

madárroll



A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 162. szám ■ 2006. június



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, szavatkormányra rakható tartó, 2 AA elem, Trip&Waypoint manager CD



**Tudjuk az utat
földön, vizen, 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 bőlcsovel és töltővel, szivargyújtós tápkábel, GA27C antenna, szavatkormányra rakható bőlcso (a mellékelt ábrán), setup CD



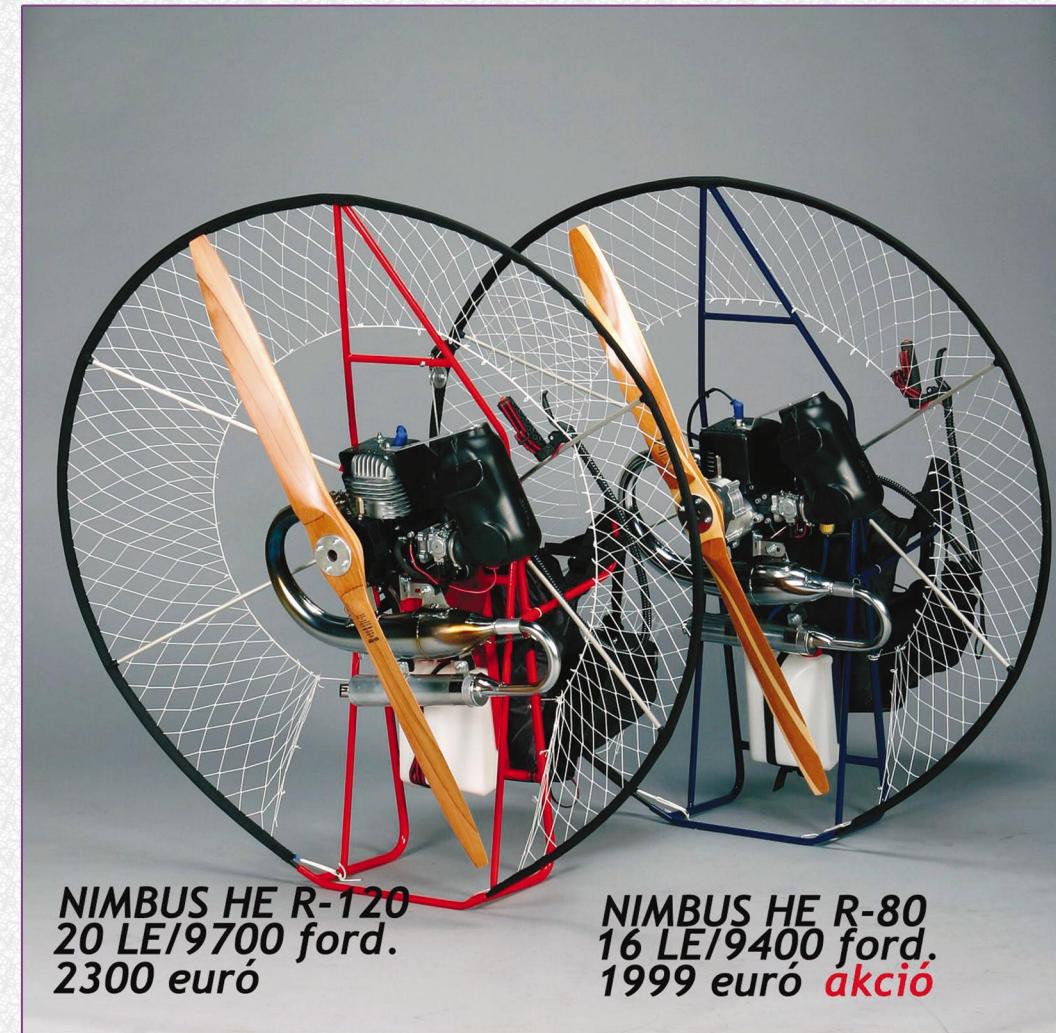
Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 06 1 222 3333 gps@aircraft.hu



www.garminings.hu

HOR-PROP

Falégcsavarok és NIMBUS hátimotorok gyártása



www.hor-prop.com E-mail: hor-prop@hor-prop.com
 Tel.: 00-421-47-438-1136 Mobil: 00-421-905-134-305



A Szabad Repülők Szövetségének lapja

Postacím: 1550 Budapest, Pf. 171.

Főszerkesztő:

KEREKES LÁSZLÓ

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: laszlo.kerekes@hmth.hu
(+Előfizetéssel kapcsolatos ügyek)

Szerkesztő, tipográfus:

MAGYAR BERTALAN

Tel.: (30) 9642-652

E-mail.: beric@index.hu
(+Hirdetésfelvétel)

Tördelőszerkesztő:

IFJ. MAGYAR BERTALAN

Tel.: (20) 247-2504

E-mail.: stellar@c2.hu
(+webszerkesztés)

Grafika:

HEMMERT LÁSZLÓ

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: TÓTH IMRE

Honlap: www.madartoll.uw.hu

Tervezett megjelentetés havonta, lapzártára az adott hónap 2-a. Kiadványunkat a hazai szabad repülést támogatók részére küldjük, névre, címre postázva. **A támogatást** a fenti címe normál postai csekkben befizetve, vagy a Szabad Repülők Szövetségehez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon: Eged Kupa (fent)
Menyhárt Éva Emlékverseny (lent)

(cikkeink a 10–23. oldalon)

Két kép

SzÉCSI GÁBOR, †2006

Allok földre zuhant barátom mellett, és a fejemen motoszkál a gondolat, vajon miért nem tudtam megakadályozni a tragédiát. Nem tudom elheszegetni a gondolatot, hogy valamit nem adtam át neki – nem tudom mit, de én itt állok sérteletnél, míg ő összetörve hever előttem és én most nem tudok segíteni. Valahol belül tudom, hogy nem foghatjuk örökké egymás kezét, mégis marangol az önvád, vagy valami kimondhatatlan bűntudat, de hogy mi miatt, azt nem tudom megfogalmazni. Azután a temetőben már tudom, hogy csak magam vágodom magam, szeretett pilótársam szerettei ugyanazt érzik: elengedtünk valakit, akit nem akartunk. És minél jobban szerettük azt, akit elveszítettünk, annál jobban mardosnak önző gondolataink.

Szécsi Gábort sem láthatom többé, nem repülhetek vele; nem fog rám ripakodni már sosem, hogy „gyerünk beszállni, mert itt hagyunk”; nem ülhetek többé a jól ismert kisbuszba sem Monacóban, sem Annecyben, sem itthon sem máshol.



KEREKES LÁSZLÓ



míthatunk. A szomorú emlékezés ráz fel engem is mint talán mindenkit, akik az olaszországi baleset híréről csak itt értek meg, hogy az fájó bizonyosság. Gabi elszállt közülünk és azt sem tudjuk miért.

Hadd emlékezzek rát a két képpel. Mindkettő jellemző személyiségre és felfogásodra.

Még mindenkorán a partról szemléltük, majd hogynem mosolyogva, amikor Viki a vízbe csobált. Hogy baj van, azt rólad láttam, ahogyan a dermesztő vízben azonnal úszni kezdtél felé – nem túlzok, talán az életét mentette meg. Sosem tudtam elmondani neked, meny nyire nagybecsben tartottam ezt az akkori viselkedést, ami több volt, mint segítőkészseg, gyors felfogás, azonnali döntés vagy példaadó magatartás. Mind ezek ötvözete volt, ami annyira ritka érték.

Egy évre rá, közös monacói tűránkon együtt tekeregünk a levegőben. Kevés emberrel értem meg magam a levegőben ilyen jól, egy-egy szemvilánsból, vagy kupolamozdításból. Nagy élmény a közös repülés, ezt csak mi tudjuk, akik egymásra utalva a levegőben egymás mozgásából élünk.

Most megint egy ilyen remek emberrel kevesebb.

Gabi, ha hallasz, még egy utolsó segítséget kérék. Bizonyára találkozni fogsz a többiekkel. Ha igen kérlek mond el Nekik is: sokat gondolunk Rátok.

Hiányoztok!

Szubjektív beszámoló

a 2006. június 17-i MRSZ-közgyűlésről

A szép napsütésben a télen nem kifüthető budaörsi repülőtér műemlék forgalmi épületének első emeleti körcsarnokát csodálhattuk meg.

A mai napon MRSZ tag: 3698 fő, ezek 168 egyesületet és 205 mandátumot jelentenek. Jelen volt 94 mandátum, ezért az ülés a korábbi meghirdetés szerint egy órával később már létszámtól függetlenül is határozatképesen kezdődhetett, de így csak az eredetileg meghirdetett napirendet tárgyalhatta. Megjelent 49 siklóernyős mandátumú küldött a lehetőséges 59-ből.

A korábbi elnök, VÁRI Gyula úr már lemondott, itt most már meg se jelent, papírt se küldött.

A közgyűlés vezető elnöke KEREKES László volt. Ennek több alkalommal látott hasznát.

A küldötteink megkapták a korábban már a pg fórumon is megjelent „MSSz



DULÁCSKA ZSOLT
(2SE)

javaslatokat az MRSZ közgyűlésére” c. jól összefoglalt anyagot. (pg.c2.hu/index.php?pid=10&topicid=455)

Voltak elképzélések az MRSZ elnöksége részéről, hogy a 2006-os pénzügyi tervhez nem tehetünk javaslatokat, azt csak el, vagy nem-elfogadhatjuk.

Aztán mégis sok javaslat és kérdés elhangzott. A konkrét kérdésekre először azt hallottuk, hogy ezeknek nem most van az ideje, korábban kellett volna tisztázni, volt elnökségi ülés hasonló kérdésekkel, arról a klubok és azoknak a küldöttei tájékozódhatnak. Később a megválasztott új elnök közölte, hogy nonszensz, hogy a tegnap esti elnökségi ülésen elhangzott válaszokról ma reggelre tájékoztatta volna így bárki a küldöttek, akiknek szavazni kell, és ez az egész működés ilyen módon nonszensz.

Az MRSZ az idei évre betervezett cca 65 milliós bérköltség és járulékot. Összes MRSZ alkalmazott 45 fő. MRSZ alkalmazott 12 fő Székesfehérváron, 33 fő a budaörsi repülőtéren.

A 2005-ös pénzügyi beszámoló, közhasznúsági jelentés és a 2006-os pénzügyi terv többünk számára nem



volt követhető, nem lévén pénzügyi szakemberek, és nem tudván, hogy milyen típusú pénzek melyik tételekbe könyvelhetők. El is magyarázták, hogy emiatt lehetséges az, hogy a tavalyi 60 millió adósságállomány az idei rubrikákban 90 millió körül szerepel.

Az ingatlaneladásból származó bevétel kb. harmada tavaly folyt be, a maradék az idei évben fog bejönni, legalább két részletben. Ez az egyszerű emberek számára a kiadott kimutatások alapján követhetetlen volt. Ennek ellenére dicséretként elhangzott, hogy az MRSZ éves közgyűlése előtt egyáltalán ki bírt adni ilyen pénzügyi tervet, mert eddig..... Ugy tünt, ebből is többféle lett kiadva, amik, ahogy telt az idő, fejlődtek; változtak is a tételek. Emiatt néha egész más számokat kérte számon egy-egy küldött,



és megint más számokra kaptunk választ. Érthető? Nem? nahát. Az új elnök szerint elképesztő, hogy a 2006. év közepén az érthetetlen éves pénzügyi tervről vitatkozik a közgyűlés, ahelyett, hogy a 2007-es tervet készítne már elő.

A siklóernyős elképzélések közül a pénzügyeinket illetően cél volt:

- a 2005-ös NSSz támogatásnak megfelelő összeg szakágak közötti létszámarányos felosztását;
- a 2005 decemberi közgyűlés határoza-



tának megfelelően a tagdíjakat a szakágaknak vissza kell osztani;

- a 2006-os NSSz támogatási összeget negyedévenként létszámarányosan a szakágak számára át kell adni;
- az ezt követő maradvány felosztásáról a közgyűlésnek döntenie kell (javaslat: létszámarányos elosztás a vagyoni eszközök figyelembevételével).

Ezeket direktben nem sikerült elfogadatni, hosszú vita alakult ki, sok javaslat elhangzott. Március óta az NSSz-támogatást jogszabálylag nem lehet más célra fordítani, csak a támogatásban megjelölöt. Az MRSZ, állítása szerint, arra fordította. (Hozzánk, az MRSZ taglétszámának cca 1/3-ához mi jutott el ebből?) Ezek után, ha kapnánk ilyet, akkor is csak sport/versenycélakra lehet elszámolással fordítani (kb. mint a sportlap volt nálunk?). Mindegy, ebből nem látom még kristálytisztán pl. Kalocsai bérleti díját.....

A kompromisszumos határozat az lett, hogy a közgyűlés elfogadja a pénzügyi beszámolót és tervet, azzal a kitétellel, hogy az elhangzott javaslatokat (amik a jegyzőkönyvben benne kell legyenek) figyelembe kell vennie az elnökségnak a végrehajtás során. (pl. a létszámarányosság figyelembe vétele)

Konkrét tavalyról megmaradt, átho-



zott, elosztható pénzeket én nem láttam. Elhangzott, hogy az MRSZ vagyoncsökkenést ne szenevedjen, a meglévő vagyonat kamatoztatni kell, és abból lehet szétosztani a szakágak között.

Idén januárban befizette MRSZ a FAI tagságot, hogy be legyen fizetve, amíg van pénz, ne történjen meg világcsúfjára, mint tavaly, hogy decemberben lett többszöri felszólítás után késve befizetve, 8-10 dolgozó bérének elcsúsztatásával.

Idén elnökségi határozattal 2-2 milliót kiosztottak a szakágaknak. Ez mindenkorban 7 millió volt. (Nem tudom, ez azonos-e azzal, ami tavalyi visszaosztandó saját tagdíjrészünk kellett volna legyen...).

Először az elnökválasztást tartottuk. A két jelölt röviden ismertette meglátását és elképzelését az MRSZ jövőjéről. Mindkettő szerint a struktúra az elavult MHSZ-ből maradt ránk, mindenképpen változtatni kell rajta.

Elnökjelöltek: dr. KECSKEMÉTI Tamás (kapott: 18 szavazatot); FEJÉREGYHÁZI László (kapott: 73 szavazatot). Az MRSZ elnöke a mai napján: Fejéregyházi László, jelenleg a PLH igazgatója.

Alelnök-jelöltek voltak: dr. Kecskeméti Tamás (kapott: 26 szavazatot); Fejéregyházi László (mivel első körben elnökké lett választva, alelnöki jelölése megszűnt); Buzády György (kapott: 55

szavazatot); BENEDEK János (kapott: 12 szavazatot). Az MRSZ alelnöke a mai napján: Buzády György.

Namost. Az UL-esek között vita támadt, hogy ki képviseli őket az MRSZ-ben, ezen össze is vitázott a két UL szakszövetség. Egymásnak ellentmondó információkat közöltek, a képviselők „tudomásul vételénél” a közgyűlés tartózkodott.

Ezek után Guriga megszavazta a közgyűléssel, hogy az egyes szakágakat az MRSZ elnökségében az adott szakági szövetség által megjelölt személy képviselje. Ezt nagy többséggel megszavazta a közgyűlés. A pg-sek elég egyötönen szavaztak.

Buzády György bejelentette, hogy a mai nappal, mivel MRSZ-alelnök lett, lemond az MRSZ elnökségében a siklóernyős szövetség képviselőről.

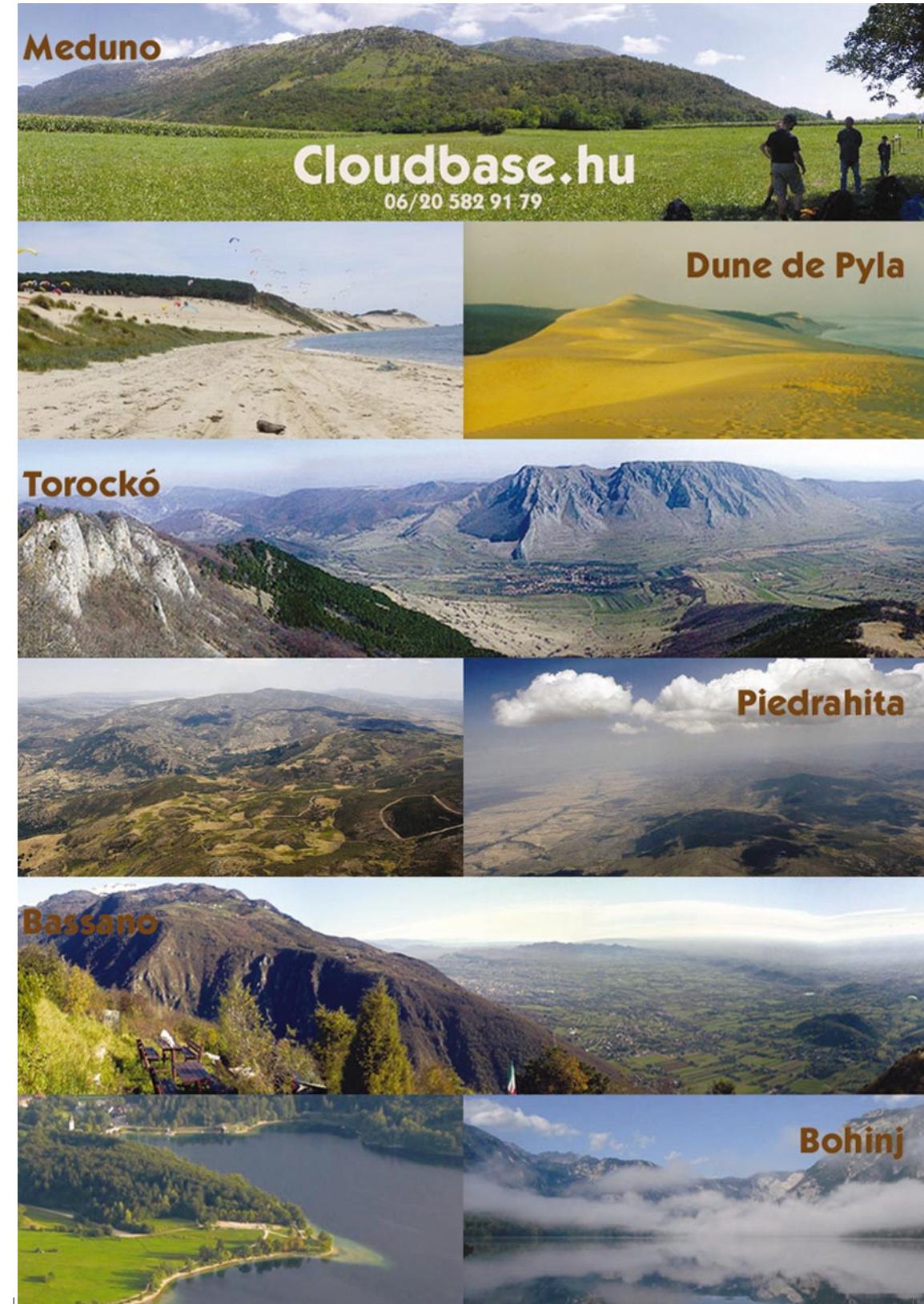
Az MSSz Alapszabály IX. fejezet (2) bekezdés b) pontja kimondja:

- (2) Az elnök feladata és hatásköre:
 - b) Az önálló jogi személyiségek szövetség képvislete.

Tehát alapszabályunk szerint kifejezett a Magyar Siklórepülő Szövetséget az MSSz ELNÖK képviseli.

Ezek alapján az MRSZ alelnöke Buzády Gyuri bácsi, az MSSz-t pedig annak elnöke képviseli az MRSZ elnökségében. Jogászok, adjatok igazat!

Bp. 2006. június 17.



Új FAI-teljesítményszintek

Az FAI megváltoztatta a siklórepülők teljesítmény-jelvényei teljesítésének feltételeit. Az új szintek:



Sárkányrepülés:

Bronz: 15 km, vagy 1 óra időtartam, vagy 500 m magasságnyerés

Ezüst: 50 km és 3 óra időtartam és 1000 m magasságnyerés (együttesen)

Arany: 100 km és 5 óra időtartam és 2000 m magasságnyerés (együttesen)

Gyémánt: 150 km táv, vagy 150 km zárt táv, vagy 3000 m magasságnyerés (3 különböző gyémánt jelvény)

Siklóernyő:

Bronz: 15km, vagy 1 óra időtartam, vagy 500 m magasságnyerés

Ezüst: 30 km és 3 óra időtartam és 1000 m magasságnyerés (együttesen)

Arany: 75 km és 5 óra időtartam és 2000 m magasságnyerés (együttesen)

Gyémánt: 125 km táv, vagy 125 km zárt táv vagy 3000 m magasságnyerés (3 különböző gyémánt jelvény)

2006. május 1-től ezeknek az új szinteknek megfelelő teljesítményekkel lehet FAI teljesítmény-jelvényekhez jutni. Ezek új formátumú jelvények, amelyeket kizárolag a nemzeti Repülőszövetségek számára árusítanak, és kizárolag ezek a szövetségek adhatják ki tagjaik számára. A korábbi Sas és Delta jelvények a korábbi szintekkel kiadhatatók, de már nem mint FAI koszorújelvények.



BUZÁDY GYÖRGY

A hogyan a zsűri elnöke látta Menyhárt Éva emlékverseny 2006

Mindenekelőtt tisztelet és köszönet a Cumulus SE tagjainak – különösen a szervezésben munkát vállalóknak – azért, hogy az emlékverseny mellé a Magyar Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokság rendezését is magukra vállalták. Külön nagy értéket jelent a hazai versenyzők részére a FAI C/2 minősítés, mely lehetővé tette, hogy ezzel a világrangsorba is beszámító pontokat szerezhettek. Engedetessék meg, hogy a zsűri elnöke szemüvegen túl is érintsem a versenyt. Mentségemre hozva, hogy több Nemzeti Bajnokság rendezőjeként, több EB és vb csapatvezetőjeként, a részletekre is kiterjek.

Startszolgálat, repülésvezetés: külön köszönet REGŐS Csabának, DOBROCSI Kálmánnak, akik a feladatukat még akkor is ragyogóan látták el, amikor a technikai feltételek – akaratukon kívül – a minimum felé tendáltak. Voltak olyan percek, amikor két vontatógéppel, állandóan változó irányú szélben, váltott startirányban kellett a versenyzőket indítani. Nem kis gondot okozhatott nekik az a helyzet, ami a folyamatosan változó indítói létszám jelentett. Nem szerencsés a naponta változó személyzet, még ak-

kor sem, ha egyenként lelkes, szolgálatkész emberekről van szó.

Vontató kapacitás:

a legjobb esetben is, ideiglenesen is csak hat vontatógép állt rendelkezésre. Ez alapjában is kevés 47 géphez. (Eddigi gyakorlatunk szerint 1/6 olyan arány vált be, amikor a 6 minden számítható volt.) A műszaki gondok sajnos kiemelték Palit, a cseh fiút és az MSE reménységét. Itt ki kell emelnem FILIPOVICS Attila személyes magatartását, segítségét, példamutató sportszerűségét. Hozott még egy gépet, azt rendelkezésre is bocsátotta, melyen a cseh fiú, majd TÁBÁNYI Gyuri segített a helyzet javításán.

Talán a verseny idején kellett volna, de most is meg teszem javaslatom egy „fair play” díj odaítélésére Filipovics Attila részére.

Összességében köszönet a vontatópilótáknak, nem rajtuk műlött a szűk keresztmetszet, ők minden megették. A tanulságot a rendezőknek kell levonni.

Meteor, feladatkitűzés:

a meteorológiai helyzet előzetes ismertetőjétől szolgálta az internetes kapcsolat. A lehetőségeket kellő információ szolgálta. Sokan megemlíttették, hogy a feladat kitűzésében nem szabad olyan versenyzők véleményét kikérni, akik esélyesek, mert ezzel további előnyökre tehetnek szert. Különösen igaz ez akkor, amikor a feladatot az árbocos gépek szinte meg

sem tudják oldani. (Nem biztos, hogy ez védhető, hiszen az árbocos gépek részére is teljesíthető feladatok esetén az árboc-nélküliek úgyis előnyösebb helyzetben vannak, az előnyük mégis érvényesül. Ezt már e sorok írása teszi hozzá.)

Kiértékelés:

a GPS-értékelés rengeteg vitát előzött meg, biztosra vehető, hogy ilyen szintű versenyt más feltételekkel rendezni nem is szabad. Azok a technikai problémák, melyek a programmal, meg egyéb részletekkel kapcsolatban jelentkeztek, sze-rencsére komoly gondot nem okoztak.

Kommunikáció:

a verseny eredményes, sikeres és balesetmenetes lebonyolításának legfontosabb eszköze. A rendszeres reggeli eligazítások, a starthelyen történő kiegészítések, a startkijelölések, az elvárható vissza-jelzések, az időben történő napi adatköl-lések, GPS-leadások alapjában meghatározók a verseny zavartalanosságát, értékelhetőségét, a tévesztések kiküszöböléseinak lehetőségét.

Először fordult elő az emlékverseny rendezése során, hogy hat nemzet versenyzői álltak rajthoz, melyek kapcsolatát az angol nyelv biztosította.

Sajnos, nem sikerült elérni, hogy a versenyzők a reggeli eligazításon időben hiánytalanul megjelenjenek. Azt sem, hogy a meghirdetett időpontban a starthelyen is jelen legyenek. Ebből informálatlanság lett a késők része, ami viszont később a rendezőkre vetítve okozott gondot.

Ilyen okok miatt a rendező egy esetben büntetőpontokat is alkalmazott, melyet a versenyzők egyeztető levele kapcsán egyszer általánosan enyhítettek is. Talán ezért is nem jutott munka a megválasztott zsűrinek.

12

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 162. szám - 2006. június

Logisztika:

a szállás, az étkezés, az általános vizesblokk-színvonal minden igénynek megfelelt. Amennyiben szállodai igény merülne fel, arról majd külön kell gondoskodni, de erre valószínű most igény nem volt. Köszönet ezért GYURINAK és BORINAK, akik a reptér körülményeit ilyen színvonalon tartják évről évre. A sátrasok, a lakókocsik nagyon méltányos camping-árakkal jutottak megoldáshoz.

Itt, gondolom, ki kell térti arra is, hogy milyen háttere van annak, hogy az épületben legyen lehetőségünk megtelepedni.

Ehhez igenis kell ARAB, aki a Dunaúj törzslétszámanál a mi érdekünkben eléri, hogy ezalatt az épületet is

használjuk. Köszönet Arabnak és a Dunaferrepülő klub teljes tagságának.

Összegezve:

ha hisztek, ha nem, ezt az egészet összefogta, szervezte, vezette, az angol nyelvű kommunikációt biztosította, mindenek a feltétel nélkül rendelkezésre álló FECÓ követte el! Ezt egyik fejezetben sem érintettem, azért, mert az ő munkáját elaprózottan értékelni nem is szabad.

Varga Feri: Fecó, ezúton is köszönöm Neked azt, amit ÉVIKE emlékéért és a magyar sárkányrepülésért tettél.

Tisztelt CUMULUS SE!

Köszönöm, hogy veletek lehettem, ha segíthettem, kívánok sok erőt, támogatást a következő verseny rendezéséhez.

Kedves barátaim!

Elkészült a

Podbrezova Kupa 2006 FAI 2.

sárkányrepülő verseny nevezési lapja.

Ha összehasonlíjtjátok a múlt évvivel, kisebb változtatásokat találhattok a helyi szabályzatban

A szlovák Nemzeti Bajnokság is ugyanezen a helyszínen lesz megrendezve, feltételezhetően a Pobrezova Kupa hivatalos edzőnapjaiként.

A verseny dátuma egy nappal későbbre tolódott:
2006. augusztus 5-8.

Jelentkezzetek a verseny hivatalos honlapja szerint:

<http://www.zelpo.sk/sport/rogalo/2006/index.htm>

Verseny, ahol a Mélységre az Eg válaszolt...



Állok a verseny megnyitóján a rendezők között, és amíg BUZÁDY Gyuri bácsi emlékező-megnyitó beszédét tartja, a szokásos résznél – ott, amikor példaképünk sportszerűségénél tart – elmélázok a magam emlékei között...

MENYHÁRT Éva személyisége, szelleme és neve már jelkép a világ sárkányrepülésében, mi aikik ismertük, egyre több olyan pilótával találkozunk, akik számára ez a jelkép már nem személyes emlék. A verseny, amelyen most rész veszünk, túlnőtte az emlékezés kereteit, és talán a rendező klub kereteit is. Sokadszor már Nemzeti Bajnokság ez a rendezvény. Nemzeti Bajnokság, és egyben jelentős nemzetközi verseny; azt gyanítom: a mai résztvevők között már vannak olyanok is, akik sosem találkoztak a verseny névadójával és valószínűleg nem érzik azt a személyes hangula-



GURIGA

tot, ami némelyikünket ezen az emlékezésen körbefon. Nem tagadom, hogy számonra néha zavaró, amikor a résztvevők között eltünnék a félszavas összememosolygások, és amikor az eredeti gondolatot felváltja a versengés minden elsőprő izgalma, és a viadal győzni akaró erőszakossága.

Számonra ez a rendezvény még mindig áhitat.

A reptéri kis bûfében ott ücsörög –



jövőről, a versenyekről, a magánéletről. És amíg társunk fejünk felett észrevétlenül a célba ért, irigykedve tápászkodtunk fel és mentünk vissza a repülőtérré üdvözölni őt. Irigykedve, de nem bosszankodva a másik sikérén. Ilyen tekintetben nem emlékezem, csak arra a jól ismert, összehúzott szemöldökre, amikor a feladatot nem sikerült teljesíteni és valahol terepen kellett összeszedni a lányt.

Ez a mostani verseny már

maga alá húzott lábakkal, mint annyiszor – Éviike, körülötte a sok ismerős pofa, vicceket és sztorikat mesélve, egymás repüléseinek fordulatait boncolgatva. Éviike szeme csillog, átéli mások repülését, és maga is felszáll velünk égi útjainkra. A versenyirodán nem sokat zavar, szinte észrevétlenül nyújtja át égi nyomvonalait, amiket letörtve láthatatlan pályát rajzol a számítógépre ültetett térkép fölé. A repülőter gondozott gyepére lépve pedig a horizonton ott látom emelkedni szárnyával; emlékezem hosszan nyújtott léptű startjaira; a csak rá jellemző kéztartásra a trapézon; hibátlan leszállásaira, ahogyan Dunaújvárosból a reptérre visszaérve, befejezte a feladatokat.

Azután, amikor most autómmal épp klubtársamat veszem fel, meglátom a kis falu melletti tavat, ahol kettesben vártuk a jövő világcsúcstartóját, BERTÓK Attilát, hogy majd mellénk száll; ahol Évikével lábunkat vízbe lógtava beszélgettünk a



nem annyira személyes. Egy felnövekedő generáció népesít be a repteret; átveszik az irányítást, de számosra a mi emlékeink mit sem jelentenek. Talán szét kellene választani az emlékezést és a küzdelmet. Olyan emlékversenyt képzelek, amilyent Éva utolsó nyert versenyén együtt repültünk. Ahol a meghívott versenyzők nem néztek értekenül a születésnapi köszöntést, ahol a személyes szálak még összenődtak, esténként tábortűz mellett

évođtünk; ha eső esett, sakkoztunk, kártyázunk, vagy jengáltunk; moziba mentünk, vagy uszodába – de együtt maradtunk.

Tudom, hogy a modern kor és a haladó idő az, amivel nem szállhatunk szembe. Az élet pörög megállíthatatlanul, és a magánélet ideges rohanássá vált, a barátainkra már nem jut időnk.

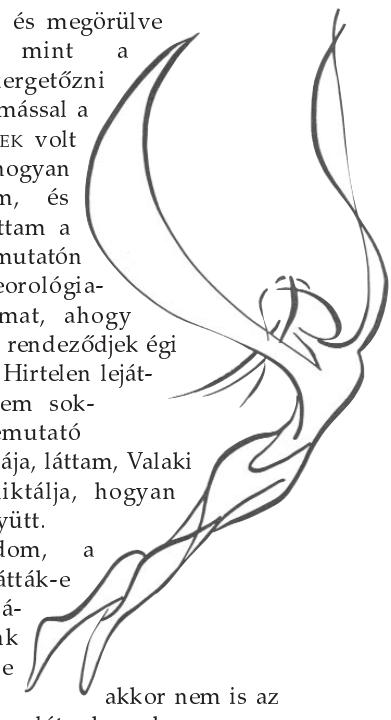
Ezen a versenyen azonban néhányan mégis túltették magunkat a feledésben. A verseny forgatagán kívül felszálltunk Éviike közelébe, ahol újra otthon éreztük magunkat, ahol újra béké, szeretet és nyugalom fogadt minket. Felkapaszkodtunk a Mélységből, ahol megannyi kérdés és civakodás, problémák és konfliktusok vettek körül, és egyszerre az Égen körülöttünk egyértelmű és tiszta válaszokkal és biztatással találkoztunk.

Úgy tűnt, valaki cérvánékony hangon azt hajtogatja „Ne törődjtek a gondokkal. Idefent minden egyszerűbb és barátásgosabb.” Elfelejtettük a földi kínálódást, az értelmetlen presztízharcot, a buta értetlenkedéseket. Odafent a tiszta értékkal és baráti szeretettel találkoztunk.

Ahogyan emelkedtem a lusta levegőben, egyszerre pilótatársam csapott mel-

lém a légben, és megörülve egymásnak, mint a gyerekek, kergetőznii kezdtünk egymással a levegőben. ELEK volt az, láttam, ahogyan játszik velem, és hirtelen hallottam a sok repülőbemutatón irányító meteorológia- oktató lányomat, ahogy utasít, hogyan rendeződjek égi társam mellé. Hirtelen lejátszódott benne sok-sok bemutató szinkron figurája, láttam, Valaki Eleknak is diktálja, hogyan maradjunk együtt.

Nem tudom, a földön látták-e milyen figurákat rajzoltunk az égre, de

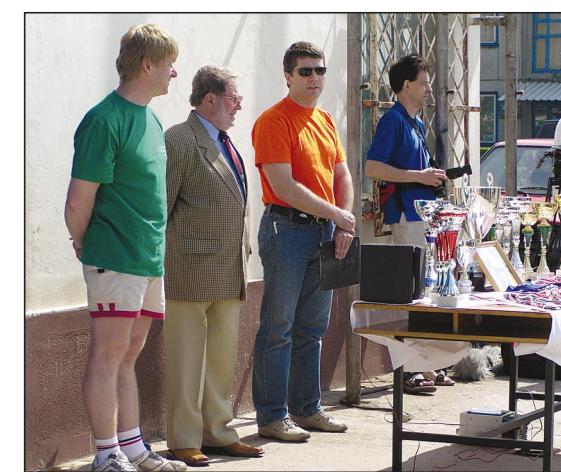


akkor nem is az volt a fontos látnak-e, hanem az, csináljuk-e.

Majd' egy órán át kergetőztünk a levegőben, számomra ez az emlékezés csúcspontja volt ezen a találkozón.

És miután leszálltunk, hirtelen megelevenedtek a verseny küzdelmények hevében azok az arcok, akikkel együtt annyit nevetünk, és játszottunk ennek a versenynek a névadójával közösen, akivel annyi órát eltöltöttünk a földön is úgy, hogy mindeközben a levegőben voltunk.

És bár az eredményhajszolás kicsit elhomályosította az emlékezést, azért az égen Menyhárt Évi újra velük szárnyalt, velünk játszott, talán versenyzett és győzött is bizonyosan... ■



Eged Kupa 2006, avagy

Légi csata a hidegfronton



Bevezetés 1., avagy a végeredmény

„Az Eged Kupa 2006 eredményei: A verseny 2 érvényes nappal ért véget, emiatt sajnos nem hirdethető végeredmény. A nemzeti bajnokságra és az FAI-rangsorba két érvényes nappal beszámítanak az eredmények.” (<http://egedkupa.hu/eredmények>)



BERIC
Fotók:
KISBERCI, PÉNZES ZOLI

vességtartalmú légtörmegek érkeztek. 23-án, kedden tetőzött a hőség, a délkeleti megyékben a hőmérséklet elérte a 30 fokot. Időközben a hidegfront – átkelve az Alpokon – elérte hazánk nyugati szélét, ahol a szél már kedd este északi irányba fordult. 24-én, szerdán érkezett

meg nyugat felől az az igen erőteljes hidegfront, ami nagy viharok kíséretében vetett véget az addigi kánikulának. Közel 20 fokos hőmérséklet-különbségek is voltak az ország nyugati és keleti része között. Már ez is jelezte, hogy szokatlan időjárási szituációval állunk szemben...” (Részlet az Interaktív Meteorológia internetes oldaláról.)

E léggé tavalyi érzésekkel figyelem a keleti égboltot május 20-án, szombaton hajnalban, Eger felé zakatolván a hármas úton. Rossz emlékeimet azonban hamar elnyomja a nehezen kivívott szabadság mámorító érzése. Ma esetleg esni fog? na és! Egy hétag úgysem lesz más dolgunk, mint: REPÜLNÍ!



Különben is, okulva a tavalyi év tapasztalataiból, a szervezők a 2006-os Eged Kupát egy hónappal későbbre, május második felére hirdették meg. Ezen a szélességen ekkorra már bízvást lehet olyan meteorológiai feltételekre számítani, amelyek közt hét + kettő tartalékból kijön három értékelhető versenynap. A többin meg majd helyben eljárásban, ugye. Imágyen szakértünk Kisbercivel a vén Transporter ringató varrógépzörgésében.

ZOLIKA repterén a szokott vidám zűrzavar fogad, amelyben mégis minden szinte magától kerül a helyére. Tőlünk ugyan nem, hiszen mire észbekapunk, már kora délután van és az Eged oldalán

zötykölődünk föl felé. Csak halványan dereng, hogy közben beregisztráltunk; PERECZES Zsolt és LÁZÁR Gábor, a két versenyzőnök eligazított bennünket; rég látott kedves barátokat ölegettünk; összeszedtük a felszerelést; és a „Zárt felhőzet miatt nem lett kiírva feladat”. Vékony altocumulusréteg terpeszkedik fölöttünk; a szél nem túl erős, és „természetesen” déli. Igazi újdonságot csak a fa szőlőkarok helyére éppen most levett vaskarók ezrei jelentenek: ah... – képzelődik el a gyomrom. Eljátszzuk a hagyományos, „kipakolunk a délnyugatban, aztán átmászunk a délkeletibe” rituálét; de ezután már repülünk! Magam hétfő kemény percert a leszállóig. No nem baj, legalább kipróbálhattam a haskonténerre applikált tépőzáras „műszerfalat” a holnapi éles bevetés előtt.



Este korán nyugovóra térünk, hogy aztán meggyőződhessünk a szomszéd AUNER Amadéék szavahihetőségről, akik már jó előre figyelmeztettek, hogy ők nem az a tyúkokkal fekvő fajta.





21-e, vasárnap „2. nap: Összejáródó felhőzet miatt a nap le lett fújva.” Mint utóbb kiderült, ez lett volna talán a „harmadik érvényes nap”. De menjünk sorjában. Fürdéssel kezdjük a napot, NAGYBALU és az ő ERIKÁJA, TÓTH Zsuzsi meg mi ketten. A „kettőzetenkettes” kollégiumi zuhanyzója éppen egy évvel amortizáltabb annál, ahogyan utoljára láttuk. De van víz és szappan, s a többi nem számít. Vissza a reptérre, közben megjött egykét nagykártya is, köztük az utóbbi idők két nyertese: LOSI és ÁKOS Zsuzsi. Utóbbi kedvénél pedig egy kereskedelmi tévé stábja: egy operatőr, két technikus, egy riporternő és egy vadászgörény. Tizenegykor briefing. Közepes nyugati szél fúj, az égkép egyelőre jó, de a meteor összejáródást és hidegfrontot ígér. Le-fújják a napot, aztán megyünk repülni.

A hegyen gyenge északnyugati szél; az első eresztés kiteker, aztán lerohad. Közben a szél szépen erősödik; sőt! Kétségeim támadnak afelől, hogy el merek-e majd startolni. Jobb híján a tévés kollegák munkáját figyelem; igen érdekes, ahogyan egy közelről fölvert start közben a gyorsító beleakad a kamerába, és kis híján elviszi azt repülni. Nagybalu és Era tandemje felszáll, nívóban marad.



Egyre többen követik őket, emelkednek, de nem valamit nagyon. Fiam egy almulásban simán elstartol, én állok a helyére. Nna.

Kapaszkodok mindenbe, ami kézre jön, egyhelyben öttel megyek fölfelé; meg semmilyen állatnak nem közelítem meg. De ott vége is. Körülözök. Fejem fölött hétnyolcad égboltnyi szürkeség. A kilátó mögött nem túl magasan hatan-nyolcan kúzdenek; az elől levők meg sodródnak hátrafelé, velem együtt. Ez a magasság kevés az én tapasztalatomnak ahoz, hogy a hegység fölött beforduljak. Gyorsítózva előre megyek inkább, de semmi, csak az előbbi nagy lift leáramlása. Le is szállok belőle szépen; a lebegetéssel sem kell bajlódnom, olyan duda fogad.



Mint utóbb kiderül, Balu és Erik hátrasodródtak a szőlőbe. Páran kivárja a következő hombárt, de nem mennek el hanem megpróbálnak bejönni a reptérről szél ellen. Izgalmas pillanatok következnek, még a földről nézve is... Ki szemközti szőlőbe, ki a lovarda mellett völgybe küzdi le magát. Közben jön hír, hogy Amadé 56 kilométert repült valami Tiszagyulaházáig.

Május 22., hétfő „3. nap: Kiírt feladat
(TASK1): Vadna, Bélapátfalva törésponttal
42.7 km. 4 pilótának sikerült megrepülnie
10 km-es távminimumbot a szükséges idő
helyett." Nos, a térképre nézve – utólag
érthető tán az is, hogy miért, hiszen
kora délután már a délnyugati starthe-
ly üzemelt... Tán, ha Miskolcot írják
ki? De a két igaz-
gató és a BARTH
Satya, BELICZAY
Koppány, MLINKÓ
Marci összetételű
feladatkitűző bizottság ekkor mé-
makacsul hitt a meteorológiai előrejelzé-
nek. Innentől kezdve viszont szállóigé-
lett, hogy „Mindegy, csak Bélapátfalva
törésponttal..."

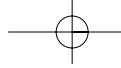
Gyenge az idő, hamar átmegy anachíába a startsorrend. Amúg is egyé

időmérés van. Ennek ellenére ráérősre veszem a figurát (értsd: arra fogom a startlázat, hogy majd a nagyok megmutatják nekem, mit csináljak). Pedig olvastam GURIGA cikkét 2002-ből, miszerint Egerben addig érdemes tolni, amíg még lehet (*Toljuk, toljuk, Guriga! Madártoll, 2002. június*).

Nem mintha lenne mit megszívlelni: két-háromfős bolyok gırhelnek nívó alatt a keleti völgyben; RÁCZ Balázsnak, Losinak, Barthnak kell lenni, hogy egyáltalán fönnmaradjon az ember. A magam részéről egyik sem vagyok, mint ez a start után rögtön kiderül. Visszaszállítás,



de már a délnyugatiba. Kicsit beindul a termikus aktivitás, de nem nagyon. Egy boly mégis elmegy; négyen jutnak túl a tíz kilométeren mindenkit lefűj a kurzusról Felsőtárkány felé. Magam szépen lerohadok megint; így a délután DEÁK Gábor sporttársunk remek, mozgáskorlátozottaknak készült motoros trike-jának szakértésével telik. Gabi aztán elmegy kötelérepülni. Mi gyalogosok meg, köztük az időközben szintén befutott Gurigával, egyszercsak látjuk ám, hogy Koppányék gyogyiznak a délkeletiben.



20

Húsz perc múlva ott vagyunk az Uazzal. Koppány még mindig fönt bohóckodik, pedig a starthelyen gyengének tűnik az idő. Kapkodva szerelünk, és egymás után robbanunk el a lejtőről. Guriga után startolok, kiborítok a keleti oldalra és ezzel megkezdődik életem legvadabb lejtőzése, teljes négy percen át. Ráta-



padok a hegyre, mindenütt erényők, mint egy bombázókötelék valami háborús kalandfilmben. Guriga mögött vagy ötven méterrel repülök, s vagy tíz méterrel alatta. És nem emelkedem, sőt. Előttem többen lefordulnak a lejtőről, én nem: itt estem be a szőlőbe tavaly. Meg azért se! Guriga fordul, a kanyar mögül Kisberci jön szembe; végre én is fordulhatok, de érzem: késő. Már – szó szerint – kerülgetnem kell a magasabb fákra. Azért is! Végül jön a szőlő; ez nem lesz jó – és dühöngve beszállok a starthely előtti bozótban egy kétszer két méteres tisztásra, úgy, hogy az erényő már a szőlő melletti útra omlik le. Két perc alatt makramézom át magamat az előttem levő bokrokon, s már botladozom is fölfelé, kéket-ződet látok mérgeben. Terítés, villámgyors

ellenőrzés, start – de már hiába, nekem és az utánam jövőknek csak a leszállót adja. A fiam, Guriga és még páran vagy fél óráig fönt tudnak maradni. Többen beestek a keleti szőlőbe; egy bokaficam is összejött, valami betonoszloppal való találkozásból.

Május 23., kedd „4. nap: Kiírt feladat (TASK2): Mezőcsát, 38.7 km.” A feladatból is látszik, hogy már mindenki szeretne valami értékelhető csinálni. Korán indult a termiktevékenység, de gyenge és változó a szél. Vagy egy tucat pilóta festi az eget, ki a délnyugatiból, ki az északnyugatiból startolt. Jól elvannak, amíg lent ki nem tüzik a feladatot, és utánuk nem ered az első etap. Hatalmas akvárium

kavarog a hegy előtt, aztán elzárják a termikcsapot, és hirtelen kiürül a légtér. Föntről bámuljuk, ahogy rohanva csonmagolnak a leszállóban; aztán meg azt, hogy a délkeleti gerinc felől félnívón három erényő közeledik: Barth Sanyi, Koppány és VARGA Dénes emelkednek a



semmin. „Mé’ mindig ezek maradnak fönt?” – dünnyögi valaki hangosan sokunk irigy gondolatát.

A starthely újra felbolydul; most az északnyugati lejtőre fekszik föl egy termik. A versenyzők sorban állnak a starton, miközben az eleje már magasan a csúcs fölött köröz. Északnyugat felől cirruszok és lapos altokumuluszok jönnek, jó gyorsan. Startolok, hárommal emelkedem, aztán már négygyel. Aztán elhallgat



a varió. Plusz 141 méter. Keresgélek, hiába; az előző boly viszont egyenletesen emelkedik, de már túl a hegyen. Ismét a dilemma: bemenjek ezen a magasságon? Nem merek; inkább a starthely fölött próbálkozom tovább, pedig tudom, hogy már ebből sem lesz táv. Az ég „szépen” elszürkül, pár dobálás még, aztán leomlik alólam a termik láthatatlan trónusa. A GPS útvonaljelzője gúnyosan mutogat a hátam mögé.



A napot Rácz Balázs nyerte 24,2 kilométerrel, VÁLYI Robi és Varga Dénes előtt. Estére nyugat felől már látjuk a közelgő hidegfrontot. Aznap a reptéren egy Góbénak nem adta ki, beesett szegény a szőlő szélébe. A gép „rendesen” összetört; a pilóta, hála Istennek, megúszta egy lábtöréssel.

Május 24., szerda „5. nap: Jelentős mennyiséggű csapadék és viharos szél miatt nem lett kiírva feladat.” És ez még nagyon finom fogalmazás.



22

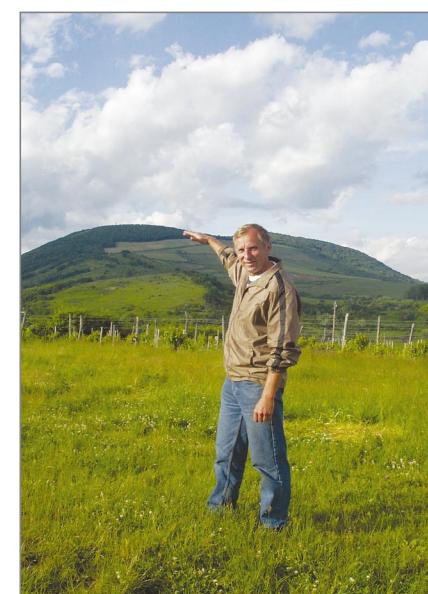
Május 25., csütörtök „6. nap:

Kiírt feladat (TASK3): Tiszabábolna, Egerlövő törésponttal, 42.1 km." No, már nem lehet nagy baj, itt a meteorológus köztünk! KÁLMI személyesen. Remek előadást tart a briefing alatt a szinoptikus helyzetről, nem titkolva, hogy nemsokára elromlik az idő. De ma még! Kicsit későn fog indulni, kettes-négyes északnyugati alapszél lesz, hetes magassági szél; kettő-négy okta kumulusz; a szél később nyugatira fordul. Miközben ezt hallgatjuk a szánkat nyalogatva, két ernyő lejtőzik kényelme-



sen a hegyen, fél tizenegykor. „Na, ezek se tudják, hogy kettes-négyes a szél” – kommentálja Guriga. Kényelmesen fölkászálódunk; még a starthelyen is jó sokára születik csak meg a feladat. Ekkor felgyorsulnak az események; én is igyekeztem mielőbb levegőbe kerülni. Ma mindenki által el akarok menni a távra. Ennekért a bolyiba startolok, pedig nagyon félek az akváriumtól, amióta – éppen itt – levertek az égről. Most azonban nyugisabb a helyzet, alig egy-két kiáltás figyelmezeti a „bátrabbakat”. Az északias szél tényleg kettes – lehetett gyerekkorában... az északi lejtőn emelkedünk ki plusz százig, aztán átsiklom a leszálló fölé, ahol páran termikelnek. Ez az! itt a szűk kémény; de elégé

a boly alján érem el. Bal kör van; most nem örülök olyan nagyon a kényelmes, mély súlypontú beülőmnek: szűk a termik, és hiába dölöök, a fékel is dolgozni kell keményen. Meg persze a gyakorlatlanság... Mire észreveszem, hogy a boly teteje visszatájított a kilátó fölre, addigra a lefutógerinc fölött vagyok nívóban, és elfogytok alólam az emelés. Egyedül gírhelek; páran leszálltam, de a többség szépen, sodródva emelkedik a hegycsúcs fölött. Ezt jól eltoltam – mondok pár cífrát és keresni kezdem a veszett fejsze nyelét. A leszálló fölött nyolcvan méterrel találom meg; mintha ugyanaz a kémény lenne, lehet, hogy az is. Tekerek, de sodródok is, mint a fene. A vége: ugyanott vagyok, a lefutógerincen, nívó-



ban. Próbálom a hegy előtt, de itt lee-ben vagyok, így süllyedek, mint a balta. Rohanok leszállni, hogy még egyszer nekifuthassak föntől. De mire fölérünk, hetes az alapszél. Pár embert később be is fúj a délkeletibe. Végül gyalog jövünk le, mely tény szomorúsgát azért jelentősen enyhíti a képen látható KATI, ANCSA és GRÉTA társaságát.

Varga Dénes beérte a célba. Ezen a versenyen egyedül.

Május 26., péntek „7. nap:

Az egész napos viharos szél miatt nem lett kiírva feladat.”

Május 27., szombat

„Első tartaléknap: Kiírt feladat (TASK4): Tiszabábolna, Mezőkövesd forrulóponnal, 40.4 km. A starthely fölött 100-150 méterrel egész nap erős ÉNy-i szél ellenére a hegy magasságában egész nap DK-i áramlás volt. Senki sem tudott kitekerni.”

Május 28., vasárnap „Második tartaléknap: Előző napon le lett fújva a délig viráható melegfronti csapadék és viharos szél miatt.”

Befejezés Nagyon jól éreztük magunkat. Igaz: mi igazából repülni mentünk. Aki csak versenyezni ment a versenyre, az lehet, hogy csalódott végül.

Mazsi, Perec, ANNÁCSKA és startmarsalockskái, a fel- és visszaszállítók minden megtettek értünk. Rajtuk semmi nem műlött. Legfeljebb az a –

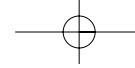
többek szerint igen korán – lefújt vasárnap. Igazi jó időt Kálmi, a meteorológusunk sem tudott csinálni. Másfelől vi-



szont az is igaz, hogy az egynapos előrejelzés gyakorlatilag soha nem jött be. Szokatlan volt ugyan a szinoptikus helyzet, de azért ennyire talán nem. „Ebből” meg a hétfő jöhett volna ki érvényesre. De ez mind benne van a pakliban, szegény kis országunk szűkös, szegényes siklórepülési lehetőségében, avagy inkább lehetetlenségében. A magyar pilóták itthon sajnos minden vesztésre állnak a hidefronton vívott légi-csatában. Lehetséges, hogy igaza volt annak, aki azt mondta, ne nevezzük versenynek az Eged Kupát: nevezzük dzsemborinak. Nekem az volt, dzsembori. Találkozó azokkal, akikkel jó együtt lenni.

Egyébként Perecék állítólag július elejére versenyt terveznek Egerbe... ■

23



2006. majális: Torockó



madártoll
magazin

Már régen szerettünk volna Erdélyt is felvenni a „Már repültünk ott is” listánkba, ezt az idei majális alkalmával sikerült beteljesíteni. Nem voltunk egyedül ezzel a tervvel, nagy siklóernyős erők szerveztek túrát a majálisi hétvégére, mikor végre hétköznapra esett egy ünnepnap. Az MSE részére ez igazi klubos kirándulásra sikeredett, mert a klubból részt vettek SIMON Gyula, SZAKÁCS Botond, FÜZESI Zoltán, BENEDEK Bence, SZÉP Marianna, GYIMESI Zsolt, (egy ex MSE tagunk SZABÓ Joe, egy tiszteletbeli MSE tagunk PRIJATELJ Janó, egy talán MSE tagunk VÁRADI Ákos) és jómagam.

Az időjárás-jelentést már az indulás előtti napokban szinte óránként nézegettük és hol biztató, hol lehangoló levelek érkeztek a belső listánkra, de a pg.c2.hu fórumában is vegyesen voltak optimista és pessimista hangok. Mi minden esetben a tervezett időpontban, pénteken hajnali öt órakor elindultunk. A budapesti időjárás nem sok jójtás volt, de hát messzire megyünk...

Az utazás nem volt egyszerű. Magyarországon a 4-es, 42-es utat választottuk, Bihar-kereszesi határátlépéssel, aztán Nagyvárad, Kolozsvár, Torda, Torockó útvonalon. A főutak kiváló állapotúak, de nagyon forgalmasak voltak, Tordától a helyzet megfordult, tengelytörő kátyúkkal borított utak, gyér forgalommal. Visz-

szafelé Tordát és Kolozsvárt kihagyva mentünk, ami szerintünk időben és kilométerben egyaránt kedvezőbb, habár többet mentünk mellékúton. A határ után, a román oldalon egy kisváros azzal kellette fel figyelmünket, hogy sok 4-5 szintes(!) családi ház tetejét fémesen csillagó, cirákás, tornyocskás tető díszítette és a kis tornyocskákat hol Mercedes-csillag, hogy Ferrari-lovak tették még císszabbá. Érdekes, hogy a legtöbbjük üresen állt, és még vakolatra sem futotta - hát igen, drága lehet egy ilyen tető.

A több mint 8 órás utazást követően, délután két óra körül érkeztünk meg Torockóra. Az úton szinte végig esett az

eső, de itt a borult ég ellenére nem esett, de repülésre a zárt felhőzet és a nagy nedvesség miatt nem is gondoltunk.

Torockó egy nagyon szép magyar falu, kedves, régi fehér házakkal, vendégszerető emberekkel. Itt mintha megállt volna az idő. Eszembe jut mit mondott Gyula a helyről: „Olyan mintha időben visszautazna az ember 50 évet.”

Torockó egy nagy északkelet-délnyugat irányú völgyben helyezkedik el. A völgy délkeleti oldala a Székelykő, sziklás, kb. 3 km hosszú oldalával és startolásra kiválóan alkalmas, füves tetejével. Északnyugatról az Ordaskő lankái zárják közre a völgyet. Ez az oldal kevésbé meredek, tagolt, füves, majd erdővel borított hegyloldal, melyből a nyugati részen egy kb. egy km hosszú sziklaorom nyúlik ki, amely nagyon jó termikbánya. Aki ide kiemelkedik, az addig repülhet ezen ormok felett, amennyit nem szégyell. A leszálló a füves domboldal aljában van; az egykori teraszos megművelés miatt, kis teraszok nehezítik a leszállást, no meg 1-2 bokor, fa, de kezdők is megbirkóznak vele.

Az ordaskői starthely a füves lanka és a meredekebb erdő határán lévő rét, kb. 830 méter tengerszint feletti magasságban ($N46^{\circ}27,538'$ $E023^{\circ}33,156'$). A rét előtt délkeleti irányban egy kis sziklaorom van, amely elegendő napsütés hatására igen termikussá tud válni. A startolás gyakorlatilag délnyugati irányban lehetséges. A leszállóhoz viszonyított szintkülönbség kb. 150-160 méter. Ordaskőnek van egy felső starthelye, ez a sziklás ormok egyik, fűvel borított része. Erős szélben, illetve a termikus aktivitás közepén szerintem nem lehet túl egyszerű az innen való startolás, de magam nem próbáltam ki.

A székelykői starthely a füves lanka



PÁRDUC

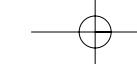
és a szikla határán található, kb. 720 méter tengerszint feletti magasságban ($N46^{\circ}27,206'$, $E023^{\circ}34,672'$). Startolni, az északnyugattól délnyugatig tartó irányok között lehet, a starthelytől balra (délre) egy mély bevágás van a hegyben, melyet egy kis gerinchát követ, de nem vészes, csak

nagyon délies szél esetén lehet kicsit turbulens. A leszálló itt is teraszos és a gerincsel párhuzamosan kell megközelíteni, de ez is könnyű leszálló. A Székelykő felső starthelyét lábbal nem mászta meg közülről senki, a feljutás nem egyszerű, sőt nehéz. A helyiek szerint kb. 2 órát vesz igénybe, a háziak szerint az út nagy részét elmosta az eső. Termikus napokon teljesen felesleges felfázni, mert simán fel lehet lejtőzni, de aki biztosra szeretne menni...

Szóval ott tartottunk, hogy pénteken nem repültünk, csak megvizsgáltuk a Székelykő starthelyét és berendezkedtünk a szálláson. A szállás teljesen jó volt, bár kis félelmem volt az utazás előtt, lelki szemeim előtt a kútból húzott vízben való mosakodás és gravitációs illemhely lebegett, de normális melegvízes zuhanys és WC fogadott mindenkit. Tágas ebédlő és a Székelykőre néző terasz dobta még a szállás szintjét. A háziak nagyon kedvesek, az ételek nagyon ízesek, panaszra szánk nem nyílhadt. Egy éjszaka teljes ellátással (bőséges reggeli és háromfogásos vacsorával) 4 ezer Ft(!) Erre szokták mondani, hogy a hülyének is megéri.

Érdemes megjegyezni Torockó román nevét: Rimetea, mert a nem magyarlakta falvakban senki nem ismeri a Torockó nevet. A völgyben néhány szomszédos falu magyar, de a többi román.

A környék nagyon szép, nem csak



26

repülésre alkalmas. A közeli Tordai hasadék, vagy sóbánya, a közeli faluban lévő vár a siklóernyősök családjának, kísérőinek is szép, maradandó élményt nyújt.

Szombaton zárt, felhős égre ébredtünk, a szél egyértelműen DK, vagyis Ordaskőre indultunk. A leszállóban már ott találtunk egy kempinget is szégyenbe hozó mennyiségi sárat, mindenfelé készülődő emberekkel, egyesek álmosan, mások virgoncan. PAMÍRRAI is találkoztunk, aki szokásához híven elsőnek indult neki a hegynek - gyalog, a két túraboutjával. Pedig többen is ajánlottak neki felszállítást. Mi is nekiindultunk. Egy bő negyed óra alatt fel lehet érni. Mire felértünk, már kezdett szakadozni a felhőzet, láttuk, hogy jó lesz... jó is lett.

A helyi siklóernyős főrendező, TÖRÖK Zoli (Pogozoli), sebtiben megszervezett egy kis házi versenyt, melyen szinte mindenki részt vett. Bár a „szemtelenül” magas 500 Ft-os részvételi díjat, azért sokallt! :) Hamar kitűzték az első napi feladatot: Szent-László (27 km).

Megindultak a startok. Az ideálisnak éppen nem mondható időjárás és erős szél ellenére sokaknak sikerült kiemelkedni, sokan több órát repültek a feljebb említett orom felett. Én a kevésbé szerencsések közé kerültem, a második kísérlet után Janóval átmentünk a Székelyköi starthelyre, ahol szintén startolható szél fogadott minket. Mire kiterítettünk, megérkeztek az első látogatók is, akik először ernyővel az ordaskői oldalról, majd gyalog érkeztek. Így már két oldalról volt startolható a völgy. Innen is szépeket repültek.

Az aznap feladatot csak PEPO repülte meg, de sokan elindultak, többnyire Járág (Iara) jutottak.

Másnap kevesebb felhő, élénkebb szél fogadott minket. 1200 méter alatt élénk délkeleti, felette élénk déli. A feladat:

Egeres (52 km).

A startomat ismét elég rossz időpontra időzítettem, a start után azonnal rohadtam le. Itt, az ordaskői starton ököl-szabályként elmondható, hogy ha az első inga után nem kerül az ember stabilan az erdő fölé, jobb, ha visszaszáll a starthelyre, vagy környékére. Én nem ezt tettem, de végül megérte. A starthely alá süllyedtem 80 métere, ahol valami pilinszka buborékban a szó legszorosabb értelmében feltornáztam magam a starthely fölét, majd tovább az erdő, majd a gerinc fölé. A gerinc nyugati részén aztán beletenyereltem egy 6-7 méterbe, ami fellövelt 2000 méter fölé. Nem is időztem tovább, mert mégiscsak verseny van! Két tandemmel egyetemben indulunk a cél felé (az egyik CSÜLÖK volt), de egy hosszú sikláson kívül nem adott semmit, de így is lett kb. 13 km. A leszálláskor már igen erős volt a szél, alig tudtam összehajtani az ernyőt. A közeli Jára falu felé vettem az utat, közben Mariannát láttam még az elemekkel küzdeni, de neki sem adta, egy faluval odébb szállt le a többiekkel. Aznap is lehetett volna sok órát repülni a gerinc felett, de máshol nemigen voltak termikek. A fermentő Janó-busz visszaszállításig, a teljesen román lakta faluban áldogáltunk. Errefelé nagyon erősen süthet a nap. A faluban senki nem beszélt, vagy értett magyarul, de más nyelveken sem, pedig próbálkoztam. Rettenetesen sok Dacia autó van, de minden elképzelhető és elképzelhetetlen típus és forma megtalálható, de mérsékelt színválasztékkal. A piros a csajozós, a kék az öregéké, a fehér a parasztoké – ezt a helyiektől tudjuk. A lepukkant Daciák mellett jelen van a másik véglet – a több tízmillióos luxus-járgányok. Középút nincs.

Az aznap nem teljesítette senki a távot, úgy 18 km-nél tovább senki nem jutott.

A nap fénypontjaként Pogozoli a levegőben, tandemrepülés közben kérte meg kedvese kezét, az „igen” a Székely-kőről visszhangzott.

Majális napja. Reggel ismét felhős az ég, de a megmaradt délies szél miatt ismét az Ordaskőre mentünk. Ma is nagyon kétesélyes volt a start utáni fennmaradás. minden ötödik ernyő ragadt fenn, hosszabb, rövidebb ideig. Közülünk nem ment el senki távra, pedig mai is ki lett írva feladat: ismét Egeres.

A kora délutáni órákra már teljesen zárt a felhőzet, alatta elvétve egy-két cumulus. Néhány próbálgatás után mindenki a leszállóban volt. Rövid pakolatás és búcsúzkodás után indulunk haza, immár a Tordát és Kolozsvárt elkerülő úton. Torockót elhagyva a patakmeder menti füves partszakaszkon sok száz majálisozót láttunk. Sátrakkal, grillsütőkkel és elegendő bódító italokkal felvértezve vonultak ki a

szabad természetbe. Már előző nap is látunk jó néhányat közülük.

A további hazafelé úton találkoztunk Pepóval; a távot ugyan nem repülte meg, de elég messze jutott, kb. 30 km lehetett. Pepo a leszállás után több órát gyalogolt, mire visszaért a civilizációba. Pepo egyértelműen megnyerte a kis házi versenyt. Gratula neki, és köszönöt Pogozolinak a szervezésért és Pepónak, hogy minden nap olyan lelkesen felszálította az ernyőinket!

A háziverseny eredményei:
Szóló céltáv - férfi:

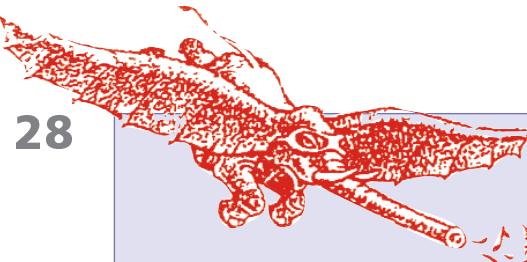
- I. Tasi Péter - 3 tav, (össz. 75 km)
 - II. Szabó Zoltán - 2 tav, (össz. 28 km)
 - III. Török Zoltán - 2 tav, (össz. 26 km)
- Szóló céltáv - női:

- I. Ákos Zsuzsa - 1 tav, (20 km)
 - II. Szép Marianna - 1 tav, (17 km)
- Tandem céltáv
- I. Hegyi Zsolt és Holló Attila - 1 tav, (13 km)
- Jövőre újra, ugyanitt találkozunk! ■

27



28



Hirdetési tarifáink 2006. január 1-től

Apró: 500 Ft

1/6 2500 Ft

1/3 4000 Ft

1/2 6000 Ft

1/1 10000 Ft

Borítóbel són 25%, hátlapon 50% felár! 3 megjelenéstől 20% kedvezmény!

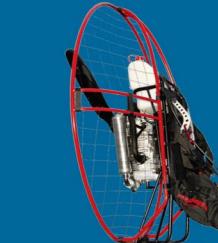
Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseidet a megjelenés hónapjának 2-áig, e-mailen, vagy telefonon juttasd el hozzáim. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni a feladás-sal párhuzamosan, normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: **Madártoll, 1550 Budapest, Pf. 171.** A csekk „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

Ultrakönnyű repülők találkozója!
Rétság-Tolmács Repülőtér
2006. július 7-9.
www.ultalalkozo.hu
Info: 0620-394-6664

SOLO

FELSŐ BEKÖTÉS

SIMONINI**SIMONINI****SNAP 100**

FELSŐ BEKÖTÉS

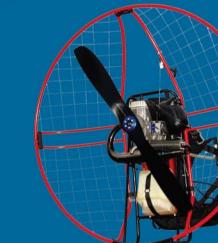
ALOSO BEKÖTÉS



2200 euro



2990 euro



ALOSO BEKÖTÉS

Műszaki adatok:

Motor: kétütemű, egyhengeres

Hengerűrtartalom: 96 cc

Sűrűsírány: 11:1

Porlasztó: 20 mm-es membrános

Gyújtás: elektromos CDI

Xcitor**Műszaki adatok:**h. x sz. x m.: 3,17 x 1,91 x 2
üres tömeg: 168 kg
hasznos teher: 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

FRESH BREEZE
POWERED PARAGLIDER



Oktatók és forgalmazók:

Budapest és környéke
Blaumann „Índian” Attila, tel.: 06 20 922 53 99

Kiss István, tel.: 06 20 934 05 44

Szalma Gábor, tel.: 06 30 950 74 60

Varga „Gavros” Gábor, tel.: 06 20 361 60 73

Tatabányán és környéke

Kiss Oszkár, tel.: 06 20 954 64 45

Gödöllő és környéke:

Szabó Péter, tel.: 06 20 346 60 04

Szabóné Koleszár Edina, tel.: 06 20 476 85 66

Kecskemét és környéke

Balázs „Rasta” Róbert, tel.: 06 70 335 23 65

Székszárd és környéke

Biró Bálint, tel.: 06 70 942 05 54

Debrecen és környéke:

Torkos Tamás, tel.: 06 30 985 9053

Mátra és környéke:

Farkas Tibor, tel.: 06 70 312 76 09

Gyúró:

Szabó György, tel.: 06 30 932 29 37

www.vampair.hu

Portálunkon lehetőség van hozzájárásra, saját fotók feltöltésére, valamint apró 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.

Kiss Oszkár

Tízévesen modellezett. Húszévesen túl volt az ejtőernyős alapkiképzésen.

Kilenc éve repül siklóernyővel. A repülés a minden napja hozztatot, felesége szintén repül. Az ASE Gerecse szakosztályát vezeti Tatabányán.

A jelenlegi minden napjainkban a szükszerű, a repülés, és a munka váltogatja egymást.

Ági lányunk 14 hónapos, és minden tud a siklóernyőkről, amit kell.

A saját ernalomhoz megismeri. Ennyi nekünk bőven elég is...

A siklóernyőzésben egy olyan repülősportot ismerhettem meg, ami rendkívüli mértékben függetlenít a pilótát a repülőtől, kiszolgálószemélyzettől, és a legolcsobb repülősportnak neveznéni.

Ezekkel a tulajdonságával gyakorlatlag tömegsporttá tette a hobbi repülést. Az ember azonban telhetetlen, hiszen

mindig többet, jobbat akarunk, és valahol kitalálta a hámítot.

A szólórepülésben a termikre: az 5. elemre állítod az érzékeid, a természet erejével rendkívüli élmény messzire jutni.

A hámítmotorozás és a szóló siklóernyőzés számomra külön sport. Mindkettő siklóernyővel művelik. Természetesen vannak átfedések, de nem ugyanazt kell benne keresni... kellett egy kis idő, amíg erre rajtöttem. Motorral abszolút megerősített az új repülés élménye: szántóföldek, mezők, futó fácsánok, özek, nyulak, és pocsolyákba ugró békák látványá. Olyan helyek tudtak új látványt adni, ahol sokat repültem, és azt hittem, ismerem.

További információ: Kiss Oszkár a Vamp-Air és a Karpoft fly termékek forgalmazója
Tel: 06 20 954 64 45, e-mail: ase.gerecse@freemail.hu





GRADIENT

siklóernyők

JÓ LÓRA KELL TENNI

www.gradient.cx
megújult weboldal

BRIGHT III - új DHV1

GOLDEN - DHV1/2

ASPEN II - új DHV2

AVAX XC - biztonságos versenyernyő
BiGOLDEN tandem - új DHV1/2

TAURUS - DULV hátimotorozáshoz

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

airmax
SIKLÓERNYŐ ÉS KITE CENTER

0620 9264 -251

e-mail : info@airmax.hu

net : www.airmax.hu

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

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



ozone
www.flyozone.com

ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól.
BUZZ & RUSH



FLY-TRADE
Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.

Új hátimotorok már 2000 eurótól!

- használt motorok forgalmazása
- szervizelés
- alkatrész-utánplálás

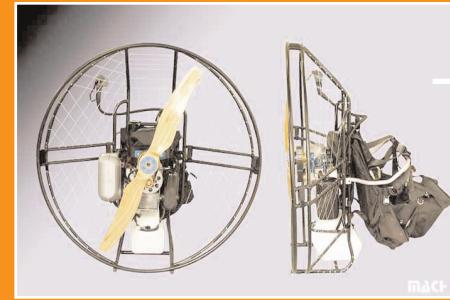
Flash line – új Snap 100 cm³-es motor

- 17 LE/10 000 ford.
- turbóhűtés
- fogaskerék-áttétel
- röpsülyos 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

FLY CASTELLUCCIO®
PARAMOTOR & PARAGLIDING





1575 eu.

MESCAL, DHV 1, Funcruiser
Egy ernalom, melyet ajánlunk tanfolyam utáni kezdtőknek, főleg ha szeretne alpesi, turbulensebb körülmények között is békésen repülni, hobbirepülőknek, és kezdtő hátimotorosoknak.

Teljesítménye abszolút kielégítő, specialitása a termikelés, és ugrásra készen lesi mit akarhat vajon a „pilóta-gazdi”. 6 Jet nyílása van.



1675 eu.

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



CAYENNE, DHV 2. Sportster
Az ernalom mely megalapozta a cég hírnevét. Aki látta, megjegyezte. Vérbeli sport ernalom, 8,5-ös átlagolt siklószám, 22-38-53, szinte érhetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akróhajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonyssággal.



2035 eu.

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



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



Poison, 2-3
Az új kihívásokhoz

SKYWALK
PARAGLIDERS

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





APOLLO

UL AIRCRAFT „HALLEY”

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