. Mondanom sem kell, hogy örülök.

A következő nap nem repülünk az időjárás miatt. Kiderül, hogy az osztrák csapat óvást adott be a cél pontatlan kitűzésére hivatkozva. A franciák és az amerikaiak csak panaszt emelve támogatták az óvást. Mint később kiderül, ez a nap a teljes osztrák, francia és amerikai csapatot hátrányos helyzetbe hozta volna, tehát érdemes volt megpróbálni megszabadulni tőle. Ilyen már volt nagyon sokszor történt, hogy a cél nem pontosan ott volt, ahol meghírdették, de így is mindenki betalált egy kivételével, aki pedig a hivatalos célba ment. Gondoltam, rendben, majd valami kompenzálást kitalálnak, végül is gyakorlatilag senki nem szenvedett hátrányt a cél elhelyezkedése miatt. Természetesen az osztrák és a francia csapat nem értett egyet ezzel. Erre a mi nagyon okos CIVL zsűri ezek után azt a szerintem igen buta döntést hozta, hogy a legjobb az lesz, hogy ha töröljük a napot.

Ezt nem tudtam meg, csak a következő nap reggelén, amikor megnéztem az eredménylistát. Ettől az információtól kicsit felszaladt a vércukrom. A placra

kiérve aztán láttam, hogy nem csak én vagyok boldogtalan a döntéssel. Ekkor az olasz ANGELO CRAPANZANÓVAL próbáltuk az embereket arra buzdítani, hogy talán akkor ma ne repüljünk addig, amíg az utolsó nap vissza nem kerül az eredmények közé. Szó szót követett, Gerolf meg erősen hallgatott eközben, ami szokatlan, mert általában mindenről van véleménye. Aztán egy német, majd egy olasz is felajánlotta Gerolfnak, hogy szívesen összeverné. Ezek után JOHN ALDRIDGE, kedvenc CIVL elnökünk hazudott valamit, hogy majd felülvizsgáljuk a helyzetet, vagy valami hasonlót. Mindezt azért, hogy menjünk szépen repülni. El is mentünk. Repültünk egy 130 km-es U-alakú feladatot. A vége egy kicsit nehezebb volt, mint vártuk, de aztán csak odaértünk.

Eljött aztán az utolsó nap is. Valahogy én úgy vagyok a világbajnokságokkal, hogy a végén már nagyon szeretném őket befejezni. Természetesen még egy utolsó jó teljesítménnyel szerettem volna még egy kicsit javítani a helyezésemen. Végül is nagyon jó időben 145 km-t mentünk. A nap elég jól sikerült a végén, mert összesítettben felhozott a 6. helyre, eddigi legjobb eredményem vb-n. Balika végül a 23. helyet szerezte meg. A célban aztán mindenki örült, hogy végre vége az egésznek.

Este aztán díjkiosztó. Oleg megérdemelten nyert, azt hiszem ennek osztatlanul örült mindenki. ROBERT REISINGER második, Gerolf Heinrichs harmadik lett. A negyedik és a tizedik hely között mindössze 148 pont volt a különbség, tehát nagyon szoros volt a verseny. Csapatban hosszú szárazság után végre Ausztrália nyert, majd ezután az osztrákok és a franciák következtek. Egyébként a megóvott nap nem változtatott volna az első három helyen. ■



Tandem- rekord

ahogy az utas átélte

Valahogy nem indult be az igazi tavaszi, jó termikes idő még május közepére sem, vagy csak rossz időben rossz helyen startolunk mindig! Nem is megy neked ez a tandemozás, ROBI! – mondogattam, gondolom még jobban idegesítve a főpilótát. De legalább a startolgatást gyakorolgatjuk a piros-fehér, nagy és kecses Airwave Duplexszel, csak azt nem tudom, miért kell ennyire beöltözni, hisz még a starthelyre sem fogunk visszaérni, és gyalogolhatok vissza 25 fok tikkasztó melegben téli bakancsban, jól aláöltözött katonai overálban és a fél kilós fényképezővel a nyakamban, nem is beszélve a vízzel, kajával megtömött beülőről.

Ezek a gondolatok jártak a tandem-utas fejében, amikor repülésre kiéhezve,

csak egy csöppet tartotta élete párját túl-zott önbizalommal megáldottnak, amikor az kiírta a Kalocsa-Szeged céltávot, és azonnali fényképezésre szólította föl. Jól van, legyen, végül is jó magasan van az ENDRE is fölöttünk, szépek a felhők is, csak kevés van belőle... De hátha sikerül végre megejtenünk életünk első közös termikelését. Ha csak 15 perc is, az már tuti jó buli lesz, csak ne kelljen gyalogolni. Na jó, startoljunk, ha már ennyire beöltöztünk, és úgy néz ki, más nem akar előtünk menni; várnak még a jobb időre – mondogatják.

Az izgalmasan gyors start után örültem volna, ha a beülés pillanatában valami nem ránt ki újra a beülőből! – Áááá, Robi mi volt ez? Ááááá, megint mi volt ez? Leoldjak??? – ordítottam megszeppenve, amíg hátul manőverező

karokat láttam, és a kötél is belazult a lábam között.

– Dehogynem! – mordult rám a párom mérgesen –, nyugi már, csak kapunk két csukást!

Gondoltam, hogy az volt, de csörlés közben lehet? És ilyen alacsonyan?! Voltunk kb. 150 méteren. Az adrenalin már odakészítette a kezemet a leoldóra, nekem úgyszincs más dolgom, csak leoldani, meg dőlögetni, ha kell, jobbra-balra.

Végül simán ment aztán minden. Csak a termiket nem találtuk sehol, és eléggé alacsonyan voltunk már a reptér keleti oldala környékén, amikor picit csipogni kezdett a fülem mellett az a csodás hang. Nem dobált, csak annyira, amennyire még nem voltam hozzászokva, forogtunk-forogtunk, körbe-körbe, én is dőltem, amennyire tudtam, lelkesen. Az ÉNy-i szél pedig sodort, holott nem voltunk túl magasan, csak kb. 300 méteren, ahol én is felbuzdultam azon, ahogy végre sikerül magunk mögött hagyni a repteret! Még sohasem léptem át a „határait”, örültem hát a változatos levegőnek. Kalocsa pedig nagyon szép, még akkor is, ha csak 350 méteren kényszerülünk átröppenni rajta a start-helyfotó után, amit nagy önbizalommal, de remegő kézzel készítettem. Éreztem, hogy ez már fantasztikus nagy repülés, mert végre sikerült fennmaradni egy picivel többet, mint eddig, és már biztos, hogy megvan, az áhítozott... negyedóra.

– Húha, jó alacsonyan vagyunk, és nem akar jobban emelni – aggódott Robi mögöttem. – Nem baj, tekerjünk, menjünk, legfeljebb leszállunk oda... vagy oda... Nézd mennyi füves terület van, és ott egy focipálya is! – ezzel próbáltam nyugtatgatni, mikor 400 méteren abba-maradt a csipogás a katolikus templom tornya fölött. Robi erős ajjjajjai között cikáztunk jobbra-balra: hol lehet az a...

nem igaz, merre van? – tanácsatlankodott.

– Nézd! Húúú mennyi harci gép, meg tank, meg milyen szépen egyenes sorban vannak! Nézd, az nem a kiskőrösi út??

– Dehogynem, tudod itt szoktunk a régi laktanya mellett elmenni.

– Aha tényleg, nagyon jó! Ez már táv! Sokat jöttünk! És csipog megint a varió!!! – örvendeztem hangosan.

– Igen, meglesz, megfogjuk! – biza-kodott Robi.

Azért olyan erősen és olyan sokat egyfolytában nem hallottam csipogni, de csak forogtunk, Robi centrírozott, én meg titkon már azt kívántam, bárcsak fölmehténék jó magasra, és meglenne az első ezresem. Ennyi már elég volna és csodás nagy ajándék, de közben éreztem, hogy már ez is szép eredmény, mostmár úgyis értünk kell jöjjön valaki, és nem kell gyalogolnom.

A táj pedig lenyűgöző volt 600-700 méteren a kiskőrösi út mellett, és ábrándozásomat ismét a varió szomorú elhalkulása szakította meg.

– Mégsem lesz meg az ezresem? Na légszi, légszi csipogj már! – kérleltem a variót.

– Hát elég fos az idő, megint kiestünk belőle, és nem akar 1,5-nél jobban emelni – értett velem egyet a párom.

Köröztünk összevissza, míg újra vissza nem tért a mesés csipogás. Gyenge emelés volt, de stabil, és közben átsodródtunk a kiskőrösi út másik oldalára, a kukorica- és búzamezők szemet gyönyörködtető és termiket fakasztó, változatos tájára. Az emelés kezdett intenzívebb lenni, és néha ficáinkolt fölöttünk az ernyő, vagy lehet, hogy mi alatta. Robi mögöttem folyamatosan helyzetjelentést adott, hogy milyen magasan vagyunk, mennyivel emelkedünk. Mikor újra 700-nál voltunk, már éreztem: most meglesz az ezresem! És dőltem balra erő-

sen, hogy rajtam ne múljon.... Pillanatok alatt 800 és 900 m, és egyre gyönyörűbb táj látványa fogadott... ilyen magasan még nem voltam! És egyszer csak hidegebb levegő csapta meg az arcomat, és Robi felkiáltott: megvan az 1000 m!! Erre én egy hangos sikítással tudtam csak válaszolni, amit Robin kívül csak pár madár hallhatott, de nekem nagyon jólesett.

Fényképező elő, klity-klaty. Sorra vettem a településeket, Öregcsertő, Kecel, Kiskőrös, de szépek! És milyen közel vannak a felhők, és jééé, az egyik pont a fejünk felett akar megszületni és megőnni!! Már tudtam, hogy ma nagyot fogunk repülni, bizakodóbb voltam, mint a főpilóta.

Különös „extázisba” estem, ugyanis ez volt életem első komoly termikelése, amit persze nem én végeztem. Én „csak” élveztem, holott nem mindig volt megnyugtató; egy-két rángatás, rúgás, néha hirtelen álám vágott, amit már azzal tudtam előre megjósolni, hogy erősebben kezdett szembe fújni a szél, vagy talán szívni? – ezt ti tudjátok jobban. Mégis, ahogy a pici, óvodás gyerek szeme kezd megnyílni, és a világra rácsodálkozni, úgy csodáltam én minden másodpercét ennek a repülésnek. Főleg, hogy az ezer méternél nem állt meg az emelkedés, és nem is akartuk abbahagyni a táncoló forgásokat. Eljött az 1400 és az 1600 méteres magasság, végül az 1700 méter is. Innen kezdtünk el siklani, de addigra már Császártöltés határába sodródtunk.

Itt elértünk 1400 méteren egy olyan szakaszt, ahol egy erdős rész következett; és ez pont beleesett az útvonalunkba, miután már ráállítottuk a dzsípieszt Szegedre. És pont itt, az erdős sáv elején fogott el a termik. Felhőket sem lehetett arra látni, csak a félelmetesen hosszú erdőt. Robi mondta, hogy ez nagyon

rázós szakasz, itt volt, hogy már megszívta, vagy itt rohadt le nagyon, mikor egyedül ment Szegedre. Tartott tőle, hogy nekivágjunk. Próbáltam biztatni, mit sem sejtő bátorsággal, hogy úgylis lesz majd valahol termik, csak menjünk már egyenesen is egy kicsit, ne csak körbe-körbe. Láttam az erdő közepén egy irtást, ami búzával volt vetve, szép szabályos kis téglalap alakú. Mondtam Robinak, na majd ha odaérünk, ott lesz termik, ne félj! – Ja, persze, mondta Robi. És nevetett.

Mire odaértünk már csak olyan 1200-on voltunk és sok volt még hátra az erdőből. Robi egyre inkább aggódott, és már bennem is kezdett megfordulni a gondolat, hogy fára fogunk szállni tandemmal? Na, azért azt mégsem kéne. Gyorsan elértük a kis irtást. És csodák csodájára emelkedni kezdtünk, viszonylag jól. Újra visszatért a biztonságérzetem, Robi is felettébb örült, és arról beszélgettünk, hogy milyen sokat jöttünk már, és milyen jó magasan vagyunk – és most megröptet engem, de úgy jó rendesen! És tényleg: nagyszerű volt, hogy már rég nem látjuk Kalocsát, sőt az imént még a lábunk alatt fekvő Császártöltést és Kecelt sem. Arrébb pedig egy nagyobb városka kezd látszani. Bizonyára Kiskunhalas lesz, és Robi meg is erősíti érdeklődésem. Egyre magasabbra emelkedtünk. A közelben pedig egy aranyos kis tó (Kunfehér-tó) tűnt fel élénk színű csúszdájával. Szegény, milyen messze van tőlünk, de nem a távolság, inkább a magasság miatt.

Az 1700-1800 m-es mag-

asság már teljesen más perspektíva, mint a hön áhítozott 1000 m. És ezt is láthatom, nemhogy termikelni tudunk már milyen sokat, nemhogy magasra, de messze is sikerült repülnünk, sok gyönyörű látvánnyal egyetemben. De nem maradt abba az emelkedés, hanem egyszerre csak elértük a 2000 m-t is. Hihetetlen volt! Rémisztő volt ez a magasság, de nem féltem, inkább csak meghatódtam, hogy milyen más és milyen jó, és milyen szép, és milyen nagy élmény hogy ilyen magasan vagyunk; így nagyobb az esélyünk bármire is. 2200 m után újra siklani kezdtünk és elhagyva a tavat, újra irányba vettük Szegedet. Süllyedtünk jó pár száz métert, de haladtunk is, mikor a tó után egy szép, nagy felhő jött Észak felől. Robi azt mondta: startoljunk rá.

Ahogy közeledtünk a felhő felé, egyre inkább dobálni kezdett valami, és ez nem volt kellemes hintázás, meg a hideg is hatással volt még rám, amit percekkel ezelőtt 2200 méteren megtapasztalhattam. Először is hirtelen álámvágott és nagyon kellett kapaszkodnom, hogy ki ne essek a beülőből, ami persze lehetetlen, de én úgy éreztem, az fog történni. Jöttek az újabb rángatások, hirtelen ernyőmozdulatok, amit mintha nem is a főpilóta irányított volna. Pedig ő is kapaszkodott rendesen. A hatalmas felhőnek csak a széle alá merészkedtünk, mert „bentebb”, a közepe felé nagyon sötét volt, és ha arra mentünk, nagyon rángatott amire én finoman és nőiesen kinyilvánítottam a nemtetszésemet. Robi szerint: ez semmi, nem is dobál, nem voltál te még igazi dobálós időben! –



mondogatta, és ez így is volt, nekem ez volt az eddigi legkeményebb időm, hiszen nem is termikeltem még. Mikor újra elértük az 1800 métert, mondtam Robinak, hogy hagyjuk itt ezt a durva termiket és menjünk, mert ez nekem hatalmas nagy élmény, csak nem pozitív előjellel. Addigra már ő is megelégtelt az állandó kormányoztatást, vagdalózást, úgyhogy elindultunk. Még rázott rajtunk egyet-kettőt az ernyő, aztán újra siklottunk, Szeged felé egyenesen. Robi még a tő előtt mondta, hogy most már túl vagyunk az út felén és nagyon gyorsan haladunk, de nem merete kimondani, hogy van rá esélyünk, hogy megrepüljük Szegedet. Végülis rákérdeztem:

– Akkor, ahogy idáig eljutottunk, úgy Szegedig is simán eljuthatunk, nem?

– Hát igen, jó lenne mi? De sok minden kell még, hogy odáig eljussunk.

– Hát csak annyi, amennyi eddig kellett, nem? és nézd arra mennyi sok felhő van, a hátszél is elég kellemes.

– Húúú, az fasza lenne, asszem akkor rekorderek lennénk, talán.

– Ááááá, ez csak egy álom, és mindketten ugyanazt álmodjuk! Már eddig is hatalmas csoda volt, hogy eljutottunk, meg persze a te ügyességed, mert én csak ülök itt és dumálok. Nem baj? Nem baj, ha dumálok??

– Aha, ja – válaszolta Robi és éreztem, hogy nem figyel arra, amit mondok, de mintha az ernyővel sem sokat törődne. Aztán rájöttem, hogy a GPS-t babrálja rendesen; bemond egy-két adatot: mennyivel megyünk, kicsit É-i már a szél, és kicsit oldalaznunk kell, mennyi van még Szegedig – egyszerűen, mostmár tudtuk egy jó ideje, hogy itt már nem a kis termikelés a cél, hanem az, amit kiírtunk Kalocsán. Reálisra kezdett válni, a céltáv; a feladat, kérem szépen, és ezt a feladatot keretik végrehajtani!

Ez a cél megszépítette és még inkább

izgalmassá tette a repülésünket, főleg, hogy jó ideje siklottunk már. Mindketten arra koncentráltunk, hogy sikerüljön, és persze arra, hogy ne fázzunk annyira.

Rengeteg fóliaházat és gyönyörűen művelt területet láttam, itt-ott kisebb falvakat. Kiskunhalast délebbre kerültük el, még amikor a nagy, felhős termikkel játszadoztunk. Szép volt a táj, de egyre alacsonyabbra kerültünk. Megfogtunk még egy kis termiket, az nem tartott sokáig, és szintén rázósabb fajtából volt, vagy csak fáradtabb voltam már, mint az elején.

Végül újra erős siklásba fogtunk, és egyre közelebb kerültünk a célhoz. Erre már régóta nem volt ismerős a táj, csak találgattam, hogy melyik település mi lehet, és persze egyiket sem találtam el. Szeged viszont kezdett látszani, hiszen jó nagy volt, magas házakkal; a levegő kicsit párás volt, mégis tisztán láttuk már nagyon messziről, hogy ott kell lennie, és bizony ott is volt. Viszont nem volt már annyi magasságunk, hogy tutira elérjük, és még célfotót is készítek fotószelektorból, vagy miből. Robi benyögte, hogy annyira vagyunk mint a Kékes-tető, és akkor hirtelen nem is tudtam, hogy az mennyi is?!

Láttuk a sándorfalvai nagy tavakat és nagyon elbűvöltek, Szegedre viszont rá sem mertem nézni, annyira nagy volt és annyira álomszerű, főleg, hogy a sándorfalvai óriási kumuluszon kívül (amit sikerült lencsevégre is kapni) csak egy-egy páracsomó látszott. Az egyikre rávetette magát Robi, „hátha sikerül elérnünk” – mondogatta. Viszont ekkor már csak 950 méteren voltunk és nagyon elkecsereedtünk, hogy pont Szeged előtt kell lerohadnunk. Teljes volt a szomorúságunk és az, hogy most gyorsan, de nagyon gyorsan ki kell találni valamit.

Újabb kérdés fogalmazódott meg bennem, ami azonnal beteljesedni látszott, mert elkezdett csipogni a varió, de úgy jó rendesen, ahogy még soha nem is hallottam



A „száraz” tények:

A repülés dátuma: **2004. május 20.** Pilóta: **BALÁZS RÓBERT, Kalocsa – Bácska Repülő Klub.** Utas és cikkíró: **BALÁZS HAJNALKA (feleség).** Ernő típusa: **Airvawe Duplex S, DHV-2.**

Kalocsa-Szeged 99 km-es befejezett tandem céltáv országos rekord; Kalocsa-Kiszombor 120,7 km-es tandem szabadfűtő rekord

Max. magasság: **2400 méter.** Max. sebesség: **egyszer láttam 74km/h-t a GPS-en.** Időtartam: **3,5 óra.** Leoldási magasság: **kb. 380-400 méter**

tam csipogni. Robi nagyon örült mikor megvolt a 2 m-es emelés, aztán benyögte, hogy jobban dőljek balra! Mindent beleadtam, örömmel dőltem balra, nem akartam elrontani. Robi hangos nevetéssel és júhúúújokkal mondta, hogy 3-al emelkedünk, ami egy szempillantás alatt felment 4-re. Fantasztikus élmény volt! Dőlünk balra keményen, és csak forogtunk percekig keresztül. Nem beszéltem. Csönd volt, csak a varió mondta irdatlanul a magáét. És egy pillanat múlva Robi is megszólalt, de csak a magasságot mondta be: 1900-on vagyunk. Talán csak egyet fordultunk és beszólt újra: 2000 méter! Ez édes álom

volt, és tudtuk, hogy ezzel eldőlt: ilyen magasról meglesz Szeged, jó bőven! De tekertük a termiket és állandóan csöndben néztük a felettünk egyre növekvő felhőt, ami kezd fodrosodni, és közben fortyog, össze-vissza mozog. Ekkor Robi ismét megszólalt: 2400-on vagyunk. Félelmetesen hideg volt, de leírhatatlan érzés is egyben. Közel volt, talán csak két kör, hogy befelhőzzünk; viszont Robi hirtelen úgy döntött: elég a jóból, mostmár menjünk Szegednek, hisz itt van a lábunk alatt. Nekivágtunk énekelve, nevetve és a „nem hiszem el”-t hajtogatva!

A fényképezőgép újra előkerült, ahogy beértünk Szeged fölé. Megcsinál-

tuk!!! – örültünk mind a ketten. – Fényképezzél, Hajni! Hú de szép, milyen kicsik azok a nagy házak is, és ott a Duna! – mondta Robi

– Micsoda???

– A Tisza, na! De hülye vagyok! Ott van a reptér, látod?

– Hol? Nem látom! – és Robi elmagyarázta, hol is van és még jó néhány dolgot megbeszéltünk, hogy hol, mi van, és hogy nem szállunk le Szeged után, mert bőven van még magasságunk.

Szeged után ismét fogtunk egy termiket, aminek én már nem annyira örültem, hiszen iszonyatosan fáradt voltam, kb. 3 órája repültünk már. Pont a legrázóabb fordulónál kellett fényképeznem, de nagyon örültem, hogy a célfotó bőven 1700 m-ről készült. Kettőt is készítettem, biztos, ami biztos! Nemtetszésem ellenére megint jó sokat emelkedtünk, aztán már csak siklottunk, kb. 20 km-t, de néhol még nullázgatva is. Azon tanakodtunk, hogy vajon Magyarországon vagyunk-e még, és hogy a következő falunál leszálljunk-e. Még nem kellett, volt még magasságunk, és úgy döntöttünk, elérjük még a következőt is. Hát, reméljük még itthon vagyunk, gondoltuk és újra fényképezni kezdtem a falut, a vélhető leszállót. 1000 méter alá érve sokkal melegebb idő várt minket, és úgy éreztük, hogy azonnal le fogunk szállni, olyan alacsonyan vagyunk. Már 1000 m alatt volt furcsa a panorama... Próbáltam kibújni a beülőből és megmozgatni a lábam, vajon tudok-e még járni? Felkészültünk a fotók után a leszállásra, újra megerősítve egymásnak, hogy ezt nem hisszük el!!!!

Úgy szálltunk le, mint a golyák a kukorica-féle mezőbe. A folyó ügyeket azonnal elintézve egymás nyakába ugrottunk, lázas izgalommal és különös extázissal kezdtünk el pakolni, csomagolni, miután a szomszéd földön dolgozó emberek tudunkra adták, hogy

még Magyarországon, azon belül is Kiszomborban vagyunk, 20km-re Szegedtől. Felhívtunk egy-két embert, hogy csípjenek meg, hogy tényleg elrepültünk Kalocsáról?! Robi megállapította GPS-ből, hogy 120 km-re vagyunk Kalocsától. Tudta szerint még nem repültek tandemmal ilyen nagyot az országban! Rekordot repültünk? Mi, ketten?

Pitykére esett az a megtiszteltetés, hogy értünk jöhetett az autónkkal Szegedre, ahová megpróbáltunk elstoppolni. Az első autó megállt. Munkások voltak, mentek hazafelé Szegedre; kedvesek voltak, és kíváncsiak, hogy miféle szerzetek vagyunk. Annak ellenére, hogy egy-két kocsmában muszáj volt megállni, hiszen itt a földön nagy forróság volt (a munkások szerint idén még nem volt ilyen meleg), hamar Szegedre értünk. Amíg vártuk Pitykét egy füves parkban, vagy hússzor beszéltük át a repülést és néztünk egymásra vigyorogva. Robi csak azt hajtogatta: ugye megmondtam, hogy ma megröptetek! Ekkor már rajta volt a neten, hogy mekkorát repültünk.

Az érzést, az élményt soha nem felejtjük el! Jó repülést mindenkinek, és a siklóernyős feleségeknak, barátnőknak üzenem, hogy próbálják ki ők is a repülés élményét, megéri!!!!

A pilóta jegyzete: Köszönöm kedvesemnek, hogy tartotta bennem a lelket, velem együtt izgult, szorított és örült e nagyszerű, feledhetetlen repülés alatt. 2005. március 5-én az MRSZ-díjkiosztón átvehettük a rekordért járó kupákat és emléklapokat új országos tandem szabadtáv rekord kategóriában. Külön köszönet illeti csörlősünket, ERDEI „PITYKE” ISTVÁNT, aki kegyes mozdulatokkal reagálta le a csörlés alatti csukásainkat.

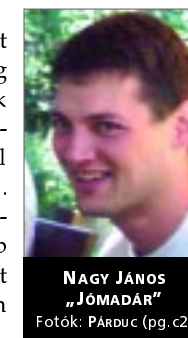
Örülök, hogy erre a napra sikerült kivennem egy szabadnapot. ■



Bibor köpenyben érkezik a hajnal, a meleg párnák közül bámulom a felhőtlen eget és elszoruló szívvel készülök meghozni a döntést. Drágám formás teste elnyúlt macskaként pihen mellettem, feje a vállamon, hosszú fekete haja játékos kontrasztot fest puha fehér bőrére. Lassan ereszt el édes almat, kisimult arcán távoli csillagként éled egy halvány elégedett mosoly, s én ugyanolyan áhitattal csodálom szépségét, akár az égbé nyúló hegyek látványát szoktam. Vasárnap van, a testmeleg ágy bámeddig szívesen magába ölel minket én mégis vissza-visszanézek a hívogató égboltra és tudom, előbb-utóbb képtelen leszek ellenállni csábításának.

– Elmész?

Lejárt a tépelődésre adatott időm, választanom kell. A meleg otthon, a forró ölelések képtelenek voltak túldübörögni a mellkasomban dobogó vágyat a szél suhogása, a levegő hívása után. Sosem bocsátja meg ha most elmegyek, ugyanakkor előbb-utóbb úgyis rájön hogy ezt a szerelmet nem irthatja ki belőlem, és azt sem fogja elnézni nekem...



Az autó láthatóan megsüllyed négyőnk súlya alatt, de azért vígan nyargal velünk Várpalota felé. Aggódva nézem az eget, lassan dél felé jár az idő és felhőnek nyomát sem látom. Túl nagy árat fizettem a mai napért, és lehet, cserébe közönyösen földre ejt a végzet gondatlan karja. Megállunk a Bér-hegy lábánál és aggódva figyeljük

a népes starthelyet és az üres égboltot. Nem túl biztató. Felérünk és magunk sem érezzük halaszthatatlannak a kipakolást a hol feltámadó hol semmivé foszló szélben. Lassan mégis életre kel a tisztás, egy középkorú pilóta szárnyat bont és nekiindul. Nem úgy tűnik, mintha veszítene a magasságot, de szemmel láthatóan folyamatosan csitítania kell a mindenfelé kitörni akaró kupolát. Utána egy sárga APCO ernyő emelkedik fel és olyat csuk, hogy eláll a lélegzetem, majd még egyet és újra. A pilóta láthatóan egykedvűen korrigálja paripája csínytevéseit, engem mégis óvatosságra int a jelenet. Piros szárnyamat (Vertex) már többen is halálosztóként emlegették, most valahogy nem akarom kipróbálni mennyiben szolgált rá a nevére. Múlt ősszel éppen ezen a helyen törtem el a kulcscontom, recsenése még bele-belevisszhangzik olykor az agyamba, így inkább megvárom amíg Sanya felér és maga is megkóstolja a levegőt. Egy sárga Wings of Change ernyőn emelkedik fölénk, elmegy a hegy túlsó végének sziklához azután vissza, kecsesen szeli az augusztusi levegőt így válik óvatos tétovázásom új megvilágításban oktalan aggodalmaskodássá. Na hajrá!

Gondosan ellenőrzöm a zsinórzatot, nem feledem az óbudai esetet, amikor a balatoni csapatról lecsúsztam, mert a levegőben bogoztam ki a C sorba szorult fékzsinórt. Ezúttal minden rendben levőnek látszik, a befújás épp nyugodtabbnak tűnik, felhúzom az ernyőt és azonnal fölém is magasodik, érzem már el is akar emelni. Nem ellenkezem vele sokat, két lépés és elszakadtam a hegytől. Kezdetben alig emel, bevillan a gondolat milyen érzés lenne egyetlen lerohadóként szedni össze az ernyőt, de aztán igyekszem némi pozitív gondolkodást magamra erőltetni.

Hirtelen hátravágódik az ernyő a varió hisztériás visításba kezd és már eszemben sincs leszállni, engedem egy kicsit a fékeket, amikor a kupola kezd elémszaladni, megint meghúzom kicsit jobban. Érzem a mocorgást, de azért még bizalmatlanul bámulom a szárnyam, figyelem rezdüléseit. Kövér nyolcasokat írok a levegőbe a hegy előtt, háborítatlanul tehetem, kevesen szállnak fel utánam, és akik megteszik, azok is többnyire a starthely közelében maradtak, vagy jóval alattam. Elég magasán siklok már, hogy lássam a hegy vészleszállóját, a sík sziklákat, ami most érezhetően ontja magából a még szertelenül kígyózó termiket. Hol kiesek belőle, hol viszatalállok; nem nagyon érzem jól magam a beülőben, amit időnként fenébe billent egy hatalmas láthatatlan bakancs, ráadásul sosem közepén. Azért egyre kisebb lesz alattam a hegy, a műszer magasságmérője mind biztatóbb értéket mutat, olykor visszaesik, hogy pár perc múlva megint elégedett mosolyra fakasszon. Sanya sárga madarát látom elindulni északi irányba jócskán felettem, és szeretnék magam is inkább a megnyugtató síkság felett tekerni. Még nem merem nagyon a hegy mögé engedni magam, pedig érzem arra vonaglik az emelés magja. Egyre erősödik a késztetés, hogy már csak a megkereséssel törődjek, ránézek a magasságmérőre már 500-al hagytam el a nívót. Na jó, legyen. És valóban az esőselős küzdelem a mag körül körözve nyugodt hármas emelésé szelődül. Egykedvűen körözik el a hegy fölül, és érzem: jó ötlet volt a 25 fokos melegben magamra aggatni vékony szélzsekimet. Elfogy alattam a feláramlás, és két kör után sem lelem nyomát. Akkor elindulok

Sanya után, ő nagyjából azonos magasságban siklik egy falu felé. Engem viszont



hamarosan elkap egy masszívnak tűnő áramlat, ezúttal céltudatosan keresem a közepét és hol tágítva, hol szűkítve fel is liftezem csaknem 2000 méterre. Egy magányos Cessna billegtet el kevéssel felettem - Sok kék eget, kolléga! A PMR-ből oktatóm csodálkozó hangja recseg fel:

- Jani, te tekorsz olyan magasán?
- Bizony, te pedig szépen rohadsz le, látlak.
- OK csak hajrá, majd jelentkezz be ha leszálltál. A móri hegyet nézd meg jobbra! És ha látod magad előtt a Dunát, fordulj, mert az már az országhatár!
- Kösz, majd ügyelek.

Érdekes milyen kis kupacnak látom Mór környékét, amin anno a hegyi futó-

versenyen annyit izzadtam. Csodálatos a világ idefentről, most ébren látom amiről annyit álmodoztam már évek óta, egészen azóta hogy az ugrást abbahagytam. Csakhogy akkor legfeljebb a gép oldalán kihajolva volt alkalmam így bámulni a hatalmas térképet az őrjöngő zuhanás sosem tartott tovább 60-65 másodpercnél. Most pedig szinte fekszem a beülőben, háborítatlanul csodálom a vidéket, és közben élvezettel figyelem a vidáman csiripelő variót. Elvesztem az emelést és megcélzom a következő falut, egyedül suhanok a kéklő nyári égbolton. Jócskán elfogyott a magasságom, mire a következő termikbe akadok, ezt most nem szabad kiengednem a kezemből. Eddig csak nevettem, amikor azt hallot-

tam a Vertexről, hogy túl nagyok a fékerők, most viszont jobb ötlet híján változtatni kezdem a tekerési irányokat, hogy bírjam karizommal. Talán többet kellene edzenem? Hamar meggyőzőm magam, hogy csak az ernyő a hibás. A következő falu mögött hosszú erdőség készlet óvatosságra, de miközben kerülöm, megint megemel valami. Mire az elfogy alólam, már látom az erdő végét, meg is célzom hamar. Alattam tucatnyi kutya üvölti égre felháborodását, de még 3-400 méteren lehetek, nem adom fel. A nap mind közelebb kúszik a horizonthoz, de a felszálló meleg még tart egy darabig. Megcélzom a következő települést. Érdekes nyomvonal húzódik keresztben a tájon, folyó lehetett valaha. Nem tudom, most milyen lehet közelről, de szemmel láthatóan kettészeli a falut. Előtte zöld legelő, most eléggé kihalt, hogy nagyszerű leszállóm legyen. Próbálok ideális siklóssal közelíteni és megállapítom, hogy így a település túlsó végén levő szántóig is eljuthatok, márpedig minden méter egy szelet reményt rejt, hogy valami későn elindult lusta áramlat még tovarepít ebben a frissen megtapasztalt csodaországban. A lekaszált föld ezúttal kérlelhetteletlenül közelít, így finoman széllal szembe fordulok, és szép puhán talajt érek. Leveszem a sisakom, és mámoros tudattal iszom magamba a száraz szalma illatát, a meleg nyári szellő játékát a fák itt-ott már sárgába hajló levelein.

A mobilom megcsörren, és egy kolléga egy lengyel server jelszavát kérdi. Átölelnék most minden kollégát, minden szervert, minden egyes bitet az adatbázisban, de lassan összepakolom a cuccot és elindulok a helység szíve, a helyi információs és szórakoztatóközpont felé. Először temető komor kövei mellett sétálok el, apró termetű nénik locsolnak

színpompás virágokat nyugodt csendben. Kiérek egy betonútra, egy kertben piknikező hölgyek csacsognak jókedvűen. Rájuk köszönök, megkérdem hol vagyok. Harsányan kacagnak: milyen helyes figura ez itt nagy batyuval, azt sem tudván hol van. *Hánta.* Kisbér tőszomszédságában. Leadom az infót az értem igyekvőknek, és battyogok tovább a központ felé. Csakhamar meg is találom, azt hiszem Diófának hívják, tágas terasza van és olcsón mérik a vilmoskörtét – én a Sió verzióból kérek két korsóval. A helyiek barátságosan méregetnek, sutorogva találgtják mit rejtegethettek a batyumban. Letelepdek egy padra és csakhamar kibeszéljük a vendégekkel a világ nagy dolgait, a politika és a vallás rövid érintése után a hamar rátérünk az örök témára – a nők. Utána elmondom, mi járatban vagyok; kezembe adnak egy térképet és megmutatják hova hozott a jószerencse. 30 kilométernyit repültem. Én többnek gondoltam, de elsőre ez is megteszi.

Élményként viszont utolérhetetlen volt: megláttam mennyire érdemes volt annyiszor magammal cipelni súlyos zsákmat hidegben, szélben, reménytelen időben egy lecsúszásért vagy arra se, küzdeni az elemekkel, a család féltésével, a barátnőm rosszallásával, saját féltelmeimmel ezek mind csak akadályok voltak azon az úton amit most már tudom, miért járok.

Kezdő pilóta! Ha húz a zsák; ha fáj a horzsolás; ha úgy érzed, csak a pénzedet szóród a semmiért: ne add fel, amíg meg nem kóstoltál egy távrepülést!

Köszönöm SÍKLAKI DEZSŐ bácsinak, aki nyolcéves koromban azt találta mondani: egy dimenziót veszít az életéből, aki nem repül. ■

Névjegy: SZITTO

A világbajnoki tudomány

Nagy palacsintázójában beszélgetünk. Szilárd csokis palacsintát eszik. Tárgyilagos, szerény és szűkszavú. Eredményei beszélnek helyette.



FORGÓ SZILÁRD (Szitto)
Születési idő: 1973. szeptember 6. (Szűz)
Státus: Siklóernyő pilóta,
magyar szabad-táv-rekord tartó (319 km),
magyar céltáv rekord (282 km),
nemzeti céltáv rekord (172 km)
Klub: Airmax
Ernyő: Jelenleg nincs
Elérhetőség: 06-20-4646531
www.webservice.hu/szitto

MIKE: Mikor kezdte a siklóernyőzést?

SZITTO: 1993-ban, PETIHEZ jártam tanfolyamra. Magyarországon akkor még távrepülés sem volt. Már az is nagy királynak számított, aki Óbudáról elindulva, a Hármashatár-hegyi reptéren szállt le.

SZÜCS ZOLIVAL meg BALÁZS ANDRISAL kezdtük és általában a Pilisbe jártunk ki lejtőzgetni. 94-ben már úgy kezdtük a tavaszt, hogy akkor mi most távot repülünk. Lementünk a Csobáncra, és repülgettünk olyan 8-10 km-eket. Zoli repült egyszer húszat.

MIKE: Honnan jött az ötlet?

Szitto: BOCSÁK BÉLA meg talán TIBOLDY ANDRIS lerepült egyszer a Velencei-tóra. Hihetetlen eredménynek számított. Az volt a teljesítmény csúcsa, és nagyon komolyan meghatározta a további céljainkat. Még egy-két évig kijártunk lejtőzni, de én az utóbbi öt évben már nemigen voltam. 94 nyarára már magaménak tudhattam három tíz km-es, és egy harmincas távot. Ezzel már elindulhattam az EB-n Szlovéniában. Igazából nem nagyon tudtam miről is van szó. Össze-vissza repkedtem, de arra elég volt, hogy még jobban megjöjjön a kedvem a siklóernyőzéshez. Repültünk ott a Krška Gora gerincén, 30 km-es távból ötöt, ami akkor óriási teljesítménynek számított. Ebben az időben fogott meg teljesen a távrepülés. Még

abban az évben visszamentünk, és repültünk egy 56 km-es céltávot. Onnantól kezdve minden évben kint voltam az EB-n, vagy a VB-n, kivéve a 95-ös japánt. Ezek mellett pedig mindenféle versenyekre járogattunk a közeli országokban.

Mike: Pozitív élmények?

Szitto: A legemlékezetesebb repülés egyértelműen a világrekord, ami most már nem is a legnagyobb távom, de legalább ért valamit. Elismeri az FAI, és a siklóernyős társadalom. Igaz, két nappal később repültem egy 320 km-est is, de azt nem fényképeztem; nem is gondoltam, hogy ennyi lesz. A világrekord, az egy kidolgozott koncepció volt, előre elterveztük, sokszor nekivágtunk szóval kicsit küldetés jellege volt, nem csak ott voltunk véletlenül és elfújta minket a szél. Más szempontból, a legkedvesebb élményeim közé tartozik, amikor Óbudáról el lehet repülni a Balatonig. Pár éve repültünk el így többen együtt Marcalig, két éve pedig Balatonboglárig. Ezeket szerettem még igazán, az ember fényképezget, kamerázgat. Ismerős táj fölött ismerősökkel, ez az igazi örömprepülés!

Mike: Legkellemetlenebb élmény?

Szitto: Az eső miatt elmaradt versenyek. Meg a végigázottak. Elég sok ilyenben volt részem. Le is kopogom, a tíz év alatt nem kaptam talán még öt nagyobb csukást sem. Pedig még 2000-ben is a Kryptonnak egy protójával repültem, és utána úgy váltottam széria ernyőre, hogy nem volt semmilyen negatív élményem. Egyszerűen csak elkezdtem félni, és már nem okozott örömet a repülés, pedig nem volt semmilyen gyakorlati alapja. Olyan, hogy lepörögjek 100-200 métert, soha nem történt.

Mike: Távolati terveid?

Szitto: Semmi komoly. FAI II-es versenyeken indulni és valami jobb eredményt elérni.

Mike: Véleményed szerint mi kell ahhoz, hogy valaki jó siklórepülő legyen?

Szitto: Szerintem ez csak a tapasztalaton múlik. Manapság könnyebb, mert



FALUDI MIKLÓS

sok a jó példa és a jó oktató. A tapasztalat pedig csak a repült órákkal nő. Aki csak lejtőzni jár ki, az sokkal lassabban fejlődik mint aki távrepülni jár, mert a lejtőzést gyorsan meg lehet tanulni és gyorsan meg is lehet azon a szinten maradni. A távrepülést viszont nagyon sokáig lehet fejleszteni. Bátorítok mindenkit, hogy ne csak lejtőzni járjatok ki, meg helyben termikelni. Ha rászánjátok az időt, induljatok el távra, mert nagyobb kihívás, és sokkal nagyobb élmény. És persze nem kell hozzá horrorernyőt venni! Nem azon múlik. A széria ernyők is nagyon jól repülnek.

Mike: A terhelés?

Szitto: Szerintem minden ernyőt a tetején kell terhelni. Azzal kár foglalkozni, hogy valaki emiatt lerohad. Nekem is volt egy ilyen téveszmém régebben, és mindig nagy ernyőkkel repültem. Aztán kaptam egy kicsinek tűnő Aeront, amivel azt hittem, folyton le fogok rohadni, de nem így történt. Egy felülterhelt ernyő egyértelműen stabilabb, gyorsabb és élvezetesebb vele a repülés.

Mike: Te hogyan éled meg a repülést?

Szitto: Szórakozás, és egy nagyon nagy kihívás. Tudni kell, hogy amit én a levegőben csinállok, ahhoz elég sokat gondolkodom, számolgatok. Igazából én tudományos alapokra helyezem ezt az egészet, nem megérzésre meg belső madárösztönökre. Persze lehet, hogy valaki a hasára ütve is ugyanezt éri el, de nekem nagyobb az élmény, ha tudom, hogy valamit még hozzá is tettem. A verseny pedig azért egy jóleső kihívás, mert a nap végén tisztán látod, hogy mit csináltál jól és mit rosszul. Amíg úgy érzem egy versenyen, hogy lehetett volna jobb, addig mindig el fogok menni egy következőre. ■

HOGY NE ÉREZD MAGAD ELVESZVE.





A tökéletesség észrevehető...

...ott van előtted



SKYWALK
PARAGLIDERS

www.skywalk.info
www.skywalk.hu
solaris@message.hu

Tisztelt érdeklődők, a skywalk.hu oldal jelen pillanatban még készül. Addig a www.skywalk.info honlapot ajánlom.



MESCAL, DHV 1, Funeruiser
Egy ernyő, melyet ajánlunk tanfolyam utáni kezdőknek, főleg ha szeretne alpesi, turbulensebb körülmények között is békésen repülni, hobbirepülőknak, és kezdő hátimotorosoknak. Teljesítménye abszolút kielégítő, specialitása a termikezés, és ugrásra készen lesi mit akarhat vajon a „pilóta-gazdi”. 6 Jet nyílása van.



TEQUILA, DHV 1-2, Freerider
Inni és repülni ugyanolyan érzés lehet, elnézve a pilótákat. Remek választás feltörekvő ifjú titánoknak, tapasztalt, de határokat feszegetni nem kívánó pilótáknak, átlag hátimotorosoknak és teljesítményrepülőknak. Dinamikus, érzékeny ernyő, 5 mérethben kapható, 8 Jet nyílása van.



CAYENNE, DHV 2, Sportster
Az ernyő mely megalapozta a cég hírnevét. Aki látta, megjegyezte. Vérbeli sport ernyő, 8.5-ös átlagolt siklószám, 22-38-53, szinte érthetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akrohajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonyssággal.



JOIN'T, DHV 1-2, Tandem
Full Service, reális kompromisszumok közé illesztett, harmónikus egyensúlyú, munka és élményorientált ékszer. Hihetetlen simán emel és eresztés nélkül repülhető. Munkabírása taxizáshoz mért, erősebb belépőanyaggal, zsinórokkal. Mindkét méret csűrölhető, motorozható, akár trájkkal is. Az ára abszolút magyar. 8 Jet nyílása van.



UP Hungary

Tavaszi akció

Kuna



46, 35, 24 km/h

1,2m/s

7.2 - 7.5

DHV 1

~~1550 €~~

1290 €

Makalu2

48, 36, 25 km/h

1.2 m/s

7.7 - 8.0

DHV1-2

1770 €

Kantega

50, 37, 23 km/h

1,1 m/s

8 - 8.3

DHV 1-2

1850 €

Trango2

56, 38, 24 km/h

1,1 m/s

9.0 - 9.3

DHV2-3

~~2190 €~~

1950 €



Pálfi Béla Gábor

E-mail: pbg@freemail.hu

Tel./fax: 325-8305

mobil: 06-30-445-1889



0620 9264-251

e-mail: info@airmax.hu

net: www.airmax.hu

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

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény: siklózárm,
trimmsebesség. Távrépülőknék...



Új DHV 1/2-esek az OZONE-tól

BUZZ & RUSH



Eladó

MiniMax UL repülőgép

4 éves, 170 óra repülő, sérülésmentes, kitűnő állapotban

- fesztáv 7,6 m
- tömeg 128 kg
- Vmin 52 km/h
- emelkedés 3m/s
- hosszúság 4,48 m
- felszállósúly 250 kg
- Vmax 146 km/h
- fogyasztás 7 l/h



Ára: 750 ezer Ft

Érdeklödni lehet
www.hor-prop.com; hor-prop@hor-prop.com
Tel: 00-421-47-438-1136 mobil: 00-421-905-134-305

Parapower hátimotor: 1990 euró

- speciálisan kialakított Solo 210 motor
- 112 vagy 124 cm-es légcsavar
- 12 LE 6000 ford./percnél
- 48-54 kg tolóerő
- 2 vagy 4 részre szerelhető keret
- szériatartozék motoros beülős
- 18 kg üres súly

Dudek Vox emyővel: 2900 euró

Action emyővel: 3600 euró



A Vamp-air termékei megtekinthetők a Divex sportruházban
DIVEX Sportruház - 2040 Budaörs, Malomkő u. 7. M1/M7 autópálya közös szakaszán
Tel.: (23) 888-695, divex@divex.hu, www.divex.hu
Nyitva tartás: minden nap 10.00-20.00-ig

Csak első látásra csapnivaló az idő!

A zóna felület a stabilan alacsony hőmérséklettel párosulva optimális feltételeket biztosít a képzéshez, az első lépésekhez az ég felé. Szél, ha van, jó lamináris.

Az emelkedéses fázisainak elcsúsztatásához pont ez a hivatalos. És a tandem repülés szempontjából is ideális. Hétvégeken így kint vagyunk a Győr nemzeti közrepreten és Farkas Tibivel három levegyenlőre összpontosítunk.

1.: Olyan érdeklődőket reptetünk tandemben, akik egyelőre csak arra számítanak, hogy kipróbálják, milyen is az, amikor minimális mechanizáció mellett talpuk alatt elűj a szél.

2.: A komolyabban érdeklődők hátára Parapower hátimotort, fejük felé Dudek Vox emyőt adunk, hogy megérezhessék: mi vár rájuk, ha elcsúsznak magukat. Ezzel próbálkozásként ingyenesek. Garantáljuk, hogy nem fognak fázni. Ha már megérték az első egyedül repülést, előbb tandemben költöztethetjük a negyedik dimenziót, majd rádiós távirányítás mellett gyakorolhatják a fel-le szállást.

3.: A több-kevesebb rendszerességgel papírok nélkül repülő „zugpiloták” levegyenlőre és felszerelésükre is légügyi alkalmassági okmányokat szerezhetnek, feltéve, hogy légi járgányuk nem közveszélyes rájuk és környezetükre nézve.

Aki a fent megnevezett okok valamelyikénél fogva úgy érző, hogy köztünk volna a helye Győrön az első lépések hátvégék valamelyikén, küldje el elérhetőségét a ppg@vamp-air.hu-ra, vagy a 06 30 932 2937-re. Valahányszor alkalmas lesz az időjárás a tél folyamán a motoros emyőzésre, értesíteni fogjuk és várjuk Győrön. Sőt! Minden 99. jelentkező között értékes nyeremények vásárlási jogát sorsoljuk ki!



Ros 125-ös motorral szerelt Back Bone hátimotorok teljes választéka készletről!

Ugyanazzal a motorral de különböző méretű kerettel és légcsavarral biztonságosan repülhet kezdő, haladó sőt a tandem pilóta is.

29 lóerős motor, rőpsúlyos kupplung, levegőben újraindítató motor, 19 kg üres súly. Testsúlyhelyezéssel kormányozást lehetővé tevő sakkormányos emyőbekötés.

Ugyanarra a vázra ömétel módosítás nélkül szerelhető 100, 112, 125, 130 cm-es légcsavarok, ezekhez megfelelő méretű keretek.

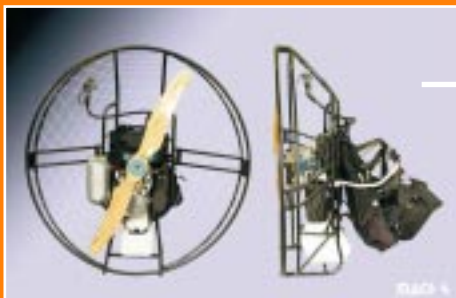
Legnagyobb teljesítmény, legkisebb üres tömeg.

2850 Eurótól

www.vamp-air.hu, mail@vamp-air.hu telefon: +36 30 9 322 937



www.vamp-air.hu, mail@vamp-air.hu, telefon: +36 30 9 322 937



FLY-TRADE

Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.

Új hátimotorok már 2000 eurótól!

- **használt motorok forgalmazása**
- **szervizelés**
- **alkatrész-utánpótlás**

Flash line – új Snap 100 cm³-es motor

- 17 LE/10 000 ford.
- turbóhűtés
- fogaskerék-áttétel
- röpsúlyos kuplung
- levegőben újraindítható
- 125 cm-es légcsavar
- 55 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2950 euró

SMN 130 tandem, 206 cm³-es Simonini motor

- 26 LE/7200 fordulat
- rezonátor kipufogó
- önindító
- három részre szétszedhető keret
- 130 cm-es légcsavar
- 75 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- Súly: 25 kg
- 3290 euró

Mach 4 árengedménnyel Solo 210 motor

- három részre szedhető keret
- levegőben újraindítható
- 114 cm-es légcsavar
- 53 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2190 euró

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

5/2

Az Apco háza táján mindig történik valami nagyszerű (ez most sínes másképp), így ezúttal is készült egy meglepetéssel. Reméljük ezzel sokan közelebb kerültek a versenyzés páratlan élményéhez. Hamarosan itthon is beletekerhetünk az idei év első legjobb termékeibe, miközben jól érezhetjük magunkat a szezon egyik legjobb versenyén az Eged Kupán! A résztvevő pilótákat (első 50 nevező) szeretnénk az Apco-val karöltve támogatni, ennek szellemében született meg a képeken látható kupon, amelyet a cég termékeinek egyikére cserélheted be vagy beszámíttathatsz árba.

Tehát:

Nevezz a versenyre: <http://egedkupa.szolna.hu>-n, néhány nap múlva a postás átadja részedre a kupont*, töltsd ki a <http://sikloernyo.info>-n itt található megrendelőt és küld vissza, visszaigazoljuk rendelésedet, majd *

a visszaigazoló szerinti időben és módon eljut hozzád a választott termék.

* : a verseny rendezői által továbbított címre elsőbbségi levélben küldjük

A kuponról

Az Eged Kupán nevező pilóta nevére szól és nem ruházható át, egy termékre vagy két db 5000 Ft alatti értékűre a készlet erejéig cserélhető be / beszámíttatható,

tízezer forint értékű (kézpénzre nem váltható be),

a választható termékek listája a <http://sikloernyo.info>-n,

ha a választott termék tízezer forintnál kisebb értékű, kézpénzt nem áll módunkban visszaadni,

ha a kupont Apco siklóernyő vásárlására fordítod, akkor huszonegyezer forintot ér,

2005 Június 31-ig használható fel.

VÁSÁRLÁSI UTALVÁNY

**Az Eged Kupa
résztvevőinek**

1db APCO termék
vásárlásához használható
10.000.- Ft értékben,

siklóernyő választásakor
25.000.- Ft-ot ér!

<http://sikloernyo.info>

MOTORMADÁR

- ezentúl az Aeromagazinban!

Mivel nem akartuk tovább súlyosbítni a sport és azon belül a Madártoll amúgy is nehéz helyzetét, úgy döntöttünk. Motormadár kiadványunkat ezentúl az Aeromagazin mellékleteként jelentetjük meg. Az Aeromagazin talán nem ismeretlen előttetek – nagy példányszámú szaklapként a repülés legkülönbözőbb válfajaival – úgymint polgári és katonai repüléssel, repüléstörténettel és természetesen sportrepüléssel is – foglalkozik. Így módon az ul-melléklet is jelentős példányszám-mővekedést ér el, és többeket ismertethetünk meg a könnyűrepülés különböző válfajaival. Továbbra is rendszeresen közlünk teszteteket, portrékat, úti beszámolókat. A megszokott „motormadaras” sportágak – azaz a motoros sárkányozás és a motoros ernyőzés – körét pedig a merevszárnyú ul-lel bővítjük.

Az Aeromagazin megvásárolható az újságárusoknál, illetve megrendelhető az Aeromagazin szerkesztőségében (telefon: 06 1/372-0316).

Az ul-melléklet „külön” nem vásárolható meg, de az „árukapcsolás” ellen mostanáig senkinek nem volt kifogása...

Néhány APCO termék ára a kupon beszámításával

Varió taró 0.- Ft	Kezdőknek: Tetra	270.000 Ft-tól	Könnyű gyorszsák 0.- Ft
Karabíner 0.- Ft	Haladóknak: Salsa	345.000 Ft-tól	Állvédős sisak 10.000.- Ft
Gyorsító 0.- Ft	Versenyzőknek: Lambada	365.000 Ft-tól	Overall 20.000.- Ft
Sapka 0.- Ft	Hátimotorosoknak: Thrust	300.000 Ft-tól	Mentőernyő 45.000.- Ft
Baló 0. Ft	Tandem: Play for2	400.000 Ft	Beülő 80.000.- Ft



GRADIENT
NEVADA

2005-BEN CSOMAGOLD A SZÖCSKÉKET
AZ ÚJ GRADIENT ERNYŐDBE
HAMAROSAN MEGJENIK AZ ÚJ DHV 203-AS

airmax
LIGONDS TO NEW CHAIRS

e-mail: info@airmax.hu
net: www.airmax.hu
tel: 0620 9264-251



„Lágyabban, gyorsabban,
biztonságosabban,
még magasabbra és messzebbre”

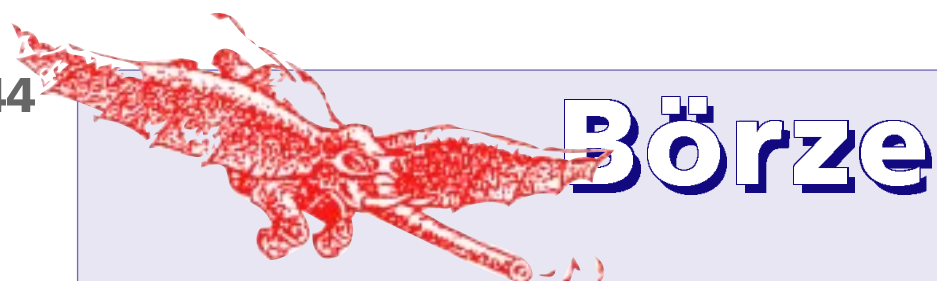
SUN GLIDERS



-siklóernyők
-beülők
-mentőernyők
-kiegészítők



www.easyfly.hu
www.sungliders.com
telefon: 06-20-425-00-96
e-mail: info@easyfly.hu



Börze

Új hirdetési tarifáink

Apró:	300 Ft
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

Borítóbelsőn 20%, hátlapon 50% felár!
3 megjelenéstől (egyszerre fizetve)
20% kedvezmény!

Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseidet 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: Madártoll, 1550 Budapest, Pf. 59. A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”.

MAGYAR BERTALAN (beric)

E-mail: beric@index.hu

Telefon: (30) 9642-652

- Ingatlankínálat keresőrendszerrel: www.nivoingatlan.hu Nívó Ingatlanforgalmi Szakértői Iroda 06-70-3800-323 8200 Veszprém Dózsa György út 25. www.nivoingatlan.hu Balaton, Veszprém, Bakony 5/2
- Apollo Racer GT, kétüléses, motoros sárkány eladó! Nagyjavított, új vitorlával. Motor: Rotax 503/2V. (alaplímszerrekl). Szárny: C4M, 15 nm. Irányár: 600 ezer Ft. Tel.: (20) 9929-166
- Jó állapotú C18-as vitorlát vennék. Rigó Papa. Tel.: (20) 446-6590
- 30 órát repült, C15N szárny eladó! Ára: 500 ezer Ft. Tel.: (30) 986-2648
- Bräuniger IQ (Comfort) varióhoz LCD-t keresünk. Akár rossz varióból; akár ha be lehet hozni valahonnan; akár szervizből. De előbb az ár érdekelne :(Tel.: (30) 9642-652, vagy (20) 247-2504. E-mail: beric@index.hu; stellar@c2.hu



MOTOROS SÁRKÁNYREPÜLŐ ELADÓ!

**Jet Star trike, Rotax 582
motor, C15N szárny
Teljes műszerezettséggel
25 üzemórával
Tel.: (20) 9146-233 2/2**



Kétszemélyes motoros sárkány eladó!

**CX-MD szárny; Rotax 503
motor 2 karburátorral, három-
tollú sróffal; orrkúpos, gyö-
nyörű, egyedi gyártású trike**

**Megtekinthető:
Salgótarján, Haris köz 4.
Tel.: (20) 5919-737**

Ismét idősebbek (érettebbek) lettünk egy évvel, és ismét eljött az adóbevallás foglalatossága. Van-nak, akik a napokban adják le papírjaikat, és talán még nem késő felhívni a figyelmet a

SÁRKÁNYREPÜLÉSÉRT ALAPÍTVÁNYRA

amely készséggel elfogadja azokat az 1%-okat, amit más fontosabb helyre nem küldtetek el. A név ne tévesszen meg, ernyősök is hasznosítják! A tavalyi propaganda hatására nőtt a befolyó összeg, és ezzel a kifizethető pénz is. Meg lehet környékezni ismerősöket is, ahogy magam is teszem. Az alapítványról minden megtudható a

www.daidaloszw.uw.hu

oldalon (komplett útmutató és felajánlási lap letölthető az Aktualitások címszó alatt).

**Sárkányrepülésért alapítvány
19013907-1-42**

Köszönettel:
VARGA LÁSZLÓ képviselő,
BARÁTH ZOLTÁN ügyvezető



Használt felszerelések az Enairgy-től!

www. enairgy.hu
(20) 9458-658

ERNYŐ

Típus	Szín	Súlyhatár	Állapot	DHV	Évjárat	Ár
Edel Sector TX	V. kék	90-105	Jó	3	98.09	70 ezer
Firebird Apache	Lila	50-75	Extra	2	92	80 ezer
Airea Aspect M	Kék	80-110	Normál	2	96	80 ezer
Airea Aspect M	V. kék	80-110	Extra	2	97	120 ezer
FreeX Frantic	Sárga	80-105	Extra	2	97	130 ezer
Airwave Sport 1 L	Kék-zöld	100-120	Újszerű	1...2	2004	295 ezer
Airwave Magic	Kék-zöld	80-100	Extra	2...3	2002	170 ezer
Firebird G Sport	Lila	80-105	Extra	2	1996	80 ezer
UP Vision Classic	Sárga	80-105	Extra	1...2	1997	130 ezer
Advance BiBeta Tandem	Fehér-sárga	140-210	Extra	1...2	98	200 ezer

BEÜLŐ

Típus	Szín	Karabiner	Méret	Protektor	Évjárat	Ár
Sky Line Project	fekete-piros	gyors	M-L	airbag	új	85 ezer
SupAir	Fekete	gyors	M-L	airbag	2001	50 ezer
Lubin	Fekete-Zöld	gyors	L	airbag	1999	55 ezer
Dimonzionenvolo	Fekete	gyors	L	airbag	1999	52 ezer

MENTŐERNYŐ

Típus	Súlyhatár	Állapot	Évjárat	Ár
Minitec	100 kg	használt	99	39 ezer
Charly Revolution	120 kg	használt	99	50 ezer
Minitec	120 kg	használt	99	39 ezer
Charly	100 és 130	használt	99	39 ezer
Charly Second Chance	86.98	új	új	72 ezer
Charly Second Chance	118	új	új	75 ezer
Charly CLOU !! új !!!	140	új	új	88 ezer
Sky Line	120 kg	új	új	68 ezer

SISAK

Típus	szín	Rendelésre	Méret	Állvédő	Évjárat	Ár
Charly Insider	Metál	Rendelésre		Igen	új	33 ezer
Charly Insider	Fehér	Rendelésre		Igen	új	31 ezer
Charly Insider	Chrom	Rendelésre		Igen	új	40 ezer
Charly Air Control	Bármi	Rendelésre		szerelhető	új!!!	18 ezer

VARIO, GPS

Típus				Évjárat	Ár
Brauniger Competition/GPS	GPS kábel	PC kábel			90 ezer
Flytec 4005				új	65 ezer
Brauniger IQ Comfort				új	65 ezer
Brauniger AV Pilot				új	55 ezer

OVERALL

Típus				Évjárat	Ár
Nubes Nigra				új	24 ezer
Charly Montura				új	55 ezer
Charly X-Wing Windstopper				új	46 ezer
Charly X-Wing Economy				új	33 ezer
Sky Line Standart				új	41 ezer
Sky Line Sky stripe				új	40 ezer
Sky Line Light				új	30 ezer

BAKANCS

Típus				Évjárat	Ár
Hanwag Super Fly GTX				új	40 ezer
Salamon Airsport				új	30 ezer
Adidas Shavano				új	18 ezer

Az új **Mustang**

Airwave

Az igazi **DHV2**

távrepülő ernyő
akár középhaladóknak is!

Sebesség: **55/37/23**

Süllyedés: **1,1 m/s**

Siklás: **8,7-9,0 (9,1)**



Castelluccio

Április 3-10.: Távrepülő tábor

7 nap, 7 éjszaka; római városnézésel

Szállás: hotel, reggelivel

Részvételi díj: 190 Euro

**A részvétel fontos feltétele
az ATLASZ-nál megkötött biztosítás!
A biztosítás nálunk is megköthető!**

További információk a honlapon!

e-mail: enaigryclub@freemail.hu

tel.: (20)9458-658

web: www.enaigry.hu



APOLLO

UL AIRCRAFT „HALLEY”

E-mail: apollo@mail.datanet.hu

Internet: www.halley.hu