

madártoll

A szabad repülők lapja – 142. szám – 2004. október



HOR-PROP

CERTIFIKÁLT FALÉGCSAVAROK GYÁRTÁSA



Tolsztoj utca 10., 986 01 Fülek

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

Mobil: (00 421) 90-513-4305

(00 421) 90-853-0603

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



½ Trabant, 104 cm: 15 ezer Ft

Trabant, 130 cm: 20 ezer Ft

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

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

A légcsavarok minősített faanyagból, másoló marógéppel készülnek.

Igény szerint a megadott mintadarab alapján is készíthető légcsavar.

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

www.hor-prop.com



Szeretnél pilóta lenni!?

UL repülőgépet venni!?



Keresd fel honlapjainkat:

www.beszitop.hu

www.pilotakepzes.hu

www.setarepules.hu

www.legitaxi.hu

Akciók a 2004-es szezonra:

Motoros sárkányrepülőgépre

sportpilóta jogosítás csak 250 ezer Ft

Merevszárnyú UL-A/2

sportpilóta jogosítás csak 540 ezer Ft

PPL-UL/A/2 szakszolgálati engedély

megszerző tanfolyam csak 750 ezer Ft

PPL-A motoros repülőgépvezető szakszolgálati engedély

megszerző tanfolyam csak 900 ezer Ft

PPL-A bentlakásos intenzív pilótaképzés

30 nap szállással és reggelivel csak 1.020 ezer Ft

A fentiekén kívül választható tanfolyamok:

PPL-B; PPL-C Multi-engine;

Angol rádiólevezető tanfolyam;

Műrepülő kiképzés; Kötélékreplő kiképzés; Oktatói kiképzés;

Motoros vontatói kiképzés

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

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

PPL-A szakszolgálati engedély hosszabbítás



BE-SZI TOP

Légiszolgáltató Kft. és Repülőiskola

az FK Lightplanes magyarországi képviselője

8749 Zalakaros, Repülőtér

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



MEGHÍVÓ

A Nagykanizsai Sportrepülő Egyesület ezúton hívja meg a repülés barátait hagyományos repülő báljára,

**2004. november 20-án,
szombaton,
19:00 (LT) órai kezdettel,
a Nagykanizsa
Honvéd Kaszinóban
(Nagykanizsa, Ady Endre u. 7)
A belépőjegy ára: 4000 Ft/fő,
mely megrendelhető:
Nagy Erzsébetnél, a (06-30)
921-6646 telefonszámon.
Videkről érkezők számára
ugyanitt szállás foglalható
1000–2000 Ft/ágy áron.**

**Műsor: hastáncos táncsoport
Zene: Little Flamingo,**

**Mindenkit szeretettel vár
a Nagykanizsai
Sportrepülő Egyesület**



A hazai szabad repülők lapja

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

Szerkesztő: KERESKES LÁSZLÓ

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: sikloreper@aeroclub.hu

Tipográfia: MAGYAR BERTALAN

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu

Grafika: HEMMERT LÁSZLÓ

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: TÓTH IMRE

Hirdetésfelvétel: Magyar Bertalan

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

E-mail: beric@index.hu

Előfizetéssel kapcsolatos ügyek:

KERESKES LÁSZLÓ. Tel.: (20) 364-6921

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

Címlap:

Emlék és remény:

Repülés a váci Naszályon

Sajátos búcsú



Még nem készültem rá, hogy elbúcsúzzak FELLNER ATTILÁTÓL. Inkább arra számítottam, hogy fegyelmi eljárást kell majd kezdeményeznem ellene, mert olyan acro-repüléseket végez, amelyekre nincs még előírt tematika, amire nincs jóváhagyott utasítás. És amit mégis kifogástalanul és látványosan old meg, úttörőként, ahogyan szokta az egyik régebbi írásomban a „jókezü” jelzővel illusztrált Ati. Bár szívesen kezdeményeznék most magam fegyelmi eljárást ellene, sajnos már sosem tehetem, mert megszökött közülünk, és már nem tudok Vele tartani. Sokan gyászoljuk most magunkat, mert túl gyorsan veszítettük el Őt. Nélküle szegényebb a hazai siklóernyős család. „Jókezü” Ati, nyugodj békében... (GURIGA)

5

142. szám – 2004. október ■ Memento

madártoll

ÚJ SIKLÓREPÜLŐ OKTATÓI JOGOSÍTÁS MEGSZERZÉSÉNEK LEHETŐSÉGE

A Magyar Repülésszövetség siklórepülő szakmai vezetése ez év végén is két alkalommal tart siklórepülő oktató jelöltek részére tanfolyamot.

Az első végül is Budapesten az MRSZ Dagály utcai oktatótermében lesz 2004. október 25. és 29. között, hétfőtől péntekig minden nap délután 16.00-tól 20.00-ig. **A második** Hajdúszoboszlón lesz 2004. október 30-31-én (szombat, vasárnap). A továbbképzések célja: új oktatói jogosítás megszerzésének lehetősége. **A gyakorlati vizsgát** a továbbképzést követően a jelöltekkel egyeztetett időpontban Kalocsán tervezzük megtartani és a jogosítást az eredményes gyakorlati vizsga után adjuk ki.

A részvétel feltételei: 2004-re érvényes MRSZ licensz, a klub szakmai vezetője általi felterjesztés, P 3 jogosítás (100 h repült idő, 30 km-es táv, 3h feletti repülés – ezeket a startkönyvvel kell igazolni).

A továbbképzés költsége: egyéni jelentkezőknek 20.000 Ft, amelyet a helyszínen kell befizetni. Az akkreditált iskolák által felterjesztett jelentkezők esetében a továbbképzésen való részvétel 13.000 Ft/fő. A továbbképzés a segédoktatók számára is követelmény, de nekik nem kell gyakorlati vizsgát tenniük, valamint a kifogástalan biztonságtechnikai tréning igazolásával rendelkező jelöltek is mentesülnek a gyakorlati vizsgakötelezettség alól (ezért számukra a költség 10.000 Ft-tal kevesebb).

A budapesti képzés programja

Október 25-én (hétfőn): Regisztráció – Az elméleti és gyakorlati oktatás módszertana (előadó: Pálfi Béla Gábor) – Meteorológia oktatása (előadó: Kerekes László)

Október 26-án (kedden): A tematika ismertetése (előadó: Kerekes László) – Tandem repülés oktatásának módszerei (előadó: Kiss István) – Navigáció oktatása (előadó: Borovszky Gergely) – Mentőernyő ismeret és alkalmazás oktatásának módszere (előadó: Szabó Péter)

Október 27-én (szerdán): Felszerelés ismeret oktatásának módszere (előadó: Szegedi Miklós) – A repülés fizikájának oktatása (előadó: dr. Gausz Tamás) – Csőrléssel folytatott képzés módszere (előadó: Szabó Ernő) – Légi szabályismeret oktatása (előadó: Kerekes László)

Október 28-án (csütörtökön): Segédmotoros ernyős képzés módszere (előadó: Ambrózy Péter) – A különleges repülési helyzetek oktatásának módszerei (előadó: Tasi Gábor) – Írásbeli elméleti oktatói vizsga

Október 29-én (pénteken): Vizsgaelőadások

A hajdúszoboszlói képzés programja:

Október 30-án szombaton 10.00-tól 20.00-ig: Regisztráció után a fenti előadásokból az első kilenc témakör

Október 31-én vasárnap 10.00-tól 20.00-ig: További három témakör és írásbeli elméleti oktatói vizsga, majd vizsgaelőadások.

A továbbképzéshez előzetes felkészülésre a www.siklorepules.hu szakági honlap siklóernyős tematika és mellékletei irányadóak, amelyek megtalálhatók a tavalyi továbbképzésen valamennyi klub szakmai vezetői számára átadott CD-n is.

Várjuk a jelentkezőket!



Kerekes László

MRSZ szakágvezető

(laszlo.kerekes@hmt.hu)

Jelen és Jövő

Tisztelt Repülő Barátunk! A Polgári Légiközlekedési Hatóság a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Légiközlekedési Főosztálya és a Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet részvételével **szakmai találkozót rendez a sárkányrepülők és siklóernyősök részére a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek tárgykörben.** A találkozót 2004. október 29-én tervezzük megtartani. A terem nagyságának meghatározásánál szükséges a létszám ismerete. Ezért kérjük, hogy részvételi szándékát 2004. október 15-ig jelezze az alábbi címen:

ugyfelszolgalat@caa.hu;

plh@caa.hu

titkarsag@caa.hu

plhugyfel@caa.hu

fejeregyhazi.laszlo@caa.hu

Telefon: 296-9502; 296-8877

A helyszínről külön értesítést fogunk küldeni.

Kedves Kollégák!

Örömmel értesítünk benneteket, hogy az elmúlt évi sikeres kezdeményezésünk folytatásaként, **2004. november 6-án a Polébisz ismét nyílt szakmai rendezvényt tart a Budapesti Műszaki Egyetemen.** Idén a terveink szerint az előadásokat a **légtérhasználat és a repülőtéri eljárások** köré csoportosítanánk. Előadóként meghívni tervezzük többek között az ALAR, a CFIT kérdéseinek, valamint a légtérhasználat jogi vonatkozásainak hazai szakértőit és olyan szakembereket, akik a nagy-és kisépkes üzemeltetést napi munkaként végzik, valamint szó esnék a **sárkányrepülés és siklóernyőzés légtérhasználati gondjairól** is.

A nyílt napot megelőzően, november 5-én, a szokásokhoz híven zárt szakmai napot tartunk Jakabszálláson, melyre szeretettel várunk minden BISZ-es kollégát. Köszönettel és üdvözléssel:

A PoléBiSz

HOGY NE ÉREZD MAGAD ELVESZVE.



Veterán találkozó 2004

9

Utólag a telefonszámom és az időpontot meg az árat már kár helyesbíteni, de a pocsék információ sem okozott problémát. Egerben, a Várkút Turistaházban olcsón kiváló ellátást kaptunk Róbert gazdától. (ROZIM RÓBERT, 06-30 525-7230). Aki ott volt, továbbadja a jókedv és jó mulatság hírért.

Harmincnégy Veterán hírmondó jött össze. Szlovákok, csehek, magyarok. Külön dicséret BOGNÁR PISTINEK, aki erős ellenszélben Tapolcáról sárkánnyal érkezett, és itt nem a párja a sárkány.

A jövőre nézve, már most, hogy tervezni tudjatok: GÁLLIK PISTA ajánlatát fogadtuk el, 2005-ben a Magas Tátrában foguk találkozni. Ígérem: ha élek, pontosan leírom hogy mikor, hol és mennyiért.

A véletlenszerű egybeesés az igazán csodálatos APOLLÓ repülőnapokkal a színvonal nagyban emelkedett. A büfé hangárban új veteránokkal ismerkedtünk meg. Őket már rég ismertük, csak az idő úthengere szabta át a pofánkat. A bemutatkozás után szeretettel öleltük egymást, mint régi baromarcú havert. Csoma (KÖRÖSSI) győzött, őt senki nem ismerte meg. Régi neveket és emlékeket soroltattunk vele, aztán elhittük, hogy ő a régi Csoma.

Hálás köszönet MOLNÁR ZOLINAK, aki lelke és fő támogatója volt a csodás légi- és földiparádénak. Kár, hogy a baromagyú gusztustalan média, csak a lezuhantakat szereti mutogatni. Talán nem vagyunk fogékonyak a szépre??? Nem a francot, csak az emberek sokfélék, de a legtöbb hülye. Szerencsére mi, Veteránok



PAMIR
vice-prezident

nem közjük tartozunk. Sajnos TURAN VOJTO prezidentünk nem tudott eljönni felesége balesete miatt, de írásban nagyon kedves sorokat küldött nekünk. Ezt Zolika repterén felolvastam, melyből most idézek rövidített fordításban.

„Barátaim a szabad ég alatt, igen tisztelt hölgyek és urak !

A mi XV. Találkozónkat először rendezzük amikor hivatalosan és barátilag csatlakoztunk az Európai Unióhoz. Imádkozom azért az Istenhez, aki minden embert békében egyesít egy házban az Európai házban és a többi földrészen, hogy ezek a nemesített gondolatok a mi összefogásunkkal megőrzik Európa ősi és igazi kultúráját a keresztény összefogásban.

A veterán klub 1989-ben alakult Malino Brdo hegyén, amikor már a XI. téli sárkányrepülés találkozót tartottuk. 1991-ben a III. Veterán Delta klub találkozóján a Magas Tátrában nevünket Veteránok a szabad ég alatt névre változtattuk. Gondolataink ezzel nem változtak meg: szerelem a szabad repülésben, a szabadságot jelentő nemzetközi igénnyel és barátsággal.

Barátaim, veteránok! korom előre haladással nem szeretnék Nektek útban lenni, és szeretném a prezident funkciót fiatalabb

142. szám – 2004. október ■ Lég-tér

madártoll



öregnek átadni. Közétek szeretnék járni amíg járni tudok. Örülök repülős sikereiteknek! Üdvözlettel a Ti Aber, Vojto Turanotok. Ruzomberok 12. 09. 2004. szeptember 20."

Ebből aztán a hirtelen közgyűléssé alakult találkozó kihirdette, hogy – mint a pápa – élete végéig kedves gondolataival fogja össze a vetrán klubot az alapító Vojto Turan. Lemondását egyhangúlag nem fogadtuk el.

Továbbá szeretettel hívunk minden veterán korú repülőt, fiatalokat megfigyelőként a Tátrába. Mottónk továbbra is: *Nem minden fiatal lesz veterán, de minden veterán volt fiatal.* Köszönöm Mindenkinnek, aki szeretetével, részvételével, borával, sörével, pálinkájával és humorával hozzájárult a XV. Találkozóánk sikeréhez. ■

A Podbrezova Kupa végeredménye

H.	Név	Pont
1	VYCHNALIK DAN (Cz)	1772
2	BARES RADEK (Cz)	1756
3	UJHELYI BALÁZS	1752
7	GRUBER FERENC	1647
11	BORBÉLY TIBOR	1545
12	KOVÁCS ENDRE	1522

A Magyar Bajnokság végeredménye

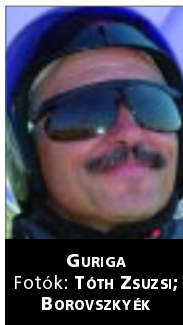
H.	Név	Pont
1	Ujhelyi Balázs	2692
2	Kovács Endre	2412
3	Gruber Ferenc	2383
4	Borbély Tibor	2182
5	Balogh Zsolt	1832
6	Borovszky Gergely	1785
7	Kis Attila	1397
8	Szász Péter	1394
9	Kecskés Péter	1223
10	Balkó Imre	1187
11	Hencz Krisztián	1081
12	Kánnár László	993
13	Vágány András	948
14	Král Noémi	901
15	Sipos András	881
16	Fenyvesi Ferenc	722
17	Kerekes László	696
18	Burinda Zsolt	655
19	Juszkú Tamás	647
20	Ferenczi Miklós	607
21	Nagy Laci	541
22	Bihari Zsolt	527
23	Kenderes Zoltán	356
24	Vas Viola	351

Visszatérés a sárkányok földjére

**Beszámoló
a XXI. Sárkányrepülő Magyar Bajnokságról
és az idei Podbrezova Kupáról, Szlovákiából – II.**

Nemzetünk harmadik versenynapja egyben a Podbrezova Kupa nyitónapja lett volna. Nem mentünk újra messzire, csupán a lopeji szállásunkkal majdnem szemben lévő Certasra. A két rampa mögé szorított száz sárkány alig fért el a nyitóhelyeken. Szabad startról szó sem lehetett, szó sem volt, mert az eget bedesztkázták és hiába hirdetett feladatot a rendezés, a versenyzők csak egymásra vártak, amíg végül lefújták a napot. Lesiklottunk néhányan, s megízleltük a levegőt, amelyben ha elstartolunk, bizonyosan eredményes napot zártunk volna.

Magam is tekeregtem kicsit. Átrepültem a szállásunk fölé, és visszaemelkedtem a start szintjére. Azután visszaklottam a Certas leszállójába, oda, ahol



GURIGA
Fotók: **TÓTH ZSUZSI;**
BOROVSKÝ ÉK

a sok leszállt madártársam szárnyát láttam, nem kockáztattam az ismeretlen leszállót, s nem cseréltem fel a jól ismert tágas mezőt. A kollégium előtt egy felborult szárnyat látva úgy gondoltam az a jobb döntés. Itt azután még beszélgettünk az előző napokról a többiekkel. Sajnos annyira kevés a lehetőségünk a repülésre, hogy úgy tűnik ma már nem az általam szapult bevállalás, hanem a kevés repülés a legnagyobb kockázati tényező. Ha tehát megérti egyszer az ország, hogy a repülés támogatása egyszerű repülésbiztonsági érdek, talán a balesetek száma is jelentősen csökkenhet majd.

12

A következő napon a Podbrezova Kupa csúcs hegyére a Kralova Holára mentünk. Sokan csak emiatt a hegy miatt látogatnak el erre a versenyre. 1948 méteres, a szintkülönbség több mint ezer méter a start és a leszálló között. Szinte csak erre a versenyre ad ki engedélyt a helyi természetvédelem. Néhány segítőnk csak azért vállalta, hogy beszáll a rendezésbe, hogy talán módja nyílik repülni innen siklóernyővel. Azonban a siklóernyőzést vélhetően a sok szabálysértés miatt teljesen tiltják ezen a hegyen. Sajnos ezt itt kellett megtudnunk.

Ezen a napon az idő nem tűnt rossznak, a gyenge szembeszél ellenére hatalmas 104 km-es feladat került a táblára. A sok árnyék miatt azonban kicsit ugrós és nehéz pálya várt ránk. Sokan már az elején padlóztak és a völgyből lehetetlen volt visszatekerni. A feladatot senki sem tudta befejezni, közülünk legmesszebb Ujhelyi Balika jutott.



Azután leszállás után kiderült, hogy az előző napokban becsapott villámok közül egy sem volt semmi sem ahhoz a villámsújtáshoz képest, amit SZAKÓCA ott-honi katasztrófájának híre jelentett. A magyar tábor döbbenten kóválygott, csörögtek a telefonok, a szlovák, a cseh az ukrán pilóták döbbsen arccal jöttek részvételüket nyilvánítani, mi meg azt sem tudtuk, hol vagyunk, mi történik velünk. Mert ha a sárkányrepülés legtapasztaltabb, legmegfontoltabb és legfelkészültebb pilótája meghalhat, akkor egyikünk sincs biztonságban...

Az élet azonban utat tör. És az emlékezés is idebent igazi, nem kell azt kimutatni. Aki itt volt a korábbi versenyeken, aki repült itt együtt vele, az másnap nyilván lerögzte kegyeletét emlékeit ápolva, arra a Háromszoros Magyar Bajnokra gondolva, akinek most is inkább itt lett volna a helye közöttünk, velünk és nem mozdulatlanul távolodva tőlünk... Ezért másnap a 24 magyar mindegyike a levegőbe emelkedett, mert az igazi pilótára a pilóták nem a földön, hanem a levegőben emlékeznek.

Ezen a negyedik Magyar Bajnoki versenynapon a mieink közül ötven teljesítették a 70 km repülést igénylő feladatot egy szabálytalan „Z” alakú pályán. A leggyorsabb magyar ismét Ujhelyi volt. Én a starttal nem siettem, sétálgattam, emlékeimet rakosgattam, olyan hihetetlen volt, hogy ismét eggyel kevesebben vagyunk. Azután úrrá lett rajtam a szenvedély, a csodás karcsú szárnyak egymás után emelkedtek a levegőbe és nem sokkal távolabb kikerülhetetlenül a felhőbe is. Pár száz méter elég volt, hogy eltűnjön a föld, és nem tudtam, vajon mindannyian eléggé felkészültek vagyunk-e arra, hogy elkerüljünk egy ütközést, vagy egy hegyhátra sodródást. Azonban rajtam kívül senki sem tűnt

aggódónak, s ez engem ismét aggodalommal töltött el. Elvesztettem volna az értékítéletemet? Hiszen azt megértem, ha mindenáron eredményes versenyt akarunk, de mi lesz a közöttünk fénylő szemmel kóválygó tapasztalatlanabbakkal, ha egyszer csak egyedül maradnak a szürkeségben, vagy a ködből kivágódik felénk egy szárny?

Azután elhessegettem a gondolatot, a startfolyosóba álltam, és amikor rám került a sor, felszálltam. Nem sok repülés kellett, hogy felszívjon a felhő, de számítottam rá. Hatalmas méretű szárnyam csavargatta, dobálta magát felfelé, keményen kellett markolni, hogy azt tegye, amit én akarok. A talajlátás érdekében a völgyet céloztam meg, csak a felhő világosabb részei felé kellett tartanom, hamar előbukkant az ismerős déli oldal. Legkisebb porcikám sem kívánta az újbóli beszívódást, ezért a völgyet választottam, bár nyilvánvaló volt, hogy az az elmerüléssel kecsegtet. Azonban a nagy szárny és a balesetem óta erőlködéstől elszokott izmaim fáradása miatt nem mertem a repülés közben lemeríteni magam. Még egy termikben felkúsztam a felhőalap közelébe, de akkor meg annyian lettünk, hogy inkább magukra hagytam a levegőben összeviszsa köröző társakat, jól láthatóan nagyon nagy tudáskülönbségű pilóták kerültek itt össze, s ez nem biztonságos. Még bekukucskáltam a gerincen tekerő kicsiny molylepkékre, de nem mentem közéjük, addig kell leszállni, amíg fizikailag bírom.

Egy órával később már csukott szárnyam mellett néztem, amin ugyanoda



beérkeznek a sárkányok egymás után. Néhányan egy két kilométert rám vertek, de aki nem tudta a nehéz első fordulót elérni, az mind körülöttem szállt le. Akinek sikerült, azok a feladat második és harmadik harmadát már játszva teljesítették, így 5 magyarnak 70 kilométer után a célba jutás, a többieknek a táv harmadánál kisebb út jutott, nem igazán igazságosan.

A feladatkitűzők ezen a napon elégtelenre vizsgáztak, de az FAI verseny mezőnye nem törődött ezzel, s bár a teljes létszám egyharmada jutott csak el az első fordulóra, azért a cél százából 18 szárnyat fogadhatott.

Ujhelyi ezen a napon megnyerte a nemzetit és a két FAI versenynapon a nemzetközi mezőnyben a legjobb magyarként a harmadik helyet. Mert másnap az időjárás esőt és erős szelet hozott, és a versenyzésnek véget vetett.

Szombaton még felmentünk a Certas-ra, de a cseh pilóták bojkottálták a startot, és minden eszközzel ellene voltak a versenyszám kiírásának. Az amúgy is bunkóságáról és sportszerűtlenségéről világszerte ismert, s a versenyben most vezető VYHNALIK kierőszakolta, hogy



lefűjják a napot és ezzel két versenynappal zárult az idei Podbrezova Kupa. Kezdtém érezni, hogy az ebbe a sportba beleerőltetett hülyeség sajnos nem változott. Nevezetesen, hogy a verseny esélyesei beleszólhatnak a feladat kitűzésébe, ezáltal a más sportokban megengedhetetlen versenyzői szubjektivitás befolyásolhatja az eredményt. Még vissza sem tértem, máris elment a kedvem a sárkány-verseny-zéstől, hiszen az egészben ezt utáltam a legjobban.

Estére a díjkiosztóra megérkezett az MRSz teljes vezetése, jelezték, hogy nem lényegtelen számukra, hogy van-e magyar sárkányrepülő sport. VÁRI GYULA elnökünk és SZEKÉR TAMÁS főtit-

kárunk, szövetségünk képviselőjében átadta a magyar bajnokság és az FAI verseny díjait is. Nagy vidámság közepette KRÁL NOÉMI távollétében a női verseny második díját oktatója SZABÓ TAMÁS vette át, s állt fel a lányok közé a dobogóra. Ezen a héten a mienk mellett itt zajlott a szlovák, a lengyel és a cseh bajnokság is. S ezen a díjkiosztó fiesztán kupák, virágok, oklevelek és pezsgők kö-

zött ismét egy nagy soknyelvű család közepében találtam magam, ahogyan azt itt Szlovákiában megszoktam a rutinos és hagyományos hangulatteremtés során.

En tehát újra visszatértem. De valaki ismét hiányzott innen közülünk, és ettől számomra ez a záróünnep nagyon keserűre sikeredett. ■



Névjegy: CSIGA SANYI

15

Teremteni, és abból adni

Eljegesedett trapézsarak egy képen, elrepedt hátmerevítés a sarokban, hatalmas szekrény tele kupákkal, szakkönyvek, fegyverek, lemezek, képek minden falon. Percekig nem jutok szóhoz. A hatás lenyűgöző. Úgy érzem, mintha a levegő hercege látna vendégül, hegycsúcsra épült, elvarázsolt kastélyában.

MIKE: Régen kezdted a szárnyalást...

SANYI: A repülés nálunk családi hagyomány. Szolnokon nőttem fel, a katonai és a sportreptér között. Ebből kifolyólag repült az apám, az édesanyám, a nagybátyám és a mostohaapám is. Jómagam tizenöt évesen, 1970-ben kezdhettem el a vitorlázórepülést, mert sárkányrepülés akkor még nem volt.

Mike: Nem gondoltam, hogy vitorlázástól is. Miért lettél sárkányrepülő?

Sanyi: A 80-as évek elején dal-szövegíróként dolgoztam menő bandákkal. Ez az életmód egyfajta rebelliónak számított, a reptéren meg ment a katonásdi. Elkezdtek szívatni, én meg nem hagytam magam. Aztán jobbnak láttam váltani. 83-ban kezdtem el a sárkányrepülést, április 22-én. Egy hónap múlva „A” vizsgáztam, és júniusban már távot repültem GURIGA nyitott kereszt-tartós repülőjével.

Mike: Simán ment minden?

Sanyi: Persze, hogy nem. Sajnos már az első évben combtörést szenvedtem, s így nem repülhettem meg a száz órát, csak nyolcvanháromat. A Csúcs-hegyen elakadtam egy árbochan, start közben. Kiemelt a szél, de visszapördültem. Megfogott a



Név: Csiga Sanyi (Sandokan)
Születési idő: 1955, június, 22. Rák)

Státus: sárkány, motoros sárkány pilóta, vontatható egyedül, párosban és hármas vontatásban is, berepülő pilóta, sokáig oktató, bár azt az utóbbi időben nem érvényesített, vitorla és movit szakszó, vakrepülő jogosítás

Szárny: Laminar, vitorlázórepülő: Góbé, Blaník, Pirat, KA-7, IS-22-B, Foka-5, napokon belül a Standard Jantar és a Falke névre keresztelt movit.

Klub: PISE, Cumulus SE, ASE, MSE, Elérhetőség: 06-20-9364507

fasor, és ráestem egy víkendház tetejére. Jött a műtét, de tavasszal már repültem, vassal a lábamban. A májusi Tokaj-kupán második lettem, csakúgy mint az Eged-kupán. Időközben megrepültem az ezüstkoszorút, és a következő évtől válogatott kerettag lehettem, ami 99-ig folyamatos volt. Akkor egy gerinctörés miatt szűnt meg ez a dolog, de amúgy is abba akartam már hagyni a versenyzést, mert úgy éreztem, hogy ez már nem ugyanarról szól, mint amiért elkezdtük.

Mike: Mi volt a legszebb élményed?

Sanyi: Az USA-hoz kötődik. Egy 198 km-es törtvonalú céltáv repülés folyamán, Bishopból, ahol a verseny központja volt, repültünk föl az Owens Walley mentén Tonopah ezüstváros felé. Ott a Boundary Peak-nél, ami Nevada legmagasabb csúcsa, fölemelkedtem 7000 méter fölé! Belülről fáztam, de hihetetlenül jó volt! Amikor tovább indultam, beértem a kiszáradt sós-tavak fölé. Ezek fölött forrt a levegő. Úgy vibrált, mint a kocsonya, de nem nagyon indultak el a termikek, csak pöfögött. Itt is még olyan hatezren lehettem, amikor jó mélyen alattam elment egy Herkules (C141-es katonai szállítógép), és kísérté két Sikorsky helikopter. Azonnal eszembe jutott a Hair. Nem gondoltam volna, amikor láttam, hogy én ezt a repülőgépet meg fogom nézni, Amerikában, a sivatagban, fölülről, és ilyen picinek látom! Aztán továbbrepültem, és már erősen esteledett, amikor a célt, a tonopah-i repülőteret fotóztam. Mivel nem láttam mozgást, elindultam visszafelé, gondoltam majd leszállok az út mellé. Lent már fényezőróval mentek a kocsik, de szerencsére kiszúrtam a mieinket, és ők is észrevettek engem. Megálltak és elemlámpákkal jeleztek, de nem vették észre, hogy az út egyik oldalán villanyvezeték húzódik, a másikon pedig szögcsdrót kerítés. Repültem át az út fölött,



Faludi Miklós

mert az útra merőlegesen kellett leszállni, és puff, neki a szögcsdrótnak! Éreztem egy erős rántást a lábamon, és még a szememet sem volt időm becsukni, abban a pillanatban beleálltam nyitott szemmel a sivatag porába! Másnap még mostam a szememből a homokot, össze is volt ragadva rendesen. De igazából nem lett semmi bajom.

Mike: Terveid?

Sanyi: Mint a pilótacentrum vezetője, azt tekintem a legnagyobb kihívásnak, hogy egyáltalán repülni tudjunk Óbudán.

Mike: Előfordulhat, hogy letiltják?

Sanyi: Igazából a leszálló van veszélyben, mert jön befelé a Bécsi út mentén a csatorna, és azt mondták az önkormányzatnál, hogy ha ideér, a lenti területet bérbe adják egy konzorciumnak, amelyik majd szabadidőparkot létesít rajta. Az alján áruházzal meg lakóparkkal, fönt pedig szabadidőparkkal. Ha abba nem fér bele egy leszálló, akkor nem tudunk hova leszállni. Akkor, hogyan repülünk Óbudáról? Össze kell fogni, és írni egy nagylétszámú, aláírási nyomadványt a polgármesterhez és a sajtóhoz, amiben ragaszkodunk a szokásjog alapján az immár lassan harminc éve használt leszállóhoz. Ezenkívül pedig egy komoly EU-s környezetvédelmi, és ifjúsági központot akarok itt létrehozni, természetesen a repülésre alapozva. Mindezek mellett, újrakezdem a sárkányrepülést is, de nem hagyom abba most már a vitorlázórepülést sem, amit a sárkányos balesetem után, 2001-ben újrakezdttem. Ott is próbáltam kapacitálni, hogy menjek versenyezni, de ma már inkább az oktatás az ami vonz. A Pilótacentrum által pedig, innen igyekszem segíteni a repülés ügyét. Hogy jól tudjuk érezni magunkat, hogy el tudjunk menni ide-oda, hogy szabadon repülhessünk. Ez a fő cél. Adni. Teremteni és abból adni. ■



Új DHV-1-es az Ozone-tól

Érezhetően csökkent a minimális süllyedés, ezért sokat lejtőszelező és termikelő pilótáknak is ajánlott. Load teszt: **120**.

MULTO

5 méretben 55-135kg



Nagy test nagy élvezet...

McDADDY

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



0620 9264-251

e-mail : info@airmax.hu

net : www.airmax.hu

BiGOLDEN DHV 1-2

Egy hosszú menet...

38 : 115-180 kg

42 : 140-210 kg



GOLDEN DHV 1-2

Egy ernyő mindenkinek !

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

Döntse te is rekordot!

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

2T kétütemű motorolajok

(szintetikus, félszintetikus)

SZINTETIKUS (Racing) Teljesítményfokozata: JASO FC

Kiváló minőségű szintetikus versenyolaj. Előkeverő ill. olajbefecskendező rendszerekhez egyaránt alkalmazható. Valamennyi kétütemű motorkerékpárhoz, robogóhoz, kerti kiegészítő, valamint személygépkocsik kétütemű motorjához alkalmazható. Az olaj-benzin keverési arány megválasztásához a gépkönyv előírásait kell követni. **Megfelel a következő előírásoknak:** Hivatkozás: PN-70/C-96092, PKWIN 23.20.18-02.11, API TC, JASO FC, ISO L-EGD, TSI

FÉLSZINTETIKUS: Kétütemű, benzinüzemű, keverékkenesű motorokhoz egész évben használható előoldott félszintetikus motorolaj.

A RE-CORD 2T motorolajok előnyös tulajdonságai:

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

**Minden repülő sporttársunknak
jelentős kedvezményt biztosítunk!**

www.re-cord.hu

SUNLIGHTORCHART Air Copter® (ROTAX 582 / 65 LE)
WORLD MICROLIGHT CHAMPIONSHIPS 2003
Long Marston, England, Halmat STERNOWIE ZECHNER (AUT)

Sárkány EB

Millauban – II.

6. nap, 96.2 km. Ez a természetes kiválasztódás napja. A Puncho nevű starthelyre megyünk. Az idő szép, a termikbefúvások nem nagyon zavarnak minket a starthelyen. Egy idő után elkezdi a mezőny elstartolni, megyek én is. Kár a sietségért, az idő nem működik még. Mínusz száz méterről felkerülve mínusz hetvenre már kicsit kezdek optimistább lenni, de idáig az egész repülés egy nagy kínlódásnak tűnik. Utálom az ilyen napokat, ilyenkor nagyon sűrű a levegő, mert mindenki a felfel törő gyenge kis buborékokra akarja rávetni magát mindenki mással együtt. Szerintem kb. 15 perccel hamarabb startoltunk el, mint ahogy kellett volna. Lassan azért kiemelkedünk, csak pár áldozat megy a leszállóba. Feljebb kerülve arra gondolok, hogy a nehezén már túl vagyok. Remélem, hogy a versenyen már nem lesz több ilyen nehéz kiemelkedés. Arra majd az egyik későbbi napon döbbenek rá, hogy a mai nap az bemelegítésnek is gyenge volt, de erről kicsit később. A feladaton elindulva vegyes érzelmeim támadnak, mert a völgyben egyre többen szállnak le, de amúgy haladunk elég szépen. A plató felé érkezve már egyértelmű, hogy itt nagyon gyenge az idő, olyan mint amibe belestartoltunk csak hogy itt soha nem is volt jó idő. Egyre kevesebben vagyunk. A boly egyik része elmegy, benne Man-



BERTÓK ATTILA
Fotók:
millaudclassic.free.fr

fred, Oleg, Gerolf, de mi maradunk. Ez jó döntésnek bizonyul, mivel mi egy másik irányt választunk és az előbbi emberek közül nem látunk már senkit a levegőben. A bolyban pontosan 12-en vagyunk. Ezt onnan tudom, hogy 13 ember ért aznap célba, a 13. a Manfred lesz, aki később csatlakozik hozzám. A mai nap nem megy valami jól,

lemaradtam a bolytól. Ezen a problémán kicsit enyhít Manfred csatlakozása a termikemhez. Mint kiderül később ő az egyetlen túlélője a maradék mezőnynek. Ekkor már elérjük a felhőket, innen már egyszerű a játék. Az utolsó fordulóponthoz, ami Nantes, még megcsodálom felülről, majd még egy fél termik és 25 km-es végsiklás. 13. vagyok a célban, de örülök, hogy egyáltalán ott vagyok. Ezt napot TOMAS WEISSENBERGER nyeri. Vele beszélgettem az utolsó nap és megkérdeztem tőle, hogy miért nem jött Ausztráliába az idei versenyszezonra. Erre azt felelte, hogy beteg volt már a repüléstől, mivel tavaly 13 nagyobb versenyen vett részt. Szeretnék hasonló problémával szembesülni. De ahogy a fiúk mondják, olyan nincs, hogy „eleget repülni”. Meg kell mondanom, hogy a tapasztalat meglátszott a repülésén.

7. nap törölve, már nem tudom, hogy az eső vagy a szél miatt.

20

8. nap, 114.9 km. Ma a Brunas-ra megyünk. Az idő nagyon gyengéskének néz ki. Ennek ellenére összerakjuk a cuccot, majd pedig Manfred repteti a három méteres fesztávú rádió irányítású modelljét a starthely előtt termikelve. Nyilvánvalóan vannak emelések, de mivel starthely és leszálló szintkülönbsége kicsi és gyenge balos a szél, a könnyű kiemelkedés egyáltalán nem garantált. Az emberek lassan startolgatnak, kinek könnyebb, kinek nehezebb a kiemelkedés, de alig mennek a leszállóba. Ebből erőt merítve megyek én is a jobb oldali kisebb, szélirányra merőleges lejtőszakaszra, de éppen egy lyukba, mert mindenki lassan, de biztosan egyre lejjebb kerül. Ekkor látom, hogy a velem egy szintben levő Reisinger szépen kiegyenesít és megy leszállni. Miközben ezt figyelem és próbálom a szélirányt meghatározni látom, hogy valaki szépen párnázik a leszálló fölött két méteren, magasságvesztés nélkül. Ebből látszik,

hogy hova kerül az utolsó fordulópontosan bele a termik közepébe. Erősen izzadva kapaszkodok az utolsó szalmaszálamba meg a kormányrudamba, mivel szerintem nem vagyok harminc méteren se. A koncentrálastól még jobban izzadok, de szerencsére ez egy jókora három méter, tehát egykettőre fent vagyok megint. Erre a termikre emlékezni fogok egy darabig. A feladat érdekes, csak kicsit túlkombinálok és lelassulok, ahelyett, hogy a bollyal együtt mennék. Megpróbálom levágni a kanyart a lejtő követése helyett. Erre nagyon ráfizetek, mert egyedül megyek, és ez lassít. Olyan 60 km után már látom a többieket visszafelé jönni attól a fordulóponttól, ahonnan még 15 km-re vagyok. Rövid fejszámolás után rájövök, hogy a fiúk 60 km alatt 30-at vertek rám. Ez amellet, hogy nagyon elszomorít meg is pecsételi a napomat, mivel kifutok az időből. Még kockáztathatnék egy utolsó siklást egy nagyon medvés részen





keresztül, de valahogy most nincs kedvem kitörni a nyakam és már egyértelműen befejeződött az időjárás cél irányában. Manfred Ruhmer nyeri a napot, de csak 11-en vannak a célban, nem mintha ez kárpótolna a mai napi szerencsétlenkedésemért. Lóri szerencsére gyorsan érkezik Balikával és már szidjuk is az egész Európa-Bajnokságot, miközben Balika mindenáron azt próbál-gatja, hogy vajon a Citroën gumija lejön-e a felniről. Legalább nem unatkozunk.

9. nap, 98.2 km. Szeles nap, tűrhető időjárás, sajnos nem a legszerencsésebb. Az első fordulópontig nincs nagyobb probléma, de miután visszafordulunk a szembeszélbe már nem vagyunk olyan nagyon derűlátók. Ennek ellenére jól haladunk, főleg annak köszönhetően, hogy Antoine nagyon akar sietni, és a gépe is szemmel láthatóan jobban megy.

Minden nagyon rózsás olyannyira, hogy a végén sikerül négyünknek (Antoine, Bruno, Manfred) nagyon jól a többiek fölé és elé kerülni. Ennél jobb társaságba nem is kerülhetnék, ilyenről álmodik az ember. Siklunk is bele a gyanúsán sima levegőbe. Már nem nagyon van magasságunk, hárman egy szinten, Manfred ötven méterrel feljebb siklunk, nem tudjuk hova. Pontosabban oda, ahol alacsonyabb a talaj, hogy belefördulhasunk valami gyenge mentő emelésbe. Mögöttünk még mindig senki. Hosszú szenvedés után a Manfred kivételével lerohadunk mind a hárman. Antoine és Bruno jóvoltából hallok egy-két cifra francia káromkodást, miközben nézzük Manfredet kiemelkedni, majd a húsz perccel később érkezőkhöz csatlakozva elmenni. Én csak hallgatók, nem nagyon van értelme bármit is mondani. Szerintem ma egyszerűen nem volt szeren-

csénk. Sajnos az egyik angol ma eltörte a kulcsontját, de amúgy jó a nap és 27-en mennek a célba, köztük Balika és Feri.

10. nap, 99.4 km. Erős a szél, többen összepakoltak már és hazamentek. Saját megítélésem szerint nem olyan borzasztó a helyzet, de a tömegpszichológia rendszeren működik. RICHARD WALBEC főrendezőnk úgy dönt, hogy lesz feladat. Az erős szél miatt a lejtő előtt jövőnk-megyünk hogy hosszabodjon valamelyest a feladat, majd pedig hátszélbe fordulva az utolsó ág. A mai napon jól lehet a lejtő menti repülésben haladni. Meglepetés a hátszeles ágon következett, mivel a szél-erősség kb. 70 km/h-ra növekedett és a terep leszállás szempontjából egyre rosszabb kezdett lenni. A magam részéről

megúsztam a dolgot, de aznap többen halálfélelelmről számoltak be. 47 célba-érkező volt, de elgondolkodtam azon, hogy vajon ilyen időben hol lehetnek a többiek... Hazafelé menet akkora hullámfelhők voltak az égen, hogy az ritkaság. Ekkor az jutott eszembe, hogy reggel, amikor a szél miatt panaszkodtunk főrendezőnk azt mondta, hogy ma még a siklóernyősök is repülhetnének, olyan gyenge szél lesz. Eközben a hullámfelhő, gondolataimmal mitsem törődve formát változtatott...

Aztán ennyi is volt az egész verseny, mivel az utolsó napot a szél miatt törölte a rendezőség. Ezek után már csak az eredményhirdetés maradt hátra. Az első három helyezett Manfred Ruhmer (osztrák), ALEX PLONER (olasz), MARIO ALONZI (francia) lett.

Csapatban Ausztria, Franciaország, Olaszország volt a sorrend a franciák nagy bánatára, de ezt az osztrák csapatot igen nehéz megverni, mivel a fél csapat gyakorlatilag világbajnok-esélyes.

Ezek után Manfred bejelentette, hogy nyugdíjba vonul, mondván, hogy 1987 óta folyamatosan vesz részt versenyeken és kicsit elfáradt. A repülést persze nem hagyja abba, de inkább a botkormányos dolgokkal akar foglalkozni a jövőben.



Jelen pillanatban – és már vagy 7 éve – ő a király sárkányrepülésben és egyebek mellett háromszoros világbajnok és négyszeres európa bajnok. Ja, ezeket a címeket zsinórban érte el. Erre a magam részéről csak azt tudom mondani, hogy megtiszteltetésnek veszem, hogy együtt repültünk néhány világversenyen. Arra meg igazán nem panaszkodhatunk, hogy nem adott elég lehetőséget a trónfosztásra az utóbbi pár évben.

Csapatunk szerintem alulmúlta önmagát, mivel a fiúk egyéniben sokkal jobban repülnek, mint ahogy azt itt mutatták. Egy kicsit több nemzetközi versenytapasztalat azonban nem ártana. Az én 13., „szerencsés” helyem volt a legjobb helyezésünk, de bevallom, az első tízbe vártam magam. Majd legközelebb. ■

AEROMANIA

Hátimotoros és siklóernyős tanfolyamok

Túrák

Új és használt felszerelések

Miniplane TOP 80 használt hátimotorok

akár 450 ezer Ft-tól

www.aeromania.hu

06-70-381-1124

info@aeromania.hu



TOP 80

1800 €



FALCO

2190 € - TÓL



450 €

2850 € - TÓL



MINIPLANE



220 €

1980 €

PARAMANIA
ACTION

A végtelen kék országa – II.

142. szám – 2004. október ■ Lég-tér

A teljes Góbinak csupán kis része homok és kő, a többi füves, bozótos sztyepprét, ahol a messziről világító, fehér jurtákat több kilométeres, vízmosásokkal és sziklaomlásokkal tarkított keréknyomok kötnek össze, ezek évente változnak, elmossa az eső, benövi a fű, újakat taposnak ki, mindegy, csak tudd az általános irányt és érts jól mongolul.

Itt az embereknek kevés a szavuk, ve-ség hatol a pillantásuk, nem barátságosak de annál inkább vendégszeretők, itt bárki természetesnek veszi, hogy betérsz enni, inni, aludni, majd készleteid egy részét viszonzásképpen otthagysz. Itt a köszönöm ritkán használt szó, mert



HAULIK ÁRON
Fotók: A SZERZŐ

felesleges, minek megköszönni, ami úgyis természetes, a nap felkel holnap, a következő jurtában vár az ebéd sosem látott emberektől, a hegyen túl meg majd bekopogsz, hogy ott aludnál, senki nem lepődik meg, itt emberéletekről van szó, emberlétről.

Tüzes napfelkelték fénye, messzi tevecordák bánatos éneklése, a vonuló darucsapatok visszhangos krúgása egybeolvad a puszta reggeli légzésével, ahogy a nappal tomboló porviharok első szellője felébred, majd pördül egyet maga körül, próbálgatja szárnyait, végül egy kicsit még visszaal-





szik. Itt, ha nem sikerül reggel elstartolni, majd az első termikek indulásáig lejtőszelezni, akkor egész napos gyaloglás vár a felelőtlen siklóernyősre. Ha szerencséje van, talál valakit, akitől vehet egy tevét, de az ilyesmi szerszámostul itt sem olcsó, annyi mint otthon egy rosszabb trabi. A kiszáradás ellem érdemes napközben többet pihenni, és inkább éjjel haladni, mert a kutak egyre ritkábbak, és mintha az ismerős nomád pásztorok sem bukkannának fel olyan sűrűn.

Homoksivatag, kiégett pusztá, köten-ger, a semmiből idehajított fekete, időtlen hegységek váltják egymást, az út

egyik fele tüskés bozót, a másik felén alacsony, sárga fűcsomók tarkítják a síkságot, minden magyarázat nélkül lesz a sárga fűtengerből szürke bozótos, mégis van akinek ez a hazája, messzi jurták egyszerű kupolái tarkítják a délibábos láthatárt, néhol már kora reggel a távoli hegyek lábainál hatalmas tavakat látni, hullámozó vízfelületet, pedig csak a forró levegő játszik az érzékekkel, ígér, elvesz, majd újra ígér.

Ismét északnak kanyarodva megpróbálom elérni Arkhangai megyét, hogy a Khangai Nuruu hatalmas, négyezres csúcsai között eljussak az orosz határ közelében fekvő Khövsgöl-tóhoz, ehhez a kis szibériai gyöngyszemhez, a Bajkál-tó kistestvérehez.

Az esős évszak végül valósággá válik: szürke viharfelhők tornyosulnak a hegy-csúcsok felett kora délelőtt és estére elered az eső. A lovakat mindez nem zavarja: prűszkölve ügetnek végig az egyre változatosabb vidéken, amikor tehetik beleharapnak az út melletti fűcsomókba, élvezik a párás, hűvös időjárást.

Mindez nem tart sokáig, másnap reggel lángoló felhőkkel ébreszt a nap, a levegő hideg, friss, érezni lehet a nagy emelések, több ezres felhőalapok ígéretét. A starthelyen fű helyett havasi gypárok bársonyos szőnyege könnyíti a kiterítést, és a hamar felmelegedő sötét sziklák felett már egy sasféle próbálgatja az emeléseket. A szél errefele már szerényebb, útját állják a Khorodal Saridag négyezres csúcsai, itt augusztusban is havasak a sziklák, a völgyekben



jakcsordák tépik a selymes fűvet, az égen meg még mindig szürke-fehér felhőutak.

A Khövsgöl-tó vidéke igazi mongolikum: egy kristálytisza, mély tó, ahol akár 15 méteres mélységig le lehet látni, a partja fehér homok vagy méregzöld pázsit, a környező hatalmas, sziklás hegyek lábait hamisítatlan tajga borítja méteres mohaszőnyeggel, évszázados fenyőkkel és türkizkék, sebes folyókkal. Az itt élő tsataan törzs sátrai bőrből készülnek, házasított rénszarvasokat tartanak és éjjel messzire viszi a víz sámánista szertartásaik monoton dobolását.

Az időjárás már jobban hasonlít a hazaihoz, délután gyakran alakul ki felhőtorony a csúcsok felett, hogy aztán szénfekete vihar csapjon le a tó tükörsíma vizére, de este minden lecsendesül, szivárvány kerül a keleti égre és reggelig ontja magából a párát a völgyek mélybarna talaja. Itt most nem lehet repülni, néz fel az égre aznapi vendéglátóm, haragszik a tó. Hátha jövőre elmúlik, gondolom, legyen miért visszajönni.

Végezetül pár sorban összegezném a tapasztalataimat a bivak repülésről és a kinti körülményekről. A legfontosabb szempont minden expedíciós jellegű túránál – legyen az siklóernyővel, járművel vagy gyalog – a felszerelés célszerűsége és mennyisége. Le kell tudni mondani a kényelmes alvásról, a reggeli fürdésről, a napi háromszori étkezésről, sőt, a borotva és a dezodor pár száz grammja is befolyásoló tényező, ha egész napos gyaloglásról van szó a harmincöt fokok sivatagban. Az eredményes repüléshez és a túléléshez nélkülözhetetlen felszerelésen kívül nagyon gondoljuk meg, mit pakolunk még be.

Az ernyő kupolája tökéletesen helyettesíti a sátrat, a matracot és a hálózsákokat. Arra azért vigyázzunk, hogy hagyjunk szellőzőnyílást valahol, mert reggel könnyen vízben-párában fürödve ébredhetünk. A beülő az egyik legnehezebb kérdés az ilyen repüléseknél. Az általam használt egy kilós bivak beülő

mentőernyő és protektor nélkül valóban tökéletes társ volt a gyaloglások során – de a levegőben sokszor vállaltam volna többnapos extra gyaloglást egy mentőernyő megnyugtató fogójáért a jobb kezemnél.

Ruházatból sosem lehet eleget és elég meleget vinni. Hőszigetelés/súly aránya talán a minőségi polároknak a legjobb (ezt áruk is jelzi), ezek mellé kötelező jelleggel kerüljön egy meleg sapka, pár kesztyű és vastag zoknik. Ezek nagyon lényeges elemei a felszerelésnek, mivel sok helyet nem foglalnak, de annál nagyobb különbséget jelentenek négy és félezer méteren hidegfront után. Ha a fejet melegen tudjuk tartani, a kezeink, lábaink sem fognak annyira fájni. Ehhez egy símaszk és síszemüveg is sok segítséget nyújthat.

A repüléshez a vastag zokni és még vastagabb bakancs alapvető, de egy kora délutáni gyaloglás a lángoló homokban újraértékelheti bennünk ezt az elméletet. Ha olyan a vidék, meggondolandó egy

pár könnyű terepszandál bepakolása, vagy repülés közbeni felcsatolása a beülőre ha nem férne be. Persze mondanivaló sem kell, hogy felejtjük el az olyan luxuskifejezést, mint váltóruha. Az összes ruha rajtunk van repülés közben és éjszaka, legfeljebb napközben ha gyalogolni kell, akkor vetkőzünk neki. A hegyekben és a magasban hamarabb lehűl a test, a nagy fizikai megerőltetés miatt a szervezet nem képes többé olyan határfokkal melegíteni a testet, a réteges ruházat és egy védett alvóhely a túlélést jelentheti ilyen körülmények között.

Ha már megvan a repülős felszerelés és a ruházat, akkor jöhetnek az egyéb tárgyak. A varió, GPS, fényképezőgép hármából én elhagytam a variót. Hegek között amúgy is könnyebb az emeléseket megtalálni, és egy kis segítséget eleve nyújtanak a GPS magassági adatai. Fényképezőgép nélkül pedig egy kicsit célját vesztené a túra, hisz a nagy pszichikai stressz miatt eleve kevesebb em-



lék marad meg, és mindig nagy élmény otthon nézegetni, válogatni a képeket, újraélni a kalandokat.

Na és miből élünk? Ha olyan vidékre utazunk, ahol nem lehet útközben élelmiszert és vizet szerezni, ott ne tervezünk többnapos repüléseket. Egyszerűen lehetetlen annyi ételt és folyadékot cipelni, majd start és repülés közben kezelni. Két liter víz naponta: ennyit vittem magammal a levegőbe, és egy további kétliteres palackot vészhelyzetre. Ha aznap nem találok embereket, szállást, akkor a második palackkal további két napot ki lehet bírni. Ha továbbra sem találni vizet, akkor el lehet kezdeni ásni vagy lepárolni. Élelmiszert nem érdemes magunkkal vinni: egy kis rágcálnivaló a levegőben bőven elég, nyugodtan úgyis csak a földön tudunk enni. Mongóliában a helyiek mindig bőven elláttak étellel, itallal esténként, és útravalót is többet adtak a kelleténél. Ne felejtjük el, az ember étel nélkül több, mint egy hétig kibírja, víz nélkül legfeljebb három napig, amit a nehéz körülmények csak csökkentenek.

Végül a legfontosabb része a csomagnak, ami nélkül még egy napos kis repülésekre se indulunk idegen földön: a túlélőcsomag. Ezt mindenki másképp állítja össze, az egyetlen szempont, hogy minél kisebb helyre pakold be mindazt a felszerelést, ami szükséges lehet az életben maradáshoz, vagy olyan további eszközök előállításához, amivel majd túléled a nehéz napokat. Kés, zsineg, drót, nejlón, elsősegélycsomag, gyógyszer, tűzgyújtó eszköz, tű, só, horog, iránytű és egy síp nem foglal több helyet, mint egy literes tejes doboz.

Végezetül készülünk fel arra, hogy leggyakrabban nem a természeti erőket vagy egyéb veszélyeket kell leküzdenünk, hanem magunkat, amikor eldöntjük: repülünk ma vagy gyalogolunk. ■



ELADÓ!!

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

FŐBB ÉRTÉKEIM, AMI KERESI GAZDÁJÁT:

1 db Apollo C15D, Jer Star R 582,
6 tollú légszavar, rádió, GPS,
full. műszerek, kioldó;
1 db R 503 motor /60órát repült/;
1 db Ivoprop 3 tollú légszavar;
1 db Apollo C15D szárny;
1-2 Rotax alkatrész, latnikészlet,
szerszám készlet...

Ami 27 év után összejöhét, azt itt megtalálod. Érdeklődni:

TÓTH FERENC PÁMACS
(70) 563-0224

2/2

- BMW-R 1200C típusú motorkerékpár-motorblokk, csaknem új állapotban, eladó. Ára: 600 ezer Ft. Tel.: (30) 9862-648 2/2
- Piropatronos mentőernyő, motoros sárkányra vagy UL-re, eladó. Ára: 200 ezer Ft. Tel.: (30)9862-648 2/2
- Vas tetőszerkezet, gyári, csavarozható, variálható méretű; kb 80-100 m² eladó. Ára 200 ezer Ft. Tel.: (30)9862-648 2/2
- Firebird New Wave 16 gyalogsárkány eladó! 50 órát repült, sérülésmentes, jó állapotban. Nehéz pilótának ideális! Ára: 85 ezer Ft. PÁLYA ANTAL. Tel.: (20)498-7035
- Trabant motoros sárkány tandemüléssel, három tollú Percz sróffal, tranzisztoros gyújtással, dupla karburátorral, CX19-es szárnyal eladó! Irányár: 350 ezer Ft Tel.: (30) 298-0221. 2/2



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

Magyar Bertalan

(beric)

E-mail: beric@index.hu.

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

Új hirdetési tarifáink

Apró: 300 Ft

(20 szóig, hasábra szedve, kiemelés nélkül)

1/6 színes 1500 Ft

1/6 f/f 1200 Ft

1/3 színes 3000 Ft

1/3 f/f 2000 Ft

1/2 színes 4500 Ft

1/2 f/f 3000 Ft

1/1 színes 6000 Ft

1/1 f/f 4000 Ft



**Apco Fiesta
tandem
siklóernyő eladó!**
140-230 kg. Új!
DHV-1-2
Nagyon stabil.
30/3488-786
20/5556-072
DÓKA ÁGOSTON



**MOTOROS
SÁRKÁNY ELADÓ!**
CX-MD szárny, Apollo
Racer GT trike, Rotax 503
motor, 3 tollú műanyag
légcsoncsavar, alaplécok.
Irányár: 600 ezer Ft
LENTI SÁNDOR
Tel.: (30) 970-5729

FUN GLIDERS

PARAGLIDING

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

only a pilot knows this feeling

tel.: 06 70 515 5577

www.fungliders.hu

independence
gliders for real pilots



PARATECH

The Paramak Company

time to fly



használt felszerelés beszámítása és
részletfizetés lehetséges

SEVEN UP – COMING SOON

TENGERSZEM Sportbolt



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

Nova
Gin
Avasport
Wings
Bräuniger
Digifly



Tanfolyamok
Felszerelés
Kiegészítők
Utazás
Szaktanácsadás



Egy bolt
ernyősöknek, túrázóknak
és túrázó ernyősöknek



APOLLO

UL AIRCRAFT „HALLEY“

E-mail: apollo@mail.datanet.hu

Internet: www.halley.hu