

madártoll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 154. szám ■ 2005. október

Önállóak lettek a siklórepülők ■ Elharapózott a hangulat
■ Névjegy: Balogh Zsolt ■ Koporkány a mennybe jut ■
Tóth Zsuzsi írása a Dolomitokról ■ Vének az esőben

www.HOR-PROP.com

Falégcsavarok gyártása

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

mobil: 00-421-905-134305

00-421-908-530603

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



GPSMAP 96C

Repülős-autós-hajós üzemmódok, 160x240 pixeles színes kijelző, vízálló, 119MB memória, automatikus autós útvonaltervezés akár házszámra is.

Alaptartozék: JEPPESEN légtér adatbázis, USB kábel, szivargyújtós tápkábel, csuklópánt, szarvkormányra rakható tartó, 2 AA elem, Trip&Waypoint manager CD



GARMIN®



Tudjuk az utat

földön, vízen, levegőben

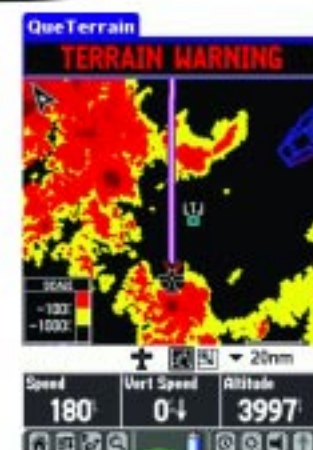
iQue 3600a

Aviation GPS + Palm PDA

Repülős-autós-hajós üzemmódok, 320x480 pixeles 97mm átlójú kijelző, 64MB memória (bővíthető 1 GB-ig!), automatikus autós útvonaltervezés navigációs beszédhanggal.

Domborzati riasztás, Flight Log, E6B computer, Weight & Balance

Alaptartozék: JEPPESEN légtér adatbázis, USB kábel bölcsovel és töltővel, szivargyújtós tápkábel, GA27C antenna, szarvkormányra rakható bölcso (a mellékelt ábrán), setup CD



Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 06 1 222 3333 gps@aircraft.hu

www.garmingps.hu



A Szabad Repülők Szövetségének lapja
Postacím: 1550 Budapest, Pf. 171.

Főszerkesztő: KERESKES LÁSZLÓ
Tel.: (20) 364-6921
E-mail: laszlo.kerekas@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:
KERESKES LÁSZLÓ. Tel.: (20) 364-6921

Új! honlap: <http://bercik.uw.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 cséken befizetve, vagy a Szabad Repülők Szövetségéhez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon: A Dolomitokban
Fotó: TÓTH ZSUZI

Önálló lett a siklórepülő szakág!

A 2005. október 15-i szekcióülés döntései

„A szekcióülés helye: Bp. XIII. Dagály u. 11.

A szakág képviselte a mandátummal rendelkező klubok jelenléte alapján: **56 mandátumból jelen 31** (az ülés határozatképes 29 mandátumtól)

Levezető elnök: KERESKES LÁSZLÓ
Jegyzőkönyv-vezető: TÓTH ZSUZSANNA
Mandátumvizsgálók: ZSEMBERY ANDRÁS, DR. HEGEDÜS ANIKÓ
Szavazatszámllálók: ATKÁRI GYÖZÖ, GRUBER FERENC
Jegyzőkönyv-hitelesítők: BUZÁDY GYÖRGY, PERECZES ZSOLT
(fentiek ellenszavazat nélkül elfogadva)

Napirend:

1. Bevezető (Buzády György)
Kérdések és válaszok az alternatívák eldöntéséhez DR. HAMAR SÁNDORHOZ, az MRSZ jogászához (Dr. Hamar ügyvédi Iroda, 368-2847, 387-4776, 06/30-9404526, E-mail: drhamar@axelero.hu)
2. Alternatívák ismertetése
3. MRSZ alternatíva (bemutatása)
4. Siklórepülő Szövetség alternatíva (bemutatása)
5. Szabad Repülő alternatíva (bemutatása)

A 3-5 napirendi pontok alapján szavazás: **Sportági szervezet hol működjön a fenti alternatívák közül (szavazás 1. körben titkos szavazással):** MRSZ-ben (1 szavazat); SIKLÓREPÜLŐ SZAKÁGI SZÖVETSÉGBEN (13 szavazat) A SZABAD REPÜLŐK SZÖVETSÉGÉBEN (17 szavazat)

Sportági alternatívák (titkos szavazás 2. körben): SIKLÓREPÜLŐ SZAKÁGI SZÖVETSÉGBEN (25 szavazat – ez határozatképes 2/3-os döntés); A SZABAD REPÜLŐK SZÖVETSÉGÉBEN (6 szavazat)

Nyílt szavazás: „A Szakági Ülés bízta meg a Szabad Repülők Szövetségét 2006-ra a siklórepülő üzemeltetés szervezésével és végzésével.” 31 mel-

lette, tartózkodás, vagy ellenszavazat nem volt. Ez határozatképes 100 százalékos döntés.

Az utódszervezet (SIKLÓREPÜLŐ SZAKÁGI SZÖVETSÉG) alakuló ülése 2005. november 12-én legyen.

Budapest, 2005. október 15-én

A jegyzőkönyvet hitelesítették: BUZÁDY GYÖRGY sk. és PERECZES ZSOLT sk.

Figyelem!
A Siklórepülő Szakági Szövetség alakuló ülése
2005. november 12-én
10 órakor kezdődik
Budapest, a Dagály u. 11.
2. emeletén!
Az alakuló ülés berekesztése után azonnal közgyűlést tart
a Szabad Repülők Szövetsége, ugyanazon helyszínen!

6 Nyílt levél a pg.c2.hu fórumán elhangzottak hivatalosságáról 7

(Guriga átküldte nekem ezt a levelet, amikor elkezdtek összeállítani a Tollat. Később azt mondta: már ne hozzuk, le, mert elveszítette az aktualitását. De rám bizza – tette hozzá. Én pedig, vele ellentétben, most is olvasom a pg fórumát. Így aztán pontosan tudom, hogy ez a levél, sajnos, egy darabig még aktuális lesz. És nem árt, ha papíron is megjelenik. Mert ha ez a két oldal csak egy rosszindulatú okoskodót is visszatart a l'art pour l'art szájtepestől, már megérte.

BERIC)

Szerettem volna a Dr. Sólyom Gábor álneven levelező nekem szóló megjegyzésére magánban válaszolni, de nincs rá módom. Az első levelem hosszú lett, és a rendszer, mire feltehettem volna, bontott.

Így csak röviden: A leírt óbudai „tények” szubjektív vélemények a tények ismerete nélkül. Kedves Gábor, rádérne egy siklóernyős elméleti alapfokú képzés, mert az általad leírtak nagy nagy homályt mutatnak. Az általam szervezett, természetesen méregdrága tanfolyamokat ajánlom: ezek a résztvevők számára ingyenesek, de tudom, mindenkinek az idő a legdrágább, és azt, sajnos, elveszem hallgatóimtól.

Amúgy a jelzett szombaton délelőtt értem a starthelyre, az ott néhány jelenlévőt személyesen ismertem; sokuknak magam adtam át a papírjaikat, rendszeresen látom őket a továbbképzéseken. Dél körül, másodikként startoltam, mert a fentmaradás még kétséges volt; és megmutattam, hogy fent lehet maradni. Több mint egy óra repülés után, a két sárkányossal távra indultam, de a plusz 235 méter kevés volt a Vöröskőn túl jutásig. Ott leszálltam, és a két oktató iskolánál időztem kicsit; mindent rendben találtam. Jogosított oktatók foglalkoztak érvényesen működő iskola keretei között növendékekkel.

Kb. fél óra elteltével gyalog elindultam vissza a starthelyre, ahová 3 óra körül

értem vissza. Az „általam be nem jelentett” kisgép bizonyára nem 3 és fél négy között jelent meg, mert csak az itteni levelezésből kaptam róla információt. Mivel több rég nem látott barátommal találkoztam, mielőtt elindultam volna a távos sárkányosokért, nekik köszöntem, illetve megköszöntem a levegőben velem együtt repült társaim kulturált, segítő, együttműködő viselkedését. Abban a másfél órában ugyanis, amit én a levegőben tölthettem, kifejezetten kellemes közösségi élmények értek. Persze erre azt mondhatja bárki: a főnöknek mindenki megadja az elsőbbséget. Nem vagyok főnök. És az elsőbbségemhez sem ragaszkodom, ha látom, hogy másnak segítek azzal, hogy inkább őt engedem előre.

Bár téged nem tartalak a sporttársamnak, szerintem nem jól látod azt sem, hogy mit jelent számomra az utálat.

Sosem személyeket, mindig csak cselekedeteket utálok. Egy ember sosem fekete, vagy fehér. Mindenkiben megtalálom a tisztelni valót. Különösen abban, aki megtanult repülni: a repülő ember minden tisztelete az enyém.

Ha feketéző, nem az embert utálok, hanem azt, hogy feketézik. Nem a névtelen véleménynyilvánítót utálok, hanem a névtelen véleménynyilvánítást. Sosem szoktam a levegőből elvégezni a dolgomat, mint ahogy, ha dohányoznék sem dobnám el a csikket magam körül.

Egyébként attól, hogy nem érzed úgy, még megsértettél; olyan mélyen, hogy azt nem is sejtethed. A pénzügyi részt ugyanis igenis szeretném feszegetni, mert az én MRSZ-beni működésemben elveszett a lakásom, az állásom, a tudományos fokozatom, és – hidd el, utánaszámoltam – sok millió forintom. Figyelmeztet erre a kapott MRSZ-fizetés (majd egy éve 15 ezerről felemelték 30 ezerre) és költségtérítés mellett a siklórepülésben végzett munkám során keletkező telefon-, internetszámlából és gépkocsi költségéből származó havi 30-50 ezer Ft rendszeres deficit.

Nem vagyok benne biztos, hogy Neked kellene erről beszámolnom: a törvényesen működő siklóernyősök által választott szakbizottság tud erről. És miután nincs szükségem arra, hogy a leveleid igazságtal

an és képzetlenségedből fakadó buta megjegyzésein éjszakánként rágódjak; hogy lássam, hogyan sikerül rágalomhadjáratoddal másokat – bizony még képzett oktatókat is – magaddal ragadnod; s arra sincs szükségem, hogy egy egy kontrollálatlan, az önmérsékletet meghaladó kifejezésem miatt munkahelyi vezetőm letolását olvasgassam vagy hallgassam – úgy gondolom, csak egyet tehetek:

JELZEM A FÓRUMFLAKÓKNAK, HOGY AZ OTT MEGJELENTEK KIZÁRÓLAG MAGÁNVELEMÉNYEK, A HIVATALOS INFORMÁCIÓKÉRT KÉRTEK A SZAKÁGI VEZETÉSHEZ FORDULNI.

Ezzel a fórum olvasgatásától visszavontam, kár válaszolnod, mert azt már nem fogom olvasni.

GURIGA

ZIC CER !

OZONE

airmax 0620 9264-251 info@airmax.hu www.airmax.hu

DHV 2/3 **M A N T R A**



KERESZTESI ISTVÁNT

**2005. szeptember 26-án
a Farkasréti temető
nagyravatalozóból indulva
kísértük el utolsó útjára,
14:15 órakor**

KERESZTESI ISTVÁNNÉ

Kedves látogatók! Engedjétek meg, hogy – kissé illetéktelenül, de néhány sor erejéig – megosszuk veletek gondolatainkat édesapánk tragikus balesetével kapcsolatosan.

Végigolvastuk mind a kb. 150, e tragikus esethez kapcsolódó hozzászólást (a pg.c2.hu fórumán – a szerk.). Azok alapján és édesapánk korábbi beszámolóí alapján, azt a következtetést vontuk le, hogy a Ti kis közösségek egy igen barátságos, közvetlen és segítőkész társaság. Apu mindig azt mondta, hogy itt bárkihez oda lehet menni, mindig segítenek kiteríteni az ernyőt, de bármi másban is, aminek szükségét látják, segítenek, senki nem veszi tolakodásnak, ha ismeretlenként megszólítod. Ezt egyszer nekünk is volt szerencsénk megtapasztalni. Épp azon a napon, amikor apu az elméleti vizsgáját írta. Végigolvassza a fórumon lévő hozzászólásokat az esethez, a következő vélemények látszódnak körvonalazódnak.

- az első és közvetlen felelősség természetesen édesapánkat (és szerencsésebb társait) terheli a felelőtlen döntés miatt;
- a szabályalkotók felelőssége is több ízben felmerül az elégtelen számú és

minőségű starthelyekre, ill. feltételekre vonatkozóan;

- egy másik közvetett összefüggés a túlterhelt felszállókon tapasztalt szabálytalanságok, túlkapasok, főként, hogy gyakran olyan személyektől láthatók, akik viselkedését mintaként követik; és
- említésre kerültek még az oktatói felelősség és a pedagógiai módszerek esetleges hiányosságai.

Mivel érzelmileg erősen érintettek vagyunk az ügyben, igyekszünk távol tartani magunkat attól, hogy ítéletet alkossunk, inkább csak szeretnénk volna összefoglalni mindazt, amit leszűrni véltünk a hozzáértők és a talán kevésbé hozzáértők véleményei közül.

Ugyanakkor megnyugtatónak találjuk, hogy kicsi, ámbar egyre bővülő közösségekben olyan személyek vannak felelős szerepkörben, akik nem elégszenek meg egy legyintéssel az eset kapcsán, mondván: „nem tartotta be a szabályokat”, és a közvetlen kiváltó okok mellett nem restellik feltárni a közvetett

ok-okozati összefüggéseket is, és lépéseket tenni a megelőzés érdekében. Nekik sok erőt kívánunk, hogy keresztülvigyék a játékon változásokat.

A szabályok szigorítása talán nem minden esetben indokolt. Ugyanakkor a meglévő szabályok szigorú betartatása és még szigorúbb szankcionálása mindenképpen. Tehát nem feltétlenül a szabályok rosszak, hanem az azokhoz való hozzáállás. Úgy gondoljuk, hogy többek között azon kellene fáradozni, hogy ne legyen helye kivételeknek, szemhunyasoknak, kiváltképp akkor, ha a szabályokat olyan személyek rúgják fel tudatosan, akik példamutatása, mintája meghatározó; főleg a növendékek, de a tapasztaltabbak számára is. Bár mindannyian felnőttek vagyunk, azért ilyen téren igen nehéz ellenállni azon gyermeki vágyunknak, hogy mi is ugyanolyan lazák és menők legyünk, mint a „nagyok”.

Az ember talán két dologgal tud a legnehezebben szembesülni. Az egyik a

saját hibájának és ezzel felelősségének elismerése; a másik a hiba elkövetője felé irányuló őszinte megbocsátás, és ezzel a hiba elfogadása. Mindkettő próbára teszi az embert. Könnyen lehet, hogy e tragédia nyomán többünknek egy személyben mindkettővel szembesülnünk kell...

Édesapánk emlékére egy keresztet szeretnénk elhelyezni az eset starthelyén, melyre felvésetnénk egy néhány soros, rímbe szedett, olyan tanulságot, figyelmeztetést, amely talán visszatartathat majd másokat a hasonlóan kockázatos döntések meghozatalától. Ti bizonyára jobban tudjátok, hogy mi az, ami hatna Rátok, ezért kérjük, hogy aki úgy érzi, szívesen venne részt ennek megvalósításában ötleteivel, az küldje el elképzelését részünkre a keriexpress@hotmail.com címre. Ha csak egy életet menthetünk ezzel, már nem volt teljesen hiábavaló...

Vigyázzatok magatokra és egymásra! Mindenkit hazavárnak!

KERESZTESI ANDREA és PÉTER

Kedves Andrea és Péter! Ne higgyétek, hogy leveletek süket fülekre talált. A siklórepülők nagy családja megrendülten fogadta a tragédia hírért, és sok repülő ember osztozik gyásztokban. Én csak a magam nem hivatalos véleményét szeretném megfogalmazni, hiszen az a felelőtlenség, amire leveletekben utaltatok, nem több, mint amikor a vasúti átjáróban nem tartjuk be az előírt 30 km/h-s sebességet. Átgondolatlan szabályok között vergődünk, amelyeket olyan jogalkotók szültek, akik a szakmát hírből sem ismerik. Legalább mi tudjuk, hogy édesapátok tehetséges és ügyes pilótajelölt volt és az Ő esetében a balesetében több volt a fatális véletlen, mint a

szabályszegő felelőtlenkedés. Ezt nyilván nem kell bizonygatnom, hiszen mint embert, ti ismertétek őt legjobban. Úgy képelem, hogy édesapátok – sok kedves barátunk és pilótatársunk mellett – most egy nyugodtabb, barátságosabb és légből környezetben segít nekünk, hogy mi elkerüljük a hasonló, ránk leselkedő veszélyeket. Ha hallhatna, most azt kérném tőle, adja át kegyeletteljes üdvözlőnként azoknak a társainknak, akik mellett most ő is ott lehet. Csak a miénk a gyász, ők már békében nyugodnak. És egyszer bizonyára találkozunk velük valamilyen a végtelen, szabad, repülésre tett égbelen.

KEREKES LÁSZLÓ



Elharapózott a hangulat

Szia, kedves Guriga!
Magán- és hivatalos véleményem a leveled kapcsán:

Magán: ismersz annyira, hogy tudd, egyetértek veled; és nem csak szemtől szemben, hanem a hátad mögött is. Mind a ketten tudjuk: ha ez így megy tovább, sokkal több katasztrófa lesz majd. Azt is tudod, hogy énmiattam senki nem szorult ki a repülésből, senkit nem zavartam sem startban sem leszállásban, valóságosan; azért mert valaki nem tud repülni, és bénán áll, és ábrándozik róla hogy repül, én nem fogom vissza magam ha jó az idő játszani. Tudom hogy a csobánci repülés miatt terjedt ez el rólam, de nem árt megnézni, hogy ki pampog. Azon kívül, ha valakin látom, hogy odaáll a startra és kezében a belépő; elég egyértelmű hogy startolna – én nem repülök elé; majd fél perc múlva, ha már eltávolodott. Aznap összesen legalább 200 start volt, és ez azt bizonyítja hogy lehetett startolni. De ne hogy azt hidd: annyira piti vagyok, hogy ezen forrongok – ez csak hozzátartozik a

valósághoz. Tudod, én soha nem fogok egyetlen szót sem hozzátenni a fórumhoz, egy évben egyszer odatévedek, aztán pá. Ez nem az én szintem. Aztán: ha tényleg van valami saram, azt nem tagadom, hanem igyekszem helyrehozni.

Hivatalosan: a magyar oktatói valóság ez. Nincsenek szűrve az oktatók. Tipikusan igaz a mondás, bort iszik és vizet prédikál, az oktatói vizsgán továbbképzésen ők a legfelkészültebb, legbólogatottabb, leglojálisabb BARÁTOK, a mindennapokban viszont pénzorientált, vagy „leszarom jó ez”, belefér, haldadjunk-repülni kell, statisztika-gyárosok. Nem elég valakinek egyszer igazolni hogy eléri az oktatói szintet, azt tartani is kell, sőt fejlődni.

Hát, ez nálunk nagy többségben pont fordítva van, főleg itt Budapesten. Itt tanýáznak – ahol van fizetőképes kereslet – azok, akiknek a repülés oktatása csupán PÉNZFORRÁS. Méghozzá

gyors. Jön a repülni vágyó, ernyőt neki, pár szó az elején, egy két hónap, „A” vizsga, mani zsebbe; cuccot neki, kb. jó is, mani zsebbe; túsák nagy repülés reményében, mani zsebbe; egy kis biztonságtechnika – lájtosan megmarionetteztetem –, mani zsebbe stb. Majdnem jó is. Még akár jó is lehetne. Hiszen az elemek amikre építkeznek, a folyamat jó, ÉN IS EZT TARTOM JÓNAK. Aki bírja az iramot, aki valóban meg tudja így tanulni, azoknak jó lehet.

De a realitás az, hogy a növendékek nagyrészt átlagemberek. Tanulók, akik iskola mellett siklóernyőzgetnek, dolgozó emberek, akik munka miatt hétvégéznék, vállalkozók, akik figyelme megoszlik a család, a cég és a repülés között, és középkorú, idősebb emberek akik nem akarnak kimaradni az élményből. NEKIK IS JÓ EZ AZ IRAM?

NEM! Nem tudják ennyi idő alatt megtanulni. De a rendszer nem áll meg miattuk, robog tovább. És a hegyeken, starthelyeken ottmaradnak a félkész, képzetlen, bizonytalan, sokszor stresszelő, DE REPÜLŐ emberek. Velük kell együtt repülni!

És ezt fűszerezik az iskolák közötti konkurenciaharc elemei által fertőzött elmék megnyilvánulásai, kitörései. Elharapózott a hangulat. A starthelyeken tombol a káosz, az erőszak, indulatok feszülnek egymásnak. Szomorúan nézem mindezt.

Ki a felelős ezért? Hol a hiba?

Azt hiszem tudom. MI OKTATÓK, VEZETŐK, SZAKMAI VEZETŐK, MRSZ, LÉGÜGYI HATÓSÁG vagyunk a felelősök. A fejétől búzlik a hal. Ne tegyünk úgy, mintha nem így lenne. Mi adjuk az emberek kezébe mindezt. Mi csábítjuk őket repülni, mi vállaljuk, hogy megtanítjuk őket. Bizonygatjuk hogy milyen biztonságos.



BLAUMANN ATTILA (INDIÁN)
Tel: +3620-9225-399
E: solaris@message.hu
www.solarispp.hu
Fotók:
RADNAI BALÁZS/pg.c2.hu

És itt véget is ér a biztonság, a józan megítélés, belátás. Miért kell kiadni mindenáron jogosítást, vizsgát? Mert eladtuk neki az ernyőt, amivel hivatalosan csak vizsgával repülhet? Vagy mert különben megy a konkurenciához? Vagy hogy legyen hely a következőnek? Vagy mert nem fejlődik már tovább, útban van?

Tényleg ennyien alkalmasak a repülésre, ahányan itt ma Magyarországon próbálnak repülni? tényleg ennyien alkalmasak oktatni, ahányan ma Magyarországon kontárkodnak?

Tudjuk a választ. Nem teszünk semmit. Tisztelt OKTATÓTÁRSAIM! SZAKMAI VEZETÉS! MRSZ! LÉGÜGYI HATÓSÁG! HAJLANDÓ TENNI VALAKI BÁRMIT HOGY NE ÍGY FOLYTATÓDJON A SIKLÓERNYŐZÉS TÖRTÉNETE? BELÁTJUK VÉGRE, HOGY HIBÁS A RENDSZER?

Nem kéne sokat változtatni pedig.

Oktatói szinten: árat emelni, realisan, hogy ne kelljen tömegekkel foglalkozni. Végigoktatni a növendéket. Eltanácsolni, vagy végig szem előtt tartani azt, aki nem alkalmas önálló repülésre.

Szakmai vezetési szinten: központi vizsgáztatás. Oktatók, iskolák rendszeres ellenőrzése. Szakmai eljárások lefolytatása. Átgondolni a rendszert, kijavítani a hibákat.

MRSz: nem csak az üzemeltetést biztosítani, támogatni a repülősportot szakemberekkel, szaktudással, háttérrel. Amire hivatott lenne.

Légügyi hatóság: a szakmai vezetéssel együttműködve biztosítani a repülés biztonságát. Élni a hatósági jogkör adta lehetőségekkel, kivizsgálni a bejelen-



téseket, terepen résztvenni az ellenőrzésekben. Valódi szakértelemmel rendelkező munkatársra szert tenni, és aktívan, partnerként részt venni a közös munkában, nemcsak a felszínre pottyant delikvensen erőlködve demonstrálni.

Ugye, hogy nem rettenetes?

A hatás szép lassan jelentkezne. A partizánokat lassan fel lehetne dolgozni, mert megszűnhetnének az őket előhívó okok. A nagy rohanás lelassulna, a látható hibákra jutna idő. A nem odavaló elemeket ki lehet koptatni, golyózni a hatóság bevonásával. A notórius szabályszegők előbb-utóbb belefutnának a rendszer hálójába, és fel lehetne lépni ellenük. A frissen végzett növendékek nem Óbudán tanulnának termikelni, különben is képzetebbek lennének, már akikkel a levegőben találkozhatnánk. Egyszóval fellélegezhetnénk. (Most a

zavarosban minden és mindenki elfér. Ez a legrosszabb.)

Utópia? Nem.

Kedves Guriga, én eddig nem folytattam bele ebbe az egészbe, visszahúzódtam a Solaris keretei közé, nemigen veszünk részt a hazai nagyközösségi repülésben. Mi megoldjuk, hogy távol maradjunk ettől. De szívesen felvenném a harcot a nagy magyar valóság ellen. Azon a nyomvonalon, amit vázoltam neked. A szabad repülők szövetségéhez is csatlakozunk. Pusztán a tiszta repülésért.

Kezdő vagyok abban, amiben te régi „motoros”. Próbálgatom a szárnyam, nem biztos hogy elsőre-másodikra sikerül okosat mondanom, vagy jó ajtót döngötnem, de ha nem teszem, sose fogok belejönni. Idővel menni fog, biztos vagyok benne. Ha egyetértesz, úgyis kiderül. ■

Éves szakmai továbbképzés Siklórepülők számára

A siklóernyős és sárkányrepülő szakosztályok szakmai vezetői és oktatói számára ez évben is regionális továbbképzések során lesz mód a 2006 évre jogosításaik meghosszabbítására és a klubok szakmai vezetői (a műszaki vezetők és a vezető pilóták) megbízatásainak érvényesítésére. Az október 15-i szakági szekcióülés egyértelmű döntése alapján 2006. január 1-től a Szabad Repülők Szövetségének közös üzemeltetésében azok a klubok és oktatók, valamint műszaki vezetők folytathatják szakmai tevékenységüket, akik a továbbképzésen részt vettek és startkönyvükben a részvételt igazoltatták.

A továbbképzés tartalma:

Regisztráció

A továbbképzés célja

A november 12-i Szakági Szövetség megalakulása

A közös üzemeltetés jogi háttere

A Szabad Repülők Szövetségének szervezete

A balesetekről.

A 2005-ös üzemeltetés (oktatások, iskolák működése) tapasztalatai.

A jelenlegi üzemeltetési helyzet

A 2006-os nyilvántartásba vételről és biztosításról

A repülésbiztonsági szolgálatról.

Az alkalmasság megállapítás rendje

A jogosítások érvényesítése

Tematika módosítások

A PPG tematika és üzemeltetés kérdései

A továbbképzések helyszínei:

2005. november 13. (vasárnap) Budapest 9 órától kb. 17 óráig

2005. november 18. (péntek) Budapest 13 órától kb. 21 óráig

2005. november 19. (szombat) Szeged 10 órától kb. 18 óráig

2005. november 20. (vasárnap) Eger 10 órától kb. 18 óráig

2005. november 25. (péntek) Budapest 10 órától kb. 21 óráig

2005. november 26. (szombat) Sárvár 10 órától kb. 18 óráig

2005. november 27. (vasárnap) Ócsény 10 órától kb. 18 óráig

A továbbképzések nyíltak és díjtalanok, az éves üzemeltetési költségre befizetett keretből finanszírozzuk. Aki esetleg lemaradna valamelyik helyszínről annak később már csak költségtérítéssel és a továbbképzés anyagából újra vizsgázással lesz módja megbízatása vagy jogosítása érvényesítésére.

14 Profil: KÉZI GÁBOR, 23

Három és fél éve repülök (2002 március óta), igen gyakran, majdnem minden jó nap, ahogy az időjárás engedi. Sokszor járok külföldre is. Idén már 200 repült óra felett járok. Ernyőtípus jelenleg kényes kérdés, van egy Airwave Magic 1 L típusú DHV 2-3 kategóriájú ernyőm, amúgy az akrorepülésre fejlesztett ernyőkre specializálódok, éppen ernyőváltás előtt vagyok és egy ilyen jellegű szárnyat szeretnék. Leghosszabb táv (eddig sajnos csak): 58 km (de ami késik nem múlik...). Acro elemek biztonságosan: Full stall (dinamikusan is); Tolatás; Wingover; Aszimmetrikus spirál; Loop; Sat; Aszimmetrikus sat; Helikopter; Sat to Heli (coconut spin); MacTwist; Tumbling (ez is megy biztonságosan, de még nem olyan szépen). Kedvenc helyem: Organyá (spanyolországi akroparadicsom a Pireneusokban), itthon Óbuda (mert közel van, föl lehet menni kocsival és ha ráfúj, akkor egész jópofa). (Azért nem Pilis, mert az illegális.) Saját webcímem nincs, de megemlíteném a hamarosan megnyíló justacro.com weboldalt.

Életemben először egy franciaországi sítúrán láttam meg siklóernyőst. Ámulatba ejtett, ahogy a magas hegyek között, gyönyörű környezetben egyfajta fensőbbiséges nyugalommal uralta az a pilóta a természet addig számomra ismeretlen erőit. Láttam, ahogy puhán, elegánsan leszáll, pont ott, ahol akart és azonnal tudtam, hogy ez kell nekem! Gyermekkoromban sokszor álmodtam róla, hogy tudok repülni, egyfajta „Supermanként”, az eget szántva. Nőttem és az élet már éppen kiölte volna belőlem gyermekkori vágyamat, de a pilóta látványa rádöbentett, hogy a



repülés élménye igen könnyen elérhető a siklóernyőzés útján. Volt egy barátom, aki akkor már elkezdett egy tanfolyamot, amint átléptem a magyar határt a sítáborból hazafelé, rögtön hívtam, hogy hol lehet beiratkozni.

Kezdetben az út igen rögzös volt számomra: rengeteg pakolás, gyaloglás, utazás felmászás, lemászás, leizzadás, befázás, lerohadás, tüskebokor, szakítás, javítás, bogozás, bénázás (= szopás), ellenben kevés repülés adatott meg. A szüleim aggodalmán kívül, még a klubom és az MRSZ rosszallását is csilapítanom kellett, amikor kiderült, hogy túl aktívan, sokszor önállóan, oktató nélkül jártam ki a Hármashatárhegyre (befázni). Emlékszem, a belefutós starttal mennyire meggyűlt a bajom; ezerszer rohángáltam fel a Kilencfára, de mindig jött a frontstall, a féloldal, és a leakadás. Sokszor úgy éreztem, feladom, amúgy sem voltam az a sportos típus, de a lelkesedés mégis átlendített, összeszedtem magam és ezeregyedszerre sikerült megtanulnom a belefutóst. Onnantól kezdve, akár gyengébb hátszélben is el tudtam startolni. Eleinte a Budapest-környéki starthelyekre (Újlaki, Óbuda, Csúcshegy), valamint a 10-es út repülő-

helyeire (Kevély, Pilis, Kétágú, Csolnok) jártunk ki a barátaimmal repülni.

Mondanom sem kell, durván rákattantam! Fejlődésem iránya már pályafutásom elején kezdett kibontakozni, pl.: első Csúcshegyi lejtőzésem alkalmával már wingover-szerű élesebb fordulókat csináltam kigyorsítva(!) az oktatóm jagatása és megőszülése közepette. Mindig is szerettem a dinamikusabb ernyőkezelést, ugyanakkor vonz a távrepülés is, de úgy érzem (még) nem vagyok elég türelmes hozzá. Az eddigi pár távomhoz kapcsolódó élményeimet a legjobbak közé sorolom, igyekszem minél többet tanulni belőlük. A siklóernyőzés minden ágát, irányzatát szimpatikusnak találom, még hátimotorozni is elkezdtem, de ez a projekt egyelőre holtvágányra került.

Ami fejlődésem pályáján sokat lendített, az mindig egy külföldi utazás volt. A magas hegyek, a nagy szintkülönbség, a víz, a jobb kondíciók és a biztonságtechnikai tréningek, mindig a repülés újabb és újabb dimenzióját nyitották meg előttem. Víz fölött, felügyelet mellett tudtam kipróbálni és biztonságos szintre hozni egy-egy akroelem kivitelezését, aztán itthon addig gyakoroltam, hogy már zsigerből, a testem magától meg tudta csinálni az adott manővert, minél szebben, anélkül, hogy gondolkodnom kellene rajta.

Egyik legmeghatározóbb élményem természetesen az akrohöz, az első looppróbálkozásomhoz kapcsolódik. Nem voltak 100 százalékos információim a figura kivitelezését illetően, úgyhogy megfűtöttem, áterheltem és jól behúztam, mire az ernyő loop helyett egy tumblingba kezdett. Ugyan a második körben elestem a kupola mellett, de az végül kirendeződött és tapsvihár közepette szálltam le, mert ilyen pörgést akkoriban nem láttak arrafelé. Ez az élmény táplálta az akro iránti lelkesedésemet a következő fél évben.

Akadnak azonban kevésbé kellemes időszakok is. A saját butaságomon keresztül kellett megtanulnom, a jó teljesítmény nem társul mindig az emberek megbecsülésével, a szép ernyőkezelésen kívül a szabályok betartása, az alkalmazkodás is nélkülözhetetlen. Történt egy augusztusi napon Óbudán, hogy elkaptam egy gyengéd termiket, amivel jól kitekertem, de a Balaton helyett inkább a város irányába indultam, ahol még jobb emeléseket találtam. És miután kibohóckodtam magam a felhő alatt a CTR és a TMA tiltott (és igazságtalanul kiszabott) zónáiban, végül leszálltam (a szintén tiltott) Óbudai szigetre, ahol tömegek hemzsegték az éppen zajló Sziget Fesztivál miatt. Pontos, szép leszállásom volt, baleset nem történt, akkor jó balhénak tűnt. Nos a balhé meg is lett belőle: a magyarországi siklóernyős közösség eltiltott a repüléstől fél évre, amely időszak repülés hiányában egyértelműen a legrosszabb volt siklóernyős pályafutásom alatt. Még az ernyőről leszakadásnál is rosszabb volt! Azóta sokat utaztam, sok embert megismerhettem, és persze repültem is, sokat tanultam a felelősségről, és igyekszem elkerülni az ehhez hasonló eseteket.

Idén kerültem válaszút elé és az akro mellett döntöttem: jöhet az akrotréning, akroernyő, akroverseny, akrotúra, akropapucs... justACRO!

Úgy érzem, a repülésben kiteljesedem. Az újabb és újabb élmények – legyen az siker-, vagy kudarcélmény – mindig előrevisznek, mindig tudok tanulni belőlük és törekszem a tökéletességre. Szeretek elstartolni, visszaszállni, szakérteni, kirepülni egy felhő oldalán, gyorsan elsuhanni tereptárgyak közelében, vagy éppen átlendülni a kupola fölött. Egy kicsit gyermekkori álmom is valóra válik. ■

A repülés: kultúra

Előadások a szabad repülőknek

2005 őszétől szerdánként „A repülés kultúra” címmel továbbképzést kezdünk az MRSZ megújult oktatótermében (Budapest XIII., Dagály utca 11. II. emelet) amelyet a Szabad Repülők Szövetségének kérésére az Óbuda Siklóernyős Iskola oktatói és növendékei alakítottak vissza oktatásra alkalmas helyiséggé. A szakmai előadássorozatot egyaránt a kezdő és haladó siklórepülők számára tartjuk.

A termet délután 6 körül nyitjuk, a szervezett előadásokat este 7-től kezdjük és alkalmanként egy kétszer 50 perces témát dolgozunk fel. Az előadások után mód van kötetlen beszélgetésre, vagy eszmecserékre.

A hátralévő előadások tervezett programja:

November 9. Különleges helyzetekben.

Amit a mentőernyő kidobásáig tenni kell.

November 16. Ha már csak a mentőernyő segít - akkor segítsen!

(SZABÓ PÉTER mentőernyő szakoktató előadásában)

November 23. A jó felszerelés ismérvei.

November 30. Amit a siklórepülő versenyzésről tudni illik.

December 7. SIKLÓERNYŐS MIKULÁS

December 14. A McReady-elv

(meghívtuk az idei oktatói képzés legszínvonalasabb vizsgázóját, KISS ATTILÁT, hogy ismételje meg vizsgaelőadását nekünk is)

December 21. Karácsonyi előzetes

Reméljük, hogy az előadássorozat minden résztvevő számára hasznos és élvezetes lesz. Az előadások mindenki számára nyíltak és díjmentesek.

Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt!

Szabad Repülők Szövetsége

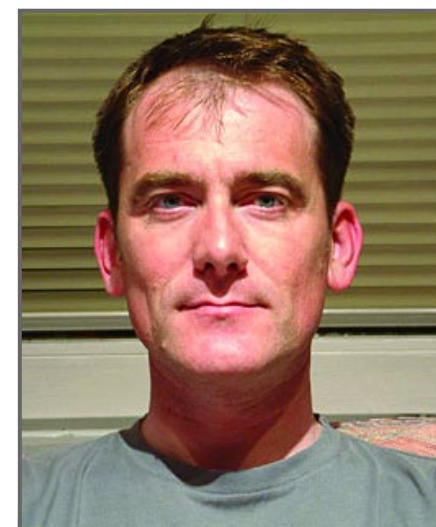
NÉVJEGY: **BALOGH ZSOLT**

A csendes szárnyalás az igazi

Évekkel ezelőtt Szlovéniában figyeltem fel Zsoltra. Egy borús napon, amikor a sárkányosok ki sem csomagoltak, ő akkor is elstartolt, példát mutatva a többieknek. Határozottsága, lendülete, példamutatása a mai napig töretlen maradt.

MIKE: Hogyan ismerkedtél meg a repüléssel?

ZSOLT: Kijöttem ide a nyíregyházi reptérre 23 évesen, és mondtam, hogy repülni szeretnék valamivel. Volt itt egy pilóta, most már Maléves, kérdezte, hogy mivel akarok repülni, kicsivel vagy naggyal? Mivel csak 1500 forintom volt, a kicsivel vitt fel, egy Z-142-essel. Amikor 300 méteren elrepültünk a piac fölé, akkor éreztem, hogy igen, nekem ez bejön, ezt kell csinálnom az a kép azóta is megvan, ugyanúgy ahogyan azóta minden távrepülésé! Motoros sárkányrepülővel meg is tanultam, és elkezdtem repülgetni, de nem igazán elégített ki, hogy iskolakörözök meg leszállók. Aztán megláttam egy képet a *Pilóta* újságban: egy fickó gyalogsárkánnyal, éppen elrugaszkodott a hegyről. Abban a pillanatban tudtam, hogy én ezt fogom csinálni. Elmentem Miskolcra; 1995-ben, és onnan számítom az én igazi repülésemet. Persze motorral is jó volt repülni, de nekem a csendes szárnyalás az igazi. SEPSI és FÜRJES SANYI bácsi voltak az oktatóim. A „B” vizsga után, ÖRDÖGH ZSOLTI barátommal elmentünk Borsodnádásra, vettünk egy kis Apollót meg egy Apolló MX-et 15 ezer forintért. Varr-



Név: Balogh Zsolt
Szül.: 1965. augusztus 7. (Oroszlán)

Klub: Nyíregyházi Légisport Egyesület
Gyalogsárkányos Szakosztály
Szárny: Icaro 2000, Laminar ST-14
Elérhetőség: 06-20-3224087
longer@level.datanet.hu

tunk hozzá hevedert, és mentünk Tokajba repülni.

Mike: Tudtad, hogy motor nélkül is lehet nagyot repülni?

Zsolt: Nem, akkor csak annak örültem, hogy motor nélkül egyáltalán lehet. Akkoriban még nem volt nagy távrepülő élet felénk (most sem túl nagy), bele sem tudtam gondolni, hogy egyszer mekkorákat fogok repülni. LÁSZLÓ GABI (Óriás) volt a középfaladó tanárom. Egy mű-egyetemista fiútól vettem egy C-15-öst, ami már egy váltós gép volt. Az általam kipróbált gépek sora – Kis-Apolló, Apolló MX, csőrös Zafir, Strucc-B, Strucc-C, Sensor – akkor ezzel bővült, aztán Stalker, majd a BERTÓK ATTILA által hozott angol gépek: Airwave K-4, Magic Kiss



10-13. OLDAL:
FALUDI MIKLÓS

tapasztalattal. Lejött GURIGA, kitaláltuk az alföldi, úgynevezett nyíregyházi kiképzési módszert. Autóval, legördülő csörlővel. ELEKET úgy tanítottam meg repülni, hogy nem is látott hegyet.

Mike: Pozitív élmények?

Zsolt: Nagyon sok apró pozitív élményem van. Minden lépcsőfoknak meg-

van a maga öröme. Tokaj után a Kral'ován repültünk először magas hegyről, és ott már sikerült összehozni egy 40 km-es távot! Vagy az első 2-3000 méteres felhőalpok. Ezek nagy élmények! Szintén a Kral'ován sikerült először célba érnem versenyen. A 2004-es Évike-versenyen pedig már több, száz kilométer feletti távot is sikerült repülnöm. Hiába, későn érő típus vagyok. Olyan versenyen is

voltam már, ahol a százfős mezőnyből öten-hatan értünk célba, abból két magyar, BALÁZS meg én. Majd elszálltam örömömben. A ballon-startom volt még egy életreszóló élmény! A ballonosok csináltak már ilyet valamikor, de ember nélkül, zsákkal. BARÁTH ZOTYÓRÓL tudtam, hogy már szintén startolt így. Kidolgoztam a tervet, a rögzítést, mindent; és beadtam engedélyezésre. Megvolt az



Classic; később a Laminar meg a Combat. Akkor már tudtuk, hogy aki ügyes, akár 100 km-t is repülhet. Elmentünk az első Cumulus Kupára, ott már láttam embereket távot repülni, sőt én is ott repültem az első húsz kilométeres távjaimat. Emlékszem, MELINDÁVAL repültünk néhány kisebb távot, és már ÉVIKÉT is láttuk nagyokat repülni. Tanultunk vontatni, RIGÓ PALI bácsi rendíthetetlen

türelemmel húzott bele minket a termikbe, mi meg csak néztünk, hiszen addig csak 3-400 méteren repültünk. Fotóztunk, elmentünk távra, királynak éreztük magunkat. Ott szereztem meg az oktatóit, majd miután hazajöttünk, nekiláttam a csapat-szervezésnek alig némi

engedély, már csak várni kellett a jó időre. Előtte csak fejben tudtuk elpróbálni. A korai órákban indultunk, a tudatlanok bátorságával. Szépen mentünk fölfelé 2400-ig. „Na kész vagy? Kész! Akkor háromig számolunk és mehetsz! Oké? Oké!” FEDOR számolt, de a tuti az volt, hogy a hármat nem mondta ki, hanem előtte leoldott. Csak egy kattanás, és tők csönd. Arra gondoltam, hogy valamit csinálni kéne, de akkor megjött a sebesség – 100 fölé gyorsult a gép – és egyből elindultam fölfelé; a szemem majd' kiesett. A ballon fölé mentem, mert ő közben megmerítette, és akkor már én voltam a császár. De még egyszer nem csinálnám meg.

Mike: Kellemtelenségek?

Zsolt: Tokaj, 12-es alapszél, turbulencia és egy jó termikes nap. Kimentem a startra, de lélekben már repültem. Egy almulásban indultam el, de amint kiértem a peremre, jött egy olyan befúvás, hogy közöm sem volt hozzá. Fölállított szárnyvégre, megemelt olyan 15 métert, és szárnyirányba le. Tudtam, hogy le fogok esni, láttam is hogy hová. Mázlim volt. A szárnytartó ért le először, aztán a trapéz majd az orr, és így felemészttette az energiát. Én nem is csapódtam be, a heveder megtartott, csak az egyik kulcs-sontom törte el, és a hevederben lévő rádió megnyomta a bordáimat. A mentő vitt el, de három hét múlva már repültem.

Mike: Távolati ter-
veid?

Zsolt: Szeretnék továbbra is oktatni. Jó lenne jövőre venni egy ütőképes

sárkányt, és bőven 100 óra fölött repülni. De inkább 150... A magyar versenyekre szeretnék elmenni, és benne lenni az első ötben, hogy a válogatott keretből ne szoruljak ki. Nagyon jó lenne kimenni a 2007-es texasi vb-re, mert ilyen nagy versenyen még nem voltam. Szeretnék eredményes versenyző lenni.

Mike: Utolsó gondolatok?

Zsolt: Amikor tanultam repülni, nagyon sokan segítettek Guriga, László Gabi, SZEPESVÁRI SANYI, Fürjes Sanyi bácsi, őket mindenképpen szeretném megemlíteni. Azóta rendeztünk már hat versenyt, és sok embert megtanítottunk repülni. Elgondolkodtat, hogy a sárkányrepülésben az átlagos populációhoz képest, nagyobb a jó emberek aránya. Aztán akiket példaképnek tudok tekinteni, SZÁSZ PETI, Újhelyi Balázs, BALKÓ IMI, ők a legjobb barátaim a sárkányosok közül, de sorolhatnám, mert hosszú a lista. HENCZ KRISZTIÁN Debrecenben, Ördögh Zsolti, Elek Nyíregyházán, mind nagyon jó emberek, sokat tanulok tőlük. Mindenkinek megvan a maga hóbortja, de ha tanulunk egymástól, talán mindannyian jobbak leszünk. ■





Mint kezdő szeretném megosztani személyes tapasztalataimat azokkal, akik még bizonytalanok és csak kacsingatnak afelé az élmény felé, amit a siklóernyőzés nyújthat. Mivel anyagi helyzetem elég korlátozott, ezért hosszú évekig csak sóvárogva néztem azokat, akiknek megadatott a repülés lehetősége, ami nekem oly távolinak és elérhetetlennek tűnt. Az önálló kisgépes repülés csak a kiváltságosok passziója, ezért ez szóba se jöhetett; a vitorlázás pedig túl kötött és időigényes, és mint kívülről, meg tudom ítélni: macerás is. Na, akkor mi legyen?

Nézzünk utána hogy is megy ez a siklóernyőzés. Kezdetnek kapóra jött az internet, a felszerelések és iskolák sokasága között teljesen elvesztem az érzésem magam. Olyan vízre eveztem,



amit abszolút nem ismerek és sajnos ismeretségi körömben sem volt olyan, aki bevezetett volna a siklóernyőzés rejtelmeibe. Tehát választanom kell a neten található iskolák közül. Volt két fő, és egy majdnem fő szempont. A legnagyobb szempont az ár. Azok közül, amiket

találtam, csak egy-két iskola mert leírni hogy mennyi is a képzés; a legtöbb csak érdeklődésre, de a találtakból is egy olyan 50-60 ezer forintos átlag jött ki (gyalogernyős képzés). Mivel nem sok hegy van szép hazánkban, ezért eleve csak a hátimotoros siklóernyőzés érdekelt. Egy: lusta vagyok hegyet mászni; kettő: a legtöbb hegyről már kitiltották a siklóernyőseket, három:

ahonnan még nem ott meg annyian vannak hogy talán órákat kell várni a startig és még sorolhatnám. Na, olyat, hogy csak hátimotoros képzés, viszont szinte egyet se találtam. Főleg nem olyat ahol biztosítanak minden felszerelést. Előtte szerezzem meg a siklóernyős vizsgát, utána meg vegyek saját motort, ernyőt és azzal mehetek.

Másik főszempont a tanfolyás helye, mert ugye ne legyen nagyon messze. Amit akkor nem nagyon tartottam főszempontnak, az az oktatás színvonala, az, amit most már a legeslegeslegessé helyre tennék. Amióta „bekerültem” siklóernyősök táborába, volt alkalmam beszélgetni más és más iskolák növendékeivel, és sajna sok helyről hallottam „nagyüzemi” képzésről. Sok nebuló kevés és rossz minőségű cuccra.

Na most mit is csináljak? Mivel Dunakeszin lakom, hát kezdjük itt a személyes tapasztalatszerzést. Első alkalommal csak úgy messziről nézegettem őket, majd közelebb merészkedtem. Már az első benyomásom nagyon pozitív volt. Úgy éreztem, hogy szinte rögtön befogadtak. Tandemrepülésre invitáltak, amibe egy kis vonakodás után (motor-kerékpáron se szeretek utas lenni) belementem – és akkor úgy éreztem, „hazataláltam”. Hát igen, a szabad repülés

mással össze nem hasonlítható élménye elkábított; azonnal függője lettem, így hát máris a részletekről tájékozódtam. Mondhatom, szerencsémre megtudtam hogy ez egy képzési helyszíne, az ASE Óbuda Siklóernyős Iskolának. Tájékoztattak, hogy teljesen nulláról indulóknak is (az én volnék) lehetősége van hátimotoros képzésre, amihez teljes felszerelést nyújtanak cirka 120 ezer magyar királyi forintért. Egy kis osztás-szorzás, és néhány álmatlan éjszaka után úgy döntöttem, belevágok.

És nem bántam meg. A gyakorlati képzések rugalmasak, teljesen a növendék szabadidejéhez alkalmazkodnak (és persze az időjáráshoz). Szinte mindig központban éreztem magam. A motoros oktatóim Szalma Gábor és Kiss István, valamint gyalogernyős oktatóm Tóth Zsuzsanna közvetlensége és birkatürelme, (mert ugye nem vagyok egyszerű tanítvány) és szinte baráti hozzáállásuk példaértékű. Na és ide kell soroljam Kerekes László (Guriga) lebilincselő és igen jó hangulatú elméleti előadásait, akinek szakmai felkészültsége irigylésre méltó. Na de ennyit oktatóim polírozásáról, még elbázzák magukat...

És egyszer csak eljött a nagy nap alig néhány hét elteltével az első szaladgálásaim óta. Az önálló motoros repülés. Huu! mitagadás, volt egy kis zabszem effektusom de gond nélkül túléltem; és azt hiszem, erre még nagypapa koromban is emlékezni fogok.

Most, 19 felszállással a hátam mögött (vajon meddig fogom számolni?) a még dilemmázókat szeretném átbillenteni a holtpontra, és cselekvésre ösztökélni, hogy vágjanak bele, megéri. ■



Dolomitok

A tavalyi túra után biztos voltam benne, hogy vissza fogok még menni. Azt hogy mikor, még nem tudtam, de akartam. És, ha az ember valamit nagyon akar, az megvalósul.



Pamír sokszor megrótt már minket, hogy minek megyünk ilyen drága helyekre, miért nem megyünk inkább vele Szlovákiába, meg Ausztriába... Tudom, hogy mindenhol, ahol nagy hegyek vannak, gyönyörű a repülés, de szerintem a Dolomitok egyszerűen csodálatos. Nagy szintkülönbség, (majd 1000 m) füves, sziklás, lapos, meredek, mindenféle starthelyek, hegymászóknak millió kiépített mászóhely...

Túraszervezőnk tavaly azt mondta, hogy kezdőket nem visz ki, mert ahhoz túl kemény ez a hely. Amikor körbenéztünk, rögtön világossá vált, hogy miért. A starthelyek közelében a sziklák – amelyeken fel lehet lejtőzni, vagy a közelükben kell kitekerni – valóban elgondolkodtatják az embert. Ha igazán jó az idő, akkor nagyon kemény liftek váltják egymást. Ha a sziklák közelében kap valaki egy csukást, abból komoly baj lehet, ha nem eléggé felkészült.

Idén nem volt olyan kedvező az időjárás. Az igazán kemény, durva termikes napok elmaradtak. Ehelyett többnyire zárt felhőzet és alacsony felhőalap boldogította az oda érkezőket. Furcsa volt, amikor a starthelyen felfedeztük, hogy mennyi magyar utazott ki ugyanebben az időpontban ide, a csodák birodalmába.

Nicsak, még Pamír is!

Az is furcsa volt, hogy idén egész héten azt a starthelyet használtuk, amit tavaly csupán a reggeli lecsúszkálásokhoz. A termik, ha végre kicsit kisütött a nap, mindig ugyanott volt megtalálható, szinte tutira lehetett menni. Amikor azonban összezáródott az ég, akkor megéreztek a tömeghátrányát, azt a bizonyos „Óbuda-feelinget”. Volt, akivel meg kellett beszélni, hogy mi az a lejtőszabály, de nagyobb baj nem történt.



TÓTH ZSUZSI
Fotók: a szerző

A hét végén a világranglista 21. helyezettje, a világklasszis JIMMY PACHER társaságában vacsoráztunk. Azt mondta, másnap verseny lesz; mire mi négyen, TASI, KOLOS, JOE meg én bevezetünk. Csak legyen jó az idő!

Nekem valamiért az első napokban nem ment a repülés. Nem értettem, hogy miért, nem tudtam mi a baj, de nem ment. Nem álltam be lejtőzni a tömegbe, nem csatlakoztam egyetlen olyan termikbe sem, amiben 4-5 embernél több volt, valahogy mindenki zavart, mindenki útban volt. Aztán egyik este leültem, hogy átgondoljam mi a baj. A hibákat és a reakcióimat elemezve végül nem volt nehéz kislabizálni: félek a tömegtől, nem bízom a többi pilótában.

Hogy miért? Néhány hete Óbudán volt egy „találkozásom” egy tanulóval, aki úgy fordult be a termikbe, amit tekintem, hogy nem vette tudomásul, én is ott vagyok. Csúnyán egymásba gabalyodtunk, majd valami isteni csoda folytán a két ernyő szétvált, és tovább repülhettünk baleset nélkül. Most a tömegben az ütközéstől féltem. Tudtam, hogy ez az a félelem, amit le kell küzdenem. És erre nem is lehetett volna kiválóbb alkalom, mint egy 100 fős verseny.

Csapatunk szombaton már Jimmy mellett kiterítve várta a befűjást.

Én nagyon izgultam. Végre kisütött a nap, volt termik, de már csak a versenyre figyeltem.

Jimmy startját ováció követte, mivel egészen nagy tábor szurkolt neki. Rögtön ment utána Tasi, nehogy lemaradjon, majd én következtem. Igen, de nem volt szél.

A többiek emelkedtek és távolodtak.

Nyugi, gondoltam, még van idő, hiszen a startablak 40 perc múlva nyit. Eszembe jutott az is, Tasi azt mondta, menjünk a lelegején és maradjunk együtt, ha lehet. De nem fújt a szél... Kedvenc kabala segítóm, KINGA figyelmeztetett, itt a befújás. Felhúzás, ellenőrzés, gyorsítás, beülés, majd egy jó nagy sikoly, mert valami hanyatt vágott.

Tudtam, hogy megcsíptem egy jó kis porördögöt, mert a starthelyen többször is a frászt hozták ránk, de én már repültem, és minden tapasztalatomra szükségem volt, hogy egyben maradjon a kupola. Megúsztam, gondoltam, majd az jutott eszembe, milyen jó, hogy idén a legszélsőségesebb helyzeteket is kipróbáltam kis repülőmmel. A következő gondolatom pedig az volt, köszönöm, ennyi elég volt, megyek leszállni. De nem mentem, mert eszembe jutott, hogy miért is jöttem el ide, a Dolomitokba. Irány az élboly. A szokásos helyen ott a tuti lift, ami ma tényleg olyan igazi „dolomitos” emelés volt. Mintegy 40-50 pilóta termikelt, akik érdekes módon most nem zavartak. Mindenkinek pontosan kiszámítható volt a mozgása, tudta, mikor csatlakozzon be, vagy induljon el az ablak felé anélkül, hogy csúnyán befelhőzzön, de mégis elég magasan odaérjen.

Nekem is sikerült kitekerni: na spuri, át a starthenger közelébe a másik hegyre. Mikor átértem, még 15 perc volt az ablaknyitásig. Hihetetlen tumultusban, a felhőből fülcsukással „menekülő” versenytársak között, s mégis biztonságban, mert pontosan tudtam, hogy mindenki lát, mindenki figyel. Amikor a startablak kinyílt, a többnyire GIN Boomerangokkal versenyző mezőny tagjai méhrajként érintet-

ték a pontot, majd beleállva a gyorsítóba suhantak tovább, vissza, a starthely mögötti első fordulóponthoz.

Fura volt, mintha ezek az ernyők nem merülnének. Illedelmesen kijebb húzód-tam, hadd menjenek. Én úgysem nyerek, de megpróbáltam lekövetni őket, hátha sikerül célba érni.

Így hát én is beleálltam a gyorsítóba, és mentem a „nagyok” után. Útközben a starthely

melletti tuti liftben még megálltam tekerni. Kicsit kapaszkodós volt, csukogott is, de már nem érdekelt. A sziklák végén megvolt a fordulópont, irány a következő! Kitekerés, gyorsító, felhőalap, át a völgyön...

A 2. fordulópont előtt izgultam egy kicsit, mert hegynívóban voltam és még kellett pár száz méter, de jött a dolomitos,

kapaszkodós emelés és az segített rajtam. A repülés során volt még néhány húzós rész, jól jött volna némi helyismeret. Végül 36 km repülés után a harmadik fordulópont előtt, fáradtan, de nagyon elégedetten leszálltam. Nem repültem végig a feladatot, mégsem szomorkodtam.

Hogy miért?

Már nem féltem az emberektől. Nem volt gond, hogy többen vannak egy termikben körülöttem. Olyan időjárásban repülhettem olyan körülmények között, amit itthon, sohasem tudnék meg-

tapasztalni. Pontosan tudtam, melyik pont volt az, amikor nem tekertem elég magasra ahhoz, hogy át tudjam repülni a két hegy közötti völgyet. Tasi Gabi megjegyzéseiből, amik többnyire úgy kezdődnek, hogy „na figyelj, mutatok valami okosságot...” vagy hogy „az a baj...” ismét sokat tanulhattam. Vannak olyan túrák, ahová az ember elmegy, repül, jól érzi magát és vannak olyanok, ahol mindemellett nagyon sokat lehet tapasztalni.

Én ezért szeretek ezekre a „drága” táborokra menni. Mert minden alkalommal tanulok valamit, ami az én és később a tanulóim biztonságát megsokszorozzák.

Szívesen fizetem ki a „drága” utat, ha Jimmy Pacher súgja meg a „titkokat”, és nagyon szívesen megyek olyan emberekkel, mint akik most is és annyi más táboron ott voltak velünk. És persze, hogy ez már megint az Airborne Team... ■





1.

Veterántalálkozó 2005, avagy Vének az esőben

Ne menj tovább, ez már Nový Smokovec! – GURIGA másodszor is visszafordul a helységnévtáblánál; én meg tovább próbálkozom a PMR-rel: „Pamírpamír! Itt a Gurigák kocsija, vétél!” – de semmi válasz. Vigasztalanul esik az eső, nedvesen csillog az aszfalt; nem látjuk, de szinte érezzük, mint nyomnak lefelé az egyikét száz méterre fölöttünk gomolygó felhők. Pontosan, mint az előrejelzés – de hát veterántalálkozó van, a Magas-

Tátrában; ki hinne a meteor-nak, hogyha idén először ő is leülhet egy kis székre a nagy öregek klubjában? Már persze mielőtt fölmászik a nagy hegyre, hogy lerepüljön a nagy öregekkel... Meg

aztán ki hinne a meteor-nak, ha délután tornyos gomolyok közt, felhőszagató szélben jött Budapesttől végig?!

Guriga pár évvel kevésbé idealista. Megáll az út szélén, leinti a rádiózást, és telefonon próbálkozik. Már hallom is a készülékből PAMÍR recsegő instrukcióit: „...átjöttek a helységnévtáblán – mi? dehogy Starý Smokovec! Honnan veszed ezt? én írtam a *Madártoll*-ban? na mindegy, átjöttek a táblán...” – s már megyünk is, ezúttal át a táblán, és már látjuk is Pamír hórihorgas sziluettjét, amint – a késői időpont miatt, hogy úgy mondjam, jellegzetes járással – élénk siet egy mellékutcából a vasúti átjárón keresztül. A *Madártoll* szerkesztősége megérkezett.

– Hányan vagytok? Mi az, gyereket is hoztál? – így az első két kérdés, hogy KISBERCI majd’ vissza-

bújik az ernyők közé. ŠTEFAN GÁLLIK háza, a Delta Panzió tényleg szinte kipúposodik a vendégektől. Emelkedett a hangulat, két perc alatt harmincszor mutakozom be a társalgóban; nem is tudom, mióta van a kezemben ez a pohár vörösbort. Végül megállok; és ha már, akkor két csinos kollegina mellett: ANICKÁT eddig csak kiváló fotói révén, BRONICKÁT meg a cseh *Pilótából* ismertem. Közben már a helyi polgármester szónokol Pamír tolmácsolásával, ámde slivovicás pohárral a kezében, „a sport mint olyan fontosságáról”.

Guriga a tetőtéri „tömegszobában” kap elhelyezést; mi, a két Berci a földszinten, a társalgóval szemben. Korán nyugovóra térünk, így fél háromig hallgathatjuk az öreg pilóták „beszélgetését”, majd rövid álom következik, amit iszonyatos ébredés követ: szobatársunk alighanem a motoros alvás szlovák bajnoka. Nem is értettem este még, hogyan lakhat egyedül a zsúfolt panzióban...

Pozor! Vlak! Pozor! Vlak! – ébreszt a vasúti átjáró csengője. Az ablakhoz támoalgok: reménytelen szürke ég előtt csattog el a vadenatúj motorvonat Poprád felé. A Kárpátok legma-



BERIC
FOTÓK:
A SZERZŐ; KISBERCI

gasabb pontja, a Gerlach mélyen elrejtőzött a felhőben; előhegye, a Szalóki-csúcs is csak néha dugja ki hósapkás fejét. Az ablak alatt búslakodik a találkozó díszveteránja: az egykori Csehszlovákia egyik legelső sárkánya. Fóliáján halkán kopog az eső. Ma nem lesz repülés, az szinte biztos.

Az út melletti panziók mögött a régi szép időkre emlékeztető blokkházak; egyik-

nek a földszintjén itt felejtődött az „üzletsor” is; igencsak utószezoni választékkal. Ezért FELDMANNPAPA autóján át-megyünk Ótátrafüredre, ahol a Monarchia óta megszokott elegancia közt egy CBA-áruház képviseli a mai Európát. Szerencsére árban lájtos borovička meg nyolckoronás sör is akad a polcokon.

Jobb híján visszaöngöngünk a panzióba, és a társalgóban szorongók számát szaporítjuk. Most már frakciók beszélgetnek halkán magyarul, szlovákul, angolul; időnként feltűnik valaki egy újabb ötliteres demizson olasz asztali borral. JURAJ KOČAN viszont egy kazal videókazettát hoz, benyom egyet a lejátszóba, és a tévén fakult kép jelenik meg:

bajuszos fiatalemberek, trapéznadrágos lányok, csövek, kertifólia – egy segédmotoros sárkány száll föl, tán a hetvenes évek végén.

Körülpillantok a szobában, egyre többen néznek fölfelé, a plafon alá szerelt tévére. A képernyőn most a főtartóra szerelt kamera képe látszik: valami káposztaföld felett pár méterrel repül a sárkány; hátulról süt a Nap, repülő és árnyéka lassan



2.



3.

közelítenek egymáshoz a káposztafejek tetején.

Bűvölt csend támad. Csak nézzük azt az árnyékot – és repülünk. Pilóták vagyunk immár megint, és nem vének az esőben, egy panzióban.

Most *megérezem*, miért fontos ez a találkozó. Eddig, afféle veterán csecsemőként (52 éves vagyok az itteni számítás szerint, azaz 46+6 év repülés) jobbra megfelelt az előzetes várakozásomnak: nagy dumák, piálás, repülés (utóbbi fájón hiányzik ugyan) – de most *megérezem* azt is, aminek csak távolról, a vágyaimban voltam részese annak idején: a *hőskort*. Azt az időt, amikor ez a pár ember letépte magáról a Föld és a diktatúra nyűgét, és nájlón szárnyán, csakazértis, elrepült a szebb, szabadabb jövő felé.

Magam korban közéjük tartozom ugyan, de pilótaként

csak kisasuk vagyok; ezért az őssárkány repülését velük újra nem élhetem. Én viszont a képet látva, az az Exupéry-bolond tizenhét éves kölyök vagyok megint, aki 1977-ben, a felnémeti kertből, tátott szájjal, meredt szemmel néz óraszám az égre. És szeretne ő is ott lenni fönt; ahol apró, hártás szárnyak köröznnek, magasan az Eged fölött.

A társaság aztán eloszlik; többen elmennek megnézni a Dobsinai-jégbarlangot. Mi is autóból ülünk és lemegyünk a felhők alá, az Alacsony-Tátra egyik névtelen nyúlványára, ahol Guriga „tud egy remek starthelyet”; mert már tényleg elégünk van a földből. Kisbercinek meg nekem hihetetlen és örömteli újság, hogy itt a hegy nemcsak a turisták, vadászok és krosszmotorosok birodalma. Fölmászunk a Suzukival az erdei úton, aztán tovább gyalog a csupavíz erdőben, és harmadikra megtaláljuk a starthelyet.

Ideális. Vagy négyszáz méter szintkülönbség; szinte golfpálya-tiszta terítőhely; hosszú, meredek nekifutási lehetőség; több és nagy leszálló – otthon három ilyen, ha akad az országban. De a szél felhátas, és egy hatperces siklásért nincs értelme összevizezni az ernyőket. Visszamegyünk hát. Keresztül ismét a Tatranská Lesnán, aminek gyönyörű, többszáz hektáros fenyvesét tavasszal tövestül csavarta ki a tornádó. Szívszorító látvány.

Este a „Faház” néven ismert kifizetésben sztrapacsakát eszünk, ki több, ki kevesebb sörrel; majd BÍRÓ BÁLINTTAL szakértünk óraszám a panzióban. Bizonyos jelekből egyre nyilvánvalóbb, hogy mindenkinek kezd az agyára menni az időjárás.

Ez vasárnap délelőtt csap át a végső cselekvésbe. Pedig reggel még előbújik a Szalóki-csúcs, csalogatóan,



4.



5.

mint egy hegyitündér. Jobbra a Lomnic is látszik pár pillanatig, szintén hófátyolban; gombostűfejnyi lanovka mászik fölfelé a láthatatlan kötélén. Mi meg odaodasandítva, reménykedve futkosunk a Delta Panzió előtt; lobogtatjuk a veterán rogallót – hihetetlen: alig nehezebb, mint egy siklóernyő. Pamír már szervezi is a hegymászó-különítményt, aki meg nem akar mászni, azt a lanovkával csábítja, hogy majd mekkorát lehet a Lomnic alól repülni! Már mennénk is, amikor újra beborul az ég, és tünde hegyeink úgy lengenek tova a szürkességbe, mint szép hajnali álom egy nagy városi reggelen.

6.



Így hát vége. Összeölelkezünk mindenki; a búcsú kicsit fájdalmas, szereteteli gesztusában továtúnnek a nyelvi akadályok. Štefan és a felesége ölelnek meg bennünket utoljára: *visszajövünk!* – mondom. Bólintanak: várunk!

Elindulunk, ezúttal egy végsőig feltűzött főpilótával a volánnál. Azt mondja: úgy nem megyünk haza, hogy ne repültünk volna. Még arra is el van szánva, hogy föllopózzunk a Král'ova Hol'a 1948 méteres, természetvédelmi területté nyilvánított csúcsára. De a Király, sőt a Chopok, mi több, Pamír hegye sem kegyes ma hozzánk: felhőben a csúcs, háttas a szél, vagy mindkettő. Így hát gyönyörködünk a vidékben – tán először békélek meg az uniós csatlakozással: már nem azon bánkodom, hogy köztünk a határ, hanem annak örülök, hogy egy személyivel jöhetünk-mehetünk át rajta. Három autóval vagyunk, Bíró Bálinttal és a SOBOR-családdal rádióon mutogatjuk egymásnak a szépségeket.

Végre megállunk a Podkonice melletti Pleše leszálló

lójában. Az út mellett takarmányraktár; pár légvezeték erre-arra; legelő (teli a fűbe rakott „lepényaknákkal”) – de ami a fő! az ottelejtett szélszalag bágyadtan a hegy felé lengedez. A starthely négyszáz méterrel fölöttünk, egy lefutógerinc tetején van, innen nem is látszik. De aszfaltút vezet föl szinte végig; onnan meg autóval is járható földút. Így hát különösebb erőlködés nélkül meglátjuk a több futballpályányi, enyhe lejtésű fennsíkot, amelyen – mily meglepetés – félhátas szellő fújdogál.

No de most már aztán elég. Kiterítünk a nedves fűbe; a felhők kíváncsian gyülekeznek fölöttünk.

Elsőként Guriga startol: Sigma ötöse egy pillanat alatt fölugrik a feje fölé, aztán csak fut, fut a lejtő széle felé. Végre fölemelkedik, visszaesik, megint föl – elstartol. Mi lesz itt velem, meg az Oxygennel... Bálint is megszakítja a startot, aztán a lejtő széléről mégiscsak fölszáll. Én próbálkozom, elsőre én is hiába. Most Kisberci jön a fiatalság pimaszságával és lábizmaival; nincs is gond, sem vele, sem az ifjabb Soborral; elszállnak. Egyedül maradok a hegytetőn, félhátaszélben a hétkilós, nedves kupolámmal, meg azzal a bizonyos zabszemmel a beülőben. A feladat a legkevésbé sem bonyolult, csak hát az én ernyőmnek szél kell! és kétszer-háromszor végigfutni a hegytetőn az én veterán

ízületeimmel meg edzettségemmel... brrr.

Háttalstart, hogy lássam az ernyőt. Na. Indulni kéne.

Ekkor valami kopogást hallok. Pont olyat, mint – az eső a kupolán?! *hogya* *#@&><\$...!! de az ernyőm úgy jön föl, mint még életemben soha; megpördülök, és rohanni kezdek; esőcseppek vágódnak az arcomba, de csak rohanok, rohanok, rohanok, és...

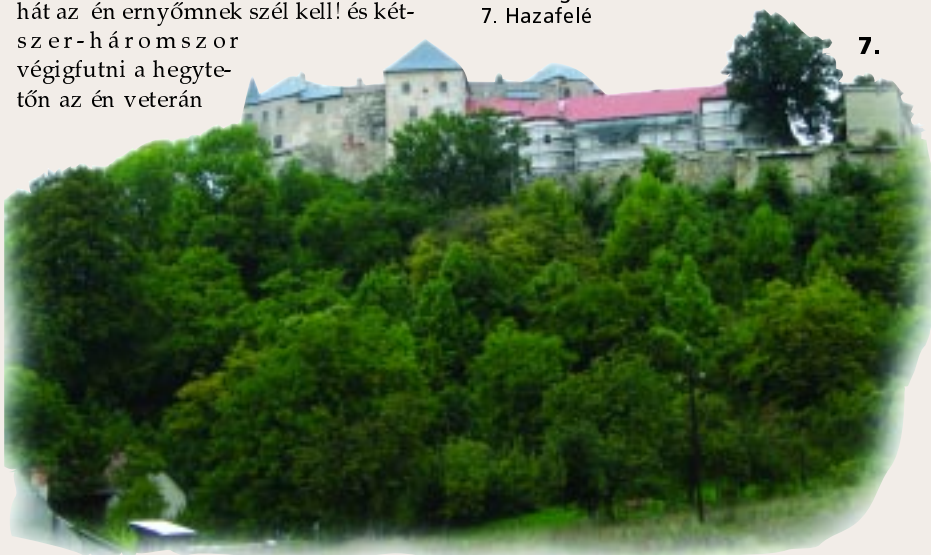
...fölemelkedem a hegytetőről. Na, öreg pilóta. Kitárul alattam a hegyoldal, a falu: a leszálló közelebb van, mint gondoltam, plusz kétszázon érek fölé – mi-csoda hely lehet ez termikes időben! A levegő meg se rezzen, csak az eső veri a kupolát, az arcomat. Óvatosan bánok a fékekkel, nem tudom, mennyire ázott el a szárny; hatalmas iskolakört repülök, és leszállok a többiek közé.

Ennyit adott – mondom hangosan, és csatlakozom a társaimhoz. Hajtogatunk; vének az esőben. ■

Képek jegyzéke:

1. Veteránok
2. Pamír
3. Csak nézzük, és repülünk
4. Házigazdánk, Štefan
5. Vojto bácsi jó társaságban
6. A Magas-Tátára
7. Hazafelé

7.



Szenvedélybeteg lettem. Sosem gondoltam volna, hogy ennyire megőrülhetek valamiért, ez már szinte fanatizmus. Mégis a legnagyobb elégedettséggel tölt el a gondolat, hogy végre nekem is van rezgésszámom, amely megegyezik a többiekével, akikkel az elmúlt hónapjaimat töltöttem.

Együtt rebbenünk hegygerincről hegygerincre, mint a fekete madarak, mikor csoportosan felröppennek, sebesen cikázva, teljes harmóniában.

A reggeli derengésben csörög a telefonom, érte nyúlok a takaróm alól, a hangom még álmosan rekedt, de három-negyed óra múlva már egy tizenöt kilós zsákkal a hátamon elhagyom a mocskos üvegvárost, hogy részévé váljak az égnek, megcsapjon a felhőszag. Ez az óriási zsák szinte hozzánőtt a húsomhoz, részemmé vált, meghosszabbítása a testemnek az, ami benne van. Benne van az őrületem, a szenvedélyem, benne vannak a szárnyaim. A hegycsúcsra

felérve egy szippantás a tüdőbe, már érzem is a szelet az arcomon. Elégedetten körülhordozom a tekintetem az alattam elterülő mélységen, a völgyben a falvak apró házain, a távolba kígyózó utakon. Az erdő befogad. Összemosolygunk a többiekkel, ahogy ledobjuk a hátizsákokat, és csomagolni kezdünk.

Pár perccel később a kiterített ernyővel mögöttem várom a befújást, bukó a fejemen, fém a kezemben, és jön is az a szél, mely kiemel. Fújjon csak, vigyen fel a nagy kékségbe!

Egy kis dinamikus belefutás, majd a kupola zizegve megtelik levegővel, a nap elvakít, feszülnek a zsinórok, szorítanak a hevederek, és kezdődik az utazás. A fejem felett a siklóernyőm, alattam a talaj távolodik, előttem maga a szabadság. Sok kis félbevágott citromkarika telíti meg az eget, eleinte csak játszanak a lejtőn egymás mellett elsuhanva, egyhelyben lebegve, vagy örült spirálokat meghúzva, de ha úgy

tartja kedvük, csak elindulnak, amerre a szél viszi őket, és csak repülnek több száz kilométeren át.

Még soha életemben nem éreztem ilyet azelőtt. Az adrenalin remegteti a lábam, a szívem diktálta lüktetés szét-feszíti a gyenge testem. Mindent elfelejtek odafenn, csak én vagyok, borzasztóan egyedül, végtelen összhangban magammal. Minden olyan parányivá válik. Az emberek odalenn, a problémáim idebenn, és az egész életem.

Földi létre predestináltattunk, két lábbon járni, és csak hagymázás delíriumban álmodni a madárlétről. Két méterre a földtől zajlik le az egész kis életünk. Milliók élete, szorosan egymás mellett. Hogy mondjam el, milyen ebből kitörni? Az emberek száma drasztikusan csökken körülöttem, és ha zuhansz, senki sincs ott, hogy elkapjon.

Mindig erősnek éreztem magam, de ma félttem. Nem a becsapódástól, hanem az elmúlástól. Még nem vagyok kész, még nem vagyok teljes. Nem az útra gondolok, amit öregkori halálomig képzeltem, hanem a lelkemre. Még nincs megformálva, kiforratlan.

Miért nem élek úgy, ahogy élhetnék? Csak az összhang hiányzik. Ki kell öl-nöm magamból a frusztrációt, szorongást, az irigységet és az elégedetlenséget. Ezt mind a társadalomnak megfelelni vágyás plántálta belém, ki sem téphetem a mélyreható gyökereket sérülés nélkül. A sebek befornak, mégis mitől félek? Az individualizmus magányra kárhoztat, de ha egyszer ez az ára?

Ha történne valami, akár egy rossz reakció egy csukásra, lezuhannék, összetörnék. Megszűnnék hirtelen, s az emlékem is, mint forró lehelet a jéggrózsás üvegen, eltűnne idővel. A levegőben minden pillanatban érzem ezt, tudatosabban, mint valaha, tudom, hogy porcelán vagyok.

Ez sok mindent más megvilágításba helyez. Sosem tudhatod, hogy végződik a napod onnantól, hogy reggel elnyújtózol a takaród alatt. Megcsúszol a fürdőkádban, megráz a hajszárítód, kilépsz a házból és elüt egy autó az utcában, vagy te karambolozol karácsony este türelmetlenül hazafelé tartva.

Talán pont ezt szeretem benne a legjobban. A veszély eszembe juttatja, hogy élek, pulzál a lényem, szinte érzem a tüdőmbe áramló levegő sebességét, mintha hosszú víz alatti sodródás után először bukkannék a felszínre. Puha ujjvégeim még sohasem vágyakoztak ennyire a tapintásra, a szemem szinte képtelen befogadni azt a rengeteg színt, ami körülvesz. Eddig egy sima és szürke burokban éltem, kis viharfelhővel, feszültséggel.

Ki vagyok pányvázva, hogy el ne sodródjak, de azt veszem észre, hogy nem bírom elviselni a saját kezűleg csomózott béklyóimat, sorban magam vágom el őket.

Ülök egy teázóban, tanulok a könyvtárban, órán vagyok az egyetemen, és közben hallom a szél zúgását a berceken, ahogy a fák koronáján végigszalad. Érzem a csontjaimban a sutto-gva hívó szavát, borzongás kerülgeti a gerincem. A szék bársonya még tartja a testem melegét, a toll még gurul egy kicsit az asztal érdességén, a papíron az utolsó betűk elúsznak. Szülők, barátok, tanárok néznek utánam értetlenül, de engem csak a levegőég érdekel. Szökés a biztostól, a szabályostól, a kiszámíthatótól. Csak adni akarok magamnak még pár évet az üvöltésre, ami csak a torkomon kifér, hogy aztán évek múlva is elégedetten zümöghessek a négy fal között.

Állítsd meg a percet, most kiszállok egy kicsit.

Nem tudom hova vezet ez az út, csak azt tudom, hogy letértem az egyenes



pályáról, melyen oly sokan haladnak, egy girbe-gurba mellékútra, amely fogalmam sincs hova vezet, de megkísért minden porcikámban. Már megtettem az első pár lépést, érzem innen nincs visszaút. Kíváncsi vagyok, kik járnak rajta, és hogy én ki leszek, ha a végére jutottam.

Talán ez is egyfajta kapuzárási pánik. Ideát még bohém egyetemista vagyok, kicsit szertelen, homálybavesző árnykép-csupán. Még élvezettel tekergünk a sötétben, néha-néha összekoccanunk, kicsit zuhanunk.

Viszont nemsokára fel kell nőni, pár év, és itt a diplomaosztás. Felelősségteljes állást kell vállalni, le kell menni kutyába, és kockafejet növeszteni. Talán így van, és pánik tört rám.

Félek, ha egyszer kilépek a fényre, a kapu végérvényesen bezáródik mögöttem, és egész életemben sebes lesz a kezem a kaparásától.

Számomra megszakadt a napok monoton vonulása, a gépies mechanizmusoké. Az idő már nem ugyanolyan gyors

san telik. Valami változás van folyamatban bennem. Mintha az egész gépezet meg-megállna időnként, és én kiszakadnék a síkból, ezzel nyerve órákat, amit elcsenve az égen tölthetek a harmadik dimenzióban, mely csak keveseknek nyílik meg.

Az önmegvalósításnak és magunk kiteljesítésének sokféle módja van. Én már nemcsak álmodom a repülésről, mostmár része az életemnek.

Az élet pedig veszélyes, és biztos halállal végződik. Persze egyáltalán nem mindegy mikor, ha lehet inkább utóbb, mint előbb, de az időpont meghatározása rajtunk kívülálló.

Mit tehetünk?

Élvezzük, amíg tart, ne rontsuk el.

Én részemről örömmel töltök minden egyes napot, amikor új nap virrad, nem rágódom feleslegesen azon, ami már úgyis elmúlt, továbbá képtelenség változtatni rajta, és minden egyes szeles napon mosolyogva várom a hegytetőn a befújást, mögöttem a kiterített ernyőmmel. **Ozius**

Új!

Hirdetési tarifáink 2006. január 1-től

Apró:	500 Ft
1/6	2500 Ft
1/3	4000 Ft
1/2	6000 Ft
1/1	10.000 Ft

Borítóbelsőn 25%, 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. 171.** A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”. Átutalással is fizethetsz, a **65100149-11301903** számlaszámra!

MAGYAR BERTALAN (beric)

E-mail: beric@index.hu

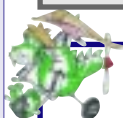
Telefon: (30) 9642-652



SOL Ellus
DHV 1-2-es,
2005-ös síklőernyő,
95-120kg start súlyú,
bontatlan, 290 ezer Ft-ért,
EDEL Perché
DHV 2-es 1996-os 70-95kg
start súlyú, 60ezer Ft-os
irányáron eladó. Tel.:
(24) 460-284, (20) 4210-212



**Flytec
variók
egyenesen
a gyárból!
Gyári áron!
Telefon:
(20) 945-2004
HEMI**



**Motoros
sárkány:
Apollo C-19D szárny;
Rotax 618 motor;
Jet trike
2 éves, 50 üzemórát
repült.
Iá.: 2 millió 600 ezer Ft
Tel.:
(30) 9415-401**



Eladó: APOLLÓ C-17TN carbon szárny

3 hónapos, 70 percet repült; 2006-ig biztosítással; színe: UV narancs és fehér. Kipróbálható!

ára: 600 ezer Ft
Tel.: 30/981-1313

e-mail:
jaroschimre@axelero.hu

3/3



**Rakétás
mentőernyő rendszerek,
motoros sárkányra, UL-re,
VLA-ra, motoros-
és vitorlázógépre.
Magyar típusalkalmassággal!**

www.utrebo.vnet.hu
utrebo@vnet.hu
20/542-61-98

3/3



Sárkány- repülő eladó!

Motor: 582 vizes.

Szárny: C15TN.

Trike: Apollo Jet Star.

Műszerezettség: teljes.

Érdeklődni lehet:

(06-30) 9343-010

4/3



**Eladó egy
Wills-Wing Fusion 150
gyalogsárkány,
újszerű állapotban**

**POSZPISEL GYULA
Tel.: (30) 411-4701**



**Eladó
800 ezer Ft-ért
Apollo CX-MD
RacerGT trike
R503, egy porlasztó
háromtollú Warp carbon sróf
fényoszorók, silencer!
Hangárban tárolt, sérülésmentes és jól
karbantartott, 6 éves, 160 óra
üzemidő, 2. tulajtól.**

Tel: 06-70-578-3848

2/1



**Apollo C-17 szárny;
DeltaJet trike,
582 DCDI Rotax
motorral; háromtollú
Warpdrise légsavarral,
teljes
műszerezettséggel,
lajtromozottan eladó.
Tel.: (30) 916-3966**



<http://www.pro-design.at>

A Pro-design ernyőit a legmodernebb Skytex anyagokból gyártja.

(Pl. a Thema ernyő a New Skytex Polyamide (Nylon) NCV Porcher (F) 40±2 gr/m² S9017 (E38A/E85A/E77A) anyagból készül). A Skytex a közhiedelemmel szemben nem a legrégebbi anyag, hanem a legrégebb óta használt ernyőanyag. Sok fajtája létezik, sok fejlesztésen ment keresztül és nagyon sok ernyőgyártó használja jó tulajdonságai miatt.

Tartósságát bizonyítja a Pro-design ernyőre adott garanciája:

Pro-design garancia: 3 év vagy 400 óra! Minden ernyőjére!

A legfontosabb az ernyő minőségének megőrzésében a száraz tárolás! A Pro-design anyagtesztelése kimutatták, hogy az ernyő anyagát a nedvesség rongálja a legjobban, ezért is készítenek (más gyártókkal ellentétben, akik a teljesen légzáró ernyőanyagból készítik a belső zsákot) légeresztő belső zsákot. (Pro-design légeresztő belső zsák: 2250 Ft) Minden ernyőjüket a legnagyobb odafigyeléssel és minőségben gyártják. Minden egyes ernyőt berepülnek, és ezt a szárnyon feltüntetik. A DHV vizsgált ernyőket csak Németországban és Ausztriában szállítják DHV pecséttel, mert ott ez a műszaki vizsga, de nem ez a DHV besorolás. Magyarországra az ernyők DHV pecsét nélkül jönnek, de ettől még a típusra érvényes a DHV besorolása! A magyar műszaki ellenőrzést a klubotok műszaki vezetője végzi.

	THESES	EFFECT II	JAZZ	THEMA	TITAN II	RED JOE	JAZZ-BI
DHV	DHV 1	DHV 1*	DHV 1-2	DHV 1-2**	DHV 2	-	DHV 1-2
Siklószám	7.5-7.8	7.6-7.9	7.8-8.0	8.1-8.4	7.9-8.2	9-9.3	7.5-7.8
Útas	48km/h	49 km/h	50 km/h	52km/h	52 km/h	55 km/h +	44 km/h
Ár	1 179 €	1 139 €	1 179 €	1 379 €	1 529 €	2 089 €	1 609 €
Megjegyzés		* Átlagosan DHV 1-2		** Átlagosan DHV 2			



Bővebb információ az info@pro-design.hu E-mail címen, vagy a telefonszámok egyikén:
+36 30-9219282; +36 20-9521942; +36 20-9455824

Jó leszállást mindenkinek!



siklóernyők

Jó lóra kell tenni

Air Max siklóernyős iskola
www.airmax.hu
Mobil: (20) 9264-251



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

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

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklószám, trimmsebesség. Távolpülőknek...







ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól

BUZZ & RUSH





Hihetetlen, de akkora előrelépés, mint a Nemo a Voxhoz képest. A hozzávetőlegesen odavetett ermyő magától jön fel, (viccen kívül, még hátszélben is), stabilabban, feszesebben és gyorsabban repül, mint az Action, de ami sokkal lényegesebb, egy nagyságrenddel jobban siklik. Vigyázat! Termékes időben nem lehet lejönni vele. Egy „normál” Action esetében a magasság elköptatásához bőségesen elegendes spirál vagy wingover után magasabban találtam magam, mint ahonnan le akartam jönni! Ez nem egy remake, nem ugyanabból a rongyból akarnak még egy levet kifacsarni, ez egy egészen más dimenzió... (Szabó György)

A belépőől olyan merev, hogy a földre kitérgetve már adva van a profil, és csak úgy títonganak a cellák beömlőnyílásai. A legkisebb impulzóra feljön, megáll a zenitén, és türelmesen várja a gázadást. Dinamikusabban fordul, mint elődje, de nem izgága. Nagyon könnyű leszállni vele. Kis túlszállással azt mondanám, hogy ha pilóta helyett egy zsák krumpolt köténék alá, akkor is ugyanúgy repülne. Tapasztalt pilótáknak talán már túlságosan is nyugis, éppen azért, mert nehéz kizökkenteni a stabilitásból – persze nem is erre „tálalták ki”. Nemóval azok is megtanulhatnak repülni, akik soha életükben nem síkőrményöztek. Aki a sebesség szerelmese, rendelheti hátsó trimmel is, MotoNemo néven. (Kocza Zsolt)

Úgy gondoljuk, hogy nem jó az, hogy a Dudek monopóliumhelyzetbe került a motoros ermyők hazai piacán. Mivel azonban tisztán motorozásra tervezett, „S” autostabil profillal gyártott ermyő egy sem ér a Nemo és a Reaction nyomába, vegyes használatukat is kínálunk szentül, elveinkhez híven: késztetől.



Ötvözi a kezdőermyők passzív biztonságát, a haladó szárnyak siklását és teljesítményét, valamint az akrohajlamra utaló robbanékony dinamikát. A 8 JET-FLAP jó munkát végez – minimum sebesség 18–19 km/h, a további „képeső” 37–51 km/h, a siklószám 8,3. Dinamikusabban startolható szélcsendben, de erős szélben sem akar megdőlni. Ajánlott ügyes kezdőnek, haladóknak, „átlagpilótáknak”, évi 30–50 órát repülőknek, és akár a motoros ermyőzés szerelmeseinek is. Fehűtően jól emelkedik, a motor processzióját jól kompenzálja, mindkét irányba fordulékony. Motoroshevederrel utazósebessége 45 km/h, végsebessége 52 km/h, és még itt sem agresszív. Motornál és anélkül is élmény vele termelkenni, remekül állja a turbulenciát.



ITV Tomahawk
A Tomahawk ermyő referencia a francia hűtőmotoros-társadalom számára, könnyű felhúzással, a repülés minden fázisában egyenletes teljesítményével, gyorsaságival és játékosaságával tűnik ki. A Tomahawk 2 esetében a felhúzás még könnyebb, a sebesség tovább nő, és a szárnyvégék enyhe megcsavarása játszó könnyedségi fordulókat tesz lehetővé. A tapasztalt pilóták minden igényt kielégítő, gyors, kényelmesen és jól irányítható, pontosan kanyarodó, élénk és sportos kupola.



ITV Pawnee
Egy ermyő, amelyik az Actiont akarja übe-relni sebességben, de nem reflex profillal. Valószínűleg a maximum, amit a klasszikus síkőrményből ki lehet hozni, úgy, hogy még közben beleér a „standard”, más néven DHV 1 kategóriába. „Automata” startolás, „akrós” fordulékonyaság, teljesítményeműs síkőrszám, ideális játszótárs olyan haladó pilóták számára, akik motor nélkül is szeretnek repülni időnként egy frenetikusát.



www.PARAPOWER.HU

Tesztelhetők az új Parapower hátimotorok

- 4 részre szedhető keret
 - a Power Ignition gyújtásnak és szivattyúnak köszönhetően levegőben könnyűszerrel újraindítható
 - rendelhető alsó, félmelev felső és fix felső emyőbekötéssel
 - továbbra is csak bevált megoldások
 - a létező legharmonikusabb szerkezet
 - 1 év garancia
 - ennél olcsóbbat venni megfontolandó
- Ára: 2200 euró



Műszaki adatok:
Motor: kétkülmű, egyhengeres
Hengerűrtartalom: 96 cc
Sűrítési arány: 11:1
Porlasztó: 20 mm-es membrános
Gyújtás: elektronikus CDI
Röplőlycs kuplung
Állítás: helikoidális fogaskerék
Max. teljesítmény: 12 kW 9000 ford/percen
Tölkör: 56 kg, 90 kg pilótásúlyig optimális.
Tank: 8 liter

Ára: 2900 euró



Simo TRC

Műszaki adatok:
Motor: kétkülmű, egyhengeres
Hengerűrtartalom: 200 cc
Porlasztó: Bing 32
Gyújtás: Power Ignition CDI
Speciális rezonanciapuffogó
Extrakt rendeltet elektronos önindító
Max. teljesítmény: 16 kW 7500 ford/percen
Tölkör: 70 kg, 220 kg pilótásúlyig tandem repülésre alkalmas
Tank: 11 liter

Ára: 3630 euró

FRESH BREEZE

POWERED PARAGLIDER



Xcitor

Műszaki adatok:
h x sz x m: 3,17 x 1,91 x 2
Üres tömeg: 168 kg
hasznos terhel: 200 kg
max. felszállótömeg: 368 kg
üzemanyag: 28 l
min. sebesség: 35 km/h
manőverezősebesség: 80 km/h
max. sebesség: 85 km/h
motor: Hirth 3503
teljesítmény: 70 le 6200 ford/percen



Ára: 18 800 eurótól

OKTATÁS GYÚRÓN

A Fresh Breeze tandem mint oktatási segédeszköz is bevált. Kiss István és Szalma Gábor oktatóink minden növendékét elvisznek szoktatórepülésre az első motoros start előtt. Aki pedig csak az érzésbe akar belekóstolni, szintén náluk jelentkezhet, hogy Gyúron vagy valamelyik másik oktatásra használt placcon feléphessen a levegő lépcsőjén a madarak emeletére.

Kiss István: 06 20 934 05 44,
Szalma Gábor: 06 30 950 74 60

Végre itt egy motor, amely a nehézsúlyú súlyú pilóták számára is lehetővé teszi a tandemezést.

A 26 lóerős Simonini Mini 2+ méret- és tömegadatainak hála napi 15-20 startot is könnyedén végezhetünk. 210-220 kilogramm körüli startsúlyjal is elfogadható emelkedést értünk el.

Érdemes kipróbálni – együtt még jobb a levegőben!

Szalma Gábor
Simonini Mini 2+, a Fresh Breeze által „avionnávalva”
2900 eurótól!



www.vampair.hu

Portálunkon lehetőség van hozzászólásra, saját fotók feltöltésére, valamint aprós és a nagyobb hirdetések elhelyezésére. A motoros könnyűrepüléssel kapcsolatos hírek és aktualitások mellett megtaláljátok az Aeromagazin UL-mellékletében és a Motormadárban megjelent régebbi cikkeket is.



A lányok, a lányok, a lányok angyalok...

...danolták őseink kissé bor- (vagy talán inkább sör-) gőzösen. Ebben a giccses és hozzá nem értésről árulkodó gondolatban azért van valami. Éspedig az, hogy az angyaloknak száma van, repülnek. Mi is ezt szeretnénk, bizonygatjuk egymásnak Helmut Sternel a minap, egy jól sikerült autógiróztatás után. Szomorúan nyugtáztuk ugyanis, hogy kedvenc sporttevékenységünket a nők jobb esetben bojkottálják, nem ritkán szabotálják. A repülés „férfias” technikai sportként él a köztudatban – ez már egymagában elég ahhoz, hogy a szebbik nem (néhány kivételtől eltekintve) lemondjon a harmadik dimenzió felfedezéséről. Ezen a borzasztó állapotban szeretnénk változtatni, és erre hajlandóak vagyunk áldozni is. Ingyenes motorosernyő-, motorossárkány-, autógiró-kiképzést és repülési lehetőséget biztosítunk olyan hölgyek számára, akik példájukkal a női repülés repülő nagykövetei lehetnének. Képünkön az első bátor pilótajelöltek a „szoktató” repülés utáni eufória állapotában láthatóak.

További információ:
Szabó György, Tel.: 30/932-2937, e-mail: ppg@vamp-air.hu





MESCAL, DHV 1, Funcruiser
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 termikelés, 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 méretben 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 síklószám, 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 erőlködés nélkül repülhető. Munkabírása taxizáshoz mért, erősebb belépőanyaggal, zsinórokkal. Mindkét méret esőrohlható, motorozható, akár trájkkal is. Az ára abszolút magyar. 8 Jet nyílása van.



„A föld megnyílik, hegyek emelkednek, folyók szisszennek tova, vad felhők vágtnak a vörös égen, új világ születik.”



Poison, 2-3

Az új kihívásokhoz

SKYWALK
PARAGLIDERS

Már kapható, 2000 eu. !
www.solarispp.hu



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 légcsoncsavar
- 55 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2950 euró



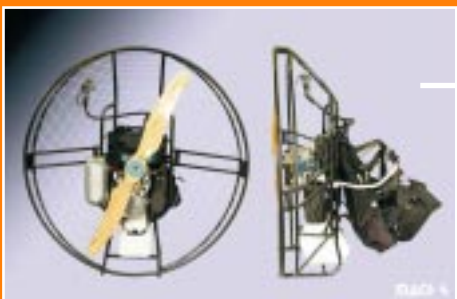
SMN 130 tandem, 206 cm³-es Simonini motor

- 26 LE/7200 fordulat
- rezonátor kipufogó
- önindító
- három részre szétszedhető keret
- 130 cm-es légcsoncsavar
- 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 légcsoncsavar
- 53 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2190 euró



FLY CASTELLUCCIO
PARAMOTOR & PARAGLIDING

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



**Pilótától
pilótáknak...**
www.gpsaruhaz.hu

EnAirgy-utak az év hátralevő részében



Október 10-16.:

**Bulgária, Sopot
Termikrepülő Tábor**

November 14-20.:

**Görögország
Kalavrita**

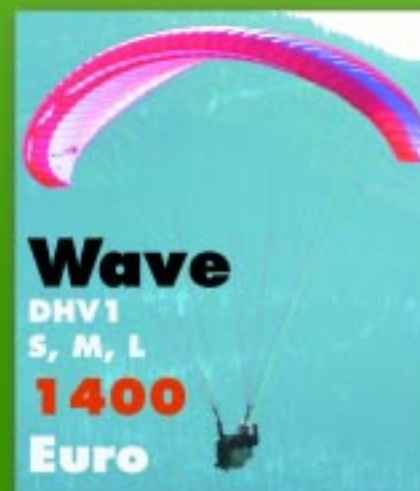
December 3-18.:

Dél Afrika



www.enairgy.hu; enairgyclub@freemail.hu; (20) 9458-658

Akciós **Airwave** ernyők!



Bomba árak!
Nem Teszkó, de gazdaságos.
A legjobb minőség
a legjobb áron.
Most akár 20-30%-kal
olcsóbban vehetsz ernyőt
akár részletre is, a készlet erejéig!
Ragadd meg a lehetőséget
és repülj a világ legjobb ernyőjével.

www.enairgy.hu
enairgyclub@freemail.hu
(20) 9458-658



The image features a variety of Apollo aircraft in flight. At the top, a yellow and blue glider is shown. Below it, a red motorized plane is visible. To the left, a large yellow and blue glider is in flight. In the center, a red motorized plane is shown. To the right, a white and red motorized plane is visible. At the bottom, a yellow and blue glider is shown. The aircraft are flying against a dark blue sky with a bright light source in the upper left corner, creating a lens flare effect.

APOLLO

UL AIRCRAFT „HALLEY”

E-mail: apollo@mail.datanet.hu Internet: www.halley.hu