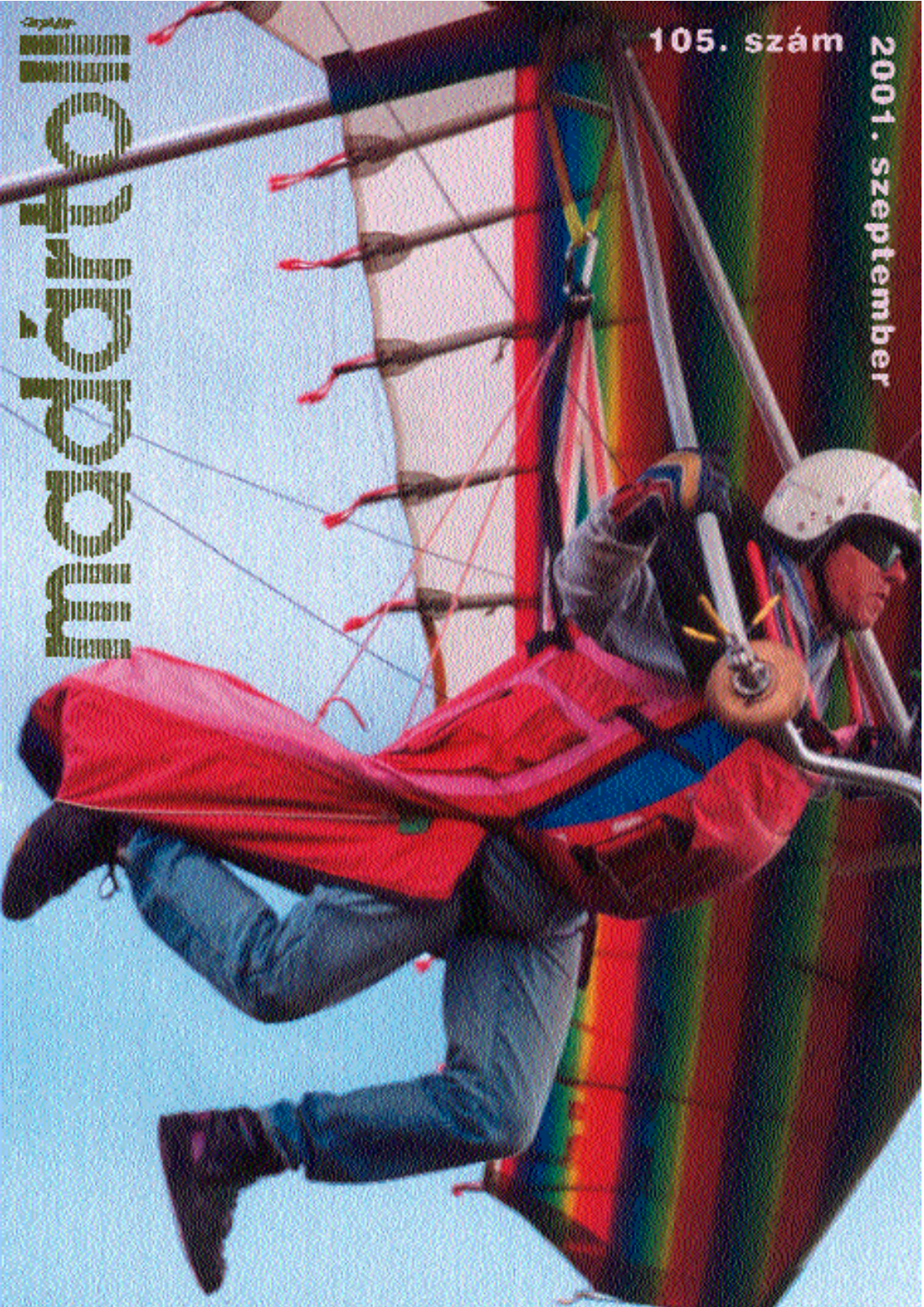


2001. szeptember

105. szám



Magyar
Sport
Pálya



A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület
1046 Budapest, Székpatak u. 21.

Szerkesztő: Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: siklorep@aeroclub.hu

Tipográfia: Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.
Vezető: Tóth Imre

Hirdetésfelvétel: Pinczés-Balog Attila

Tel.: (20) 9648-335

(1) 2490-007

E-mail: xatesz@freemail.hu

Tervezett megjelentetés havonta, lapzárta az adott hónap 2-a. Kiadványunkat a hazai szabad repülést támogatók részére küldjük, névre, címre postázva. **A támogatást** a fenti címre normál postai csekken befizetve, vagy az Amatőr Siklórepülő Egyesülethez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 900 Ft, félévre 1600 Ft, egy évre 3000 Ft.

A borítón:

Nagy Laci startja a Podbrezova Kupán

Fotó: Anna Nociarova

Hírek

Új női céltávrekord!

Augusztus 30-án Petrovszkiné Lázár Olga, a békéscsabai Kvasz András Repülő Egyesület versenyzője 92 km-re javította a sárkányrepülés női céltávrekordját. Békéscsabáról Szegedre reptült, a rekord távot mintegy három és fél óra alatt tette meg. A régi rekordot 83,7 km-el Menyhárt Éva repülte 1996-ban. Gratulálunk a versenyzőnőnek nagyszerű teljesítményéhez és várjuk az erről szóló élménybeszámolót következő számunkban!

Kerekes László MRSz főpilóta helyettes

Szabad repülők nyílt napjai

Az Amatőr Siklórepülő Egyesület szervezésében a Magyar Repülőszövetség nagy tanácstermében (Bp. XIII., Dagály utca 11. második emelet - bejárat az épület hátsó gépkocsi bejárájánál, a porta melletti lépcsőházban) minden szerdán 19-21 óráig előadásokkal egybekötött nyílt napot szervez a siklórepülők és a segédmotoros siklórepülők (sárkányosok, ernyősök) azaz a szabad repülés szerelmesei számára.

Az előadások programja: Szept. 19.: Élmény és rutin. Távrepülések sárkánnyal, ernyővel. **Szept. 26.:** Mentőernyők és alkalmazástechnikájuk I. **Okt. 3.:** Segédmotoros siklórepülők szerkezeti megoldásai és buktatói. **Okt. 10.:** Mentőernyők és alkalmazástechnikájuk II. **Okt. 17.:** Segédmotoros repülés szemlélet és repüléstechnika. **Okt. 24.:** Siklóernyős vészhelyzetek. **Okt. 31.:** Segédmotorozás törvényesen. **Nov. 7.:** Navigáció GPS-el és anélkül. **Nov. 14.:** Meteorológia könnyűrepülőknek.

Az előadásokon túl beletekinthetsz a szaksajtóba, hozzájuthatsz tankönyvekhez, térképekhez, nézhetsz videofilmeket és hozzájuthatsz a hivatalos okmányok mellett némi zsíros kenyérhez, üdítőhöz, vagy sörhöz is. Minden szerdán szeretettel vár az ASE! ■

Sosem tudott repülni, mégis az égbe szállt Egy angyal emlékére

Nézem a villogó kurzort és várom a betűket, amikből majd szavak lesznek, de nem történik semmi. Az ujjaim fagyosak, görcsösek, az agyamban fehér kód. A lelkemben sötétség. Róla kellene mondanom valamit, de hogyan?

Balogh Ági. Meghalt augusztus 29-én, délután hatkor. A repülőszövetség elnökségi ülésén vertem a billentyűket éppen akkor. Éreztem valami nagyon rosszat, nagy csendet. Mintha angyal suhant volna át a szobán. Otthon találtam egy visszahívást kérő telefonüzenetet. Nem mertem a telefonhoz nyúlni. Tudtam, mit fogok hallani. És nem tévedtem. Ági két hét kóma után feladta. Elment. Kikapcsolták a lélegeztető gépet, elzárták az infúzió csapjait...

Ki volt Ő? Csak két betű: BÁ – így szeretne hívni magát. Nem volt pilóta, repülőgépen is csak utas, mégis nagyon sokan ismertük és szerettük mi, repülők. Ő volt a biztos háttér, a hangyszorgalmú munkás, aki azért dolgozott, hogy mások repülhessenek. Csak néhány évet ajándékozott életéből az MRSz-nek, de kitörölhetetlenül beírta nevét az emlékezetünkbe. Kedves hangja, mosolya, szerénysége, szolgálatkészsége, intelligenciája mindenkit elbűvölt. Semmit nem kellett kétszer kérni tőle, biztosak lehettünk benne, hogy azonnal és legjobb tudása szerint megtesz mindent, ír, telefonál, futkos, intéz, angolul, németül, magyarul...

Nem hiszem, hogy bárki lett volna, akit tudása, szorgalma, stílusa le ne nyűgözött volna. Ő volt az, aki mindig érdeklődéssel fordult feléd, ha szóltál hozzá, akinek első gondolata az volt: hogyan segíthet. Karcsú, magas termetével nemcsak fizikailag, de képletesen is kimagaslott közülünk. Róla nem nehéz jól írni, sőt lehetetlen leírni



mindazt a jót, ami ő volt. Több MRSZ-rendezvénynek, versenynek volt ő a megbízható háttér, villámkezü ügyintézője. Együtt készítettük elő a 94-es debreceni műrepülő világ bajnokságot, majd együtt küzdöttünk a reptéren is; ő az irodában, én a levegőben.

Olyan szerencsés vagyok, hogy az elmúlt tizenhét évben a barátja is lehettem. Ez az én szerencsétlenségem is: most képtelen vagyok ráébredni, elfogadni, hogy nincs. A fájdalom szinte vakít. A hiánya kibírhatatlan. Csodálkozom, hogy sütni tud a nap, hogy vannak emberek, akik nevetnek, hogy az élet szenvtelenül folytatódik. Guriga azt kérdezte tőlem egy e-mailben: „Miért mindig azok mennek el, akiktől ez a világ szebb és értékesebb?” Csak ültem a kérdésre meredve, és nem tudtam válaszolni rá. Azóta sem tudok.

Leveleit mindig úgy fejezte be: „Csók, BÁ” Nemrég azt írta nekem: „Most két hónapig nem leszek, ne írj, majd jelentkezem.” Nem hittem volna, hogy vannak örökké tartó hónapok. Odafent majd találkozunk egyszer, tudom. Ahogy őt ismerem, azonnal jelentkezni fog, ha megtudja, én is odaérem.

Szeptember 21-én lett volna harminnyolc éves. Pénteken, szeptember 7-én tettük a szentendrei köztemetőben. Csók, BÁ, nem felejtünk el soha!

Daka Olga



Siklórepülő oktatói és szakmai vezetői továbbképzések

A továbbképzéseket ebben az évben regionálisan, azaz az ország 5 részén (Budapest, Eger, Szombathely, Békéscsaba, Pécs) tervezzük, hogy minél több helyszín és időpont közül válogathassatok.

Valamennyi továbbképzés azonos rendben történik, azaz péntektől vasárnapig tart az alábbi tervezett időbeosztással:

Péntek 16 órától: beérkezés, regisztráció, oktatójelölteknek vizsgafeladat tételhúzás

Szombaton 9 órától: Szakmai vezetők regisztrálása, szakmai előadások („Új repülési szabályok”, „A nyilvántartás zsákutcai”, „A megbízatást kapott szakmai vezetők feladatai”, „A balesetek tapasztalatai”)

Oktatók gyakorlati vizsgája.

18 órától: vacsora, utána oktatók elméleti vizsgája.

Vasárnap 9 órától: Szakmai előadások („Mi az európai út?”, „Miért életveszélyes a jelenlegi jogi környezet?”, „Mi a helyzet a területekkel?”)

Elmaradt gyakorlati vizsgák pótlása. Oktatók elméleti vizsgaoktatása.

Délután: jogosítások bejegyzése. Zárszó.

A tervezett időpontok és helyszínek:

Szeptember 28-30.: Budapest (Duna-keszi repülőtér)

Október 5-7.: Eger (Apolló repülőtér)

Október 12-14.: Szombathely (repülőtér)

Október 19-21.: Békéscsaba (repülőtér)

Október 26-28.: Pécs (Pogány repülőtér)

Az oktatói vizsgára jelentkezőket vezető pilótájuk jelentse be a választott oktatói továbbképzés előtti csütörtöki napig a (06-20) 364-6921-es telefonon (név, klub).

A szakmai vezetők jeleznek, melyik továbbképzésen kívánnak részt venni.

A továbbképzés a szakmai vezetők számára 6000 Ft/fő, az oktatói vizsgázók számára 10000 Ft/fő. A továbbképzésről a befizető klubja számára tudunk számlát kiállítani. A befizetés történhet szakági csekken előre, vagy helyben. A továbbképzés díja tartalmazza a szállást péntek, illetve szombat éjszakára (hálózsákos, nem fűtött); a szombati vacsorát; a gyakorlati vizsgához szükséges maximum kétszeri levegőbe jutást; és a szervezés költségeit.

A továbbképzés zárónyilatkozatának kialakításához klubjaitokkal fontoljátok meg az alábbi kérdések megválaszolását:

1. Ellentétben a világban tapasztalható szerveződésekkel, mi indokolja a siklórepülő szakágak további széttagolását?

2. Miért van szükség külön siklóernyős és külön sárkányrepülő főpilóta helyettesre egy önálló szakmai szervezetben működő közös siklórepülő szakmai vezető helyett?

3. Mi indokolja a rengeteg közös megoldatlan probléma (starthely, orvosi, egyetemes sportkódex, közös jogi háttér) mellett két külön, egymással nem kommunikáló siklórepülő szakbizottság (külön siklóernyős és külön sárkányos) működését?

Az elmúlt év ugyanis azt igazolta, hogy a széttagolt működéssel sem anyagilag, sem technikailag nem sikerült semmilyen kérdésben sem előbbre jutni.

A továbbképzésen valamennyi szakmai vezető (műszaki vezető és vezető pilóta) részvétele feltétele a következő évi üzemeltetési rendszerben való működésnek.

Az időszakban lejáró oktatói jogosítások:

(Emlékeztetőül: sárkányosoknál a tematika szerint a startkönyvben a vezető pilóta által igazolt, két éven belül repült 3 órás időtartam, vagy 50 km-es táv újabb két évre érvényesíti a jogosítást, azt ebben az esetben vizsgával nem kell megújítani)

Siklóernyős oktatók			Sárkányrepülő oktatók		
Klub	Oktató	Lejárat	Klub	Oktató	Lejárat
Eged Eagles	Tóth Zoltán	2000. 06. 25.	Amatőr SE	Nagy László	2001. 10.
Bácska RK	Bíró Bálint	2001. 10. 03.		Poszpisel Gyula	2001. 10.
Cross Country	Kovács Gábor	2001. 10. 03.	Borsod	Sándor István	2001. 10.
	Lévai Zsolt	2001. 10. 03.		Gruber Ferenc	2001. 10.
Debrecen	Torkos Tamás	2001. 10. 03.	Cumulus	Kmetykó János	2001. 10.
Kettő SE	Pálfi B. Gábor	2001. 10. 03.	Debrecen	Deleff István	2001. 10.
MSE	Bíró Ernő	2001. 10. 03.	Eger	Bakos László	2001. 10.
	Tábor Tamás	2002. 06. 25.		Ludányi Csaba	2001. 10.
Spectrum	Vörös Csaba	2001. 10. 03.	MALÉV	Feldhoffer Lipót	2001. 10.
Gliders Team	Papacsek Csaba	2000. 06. 25.		Vitkovszky József	2001. 10.
Albatrosz	Hutvagner Ferenc	2002. 06. 25.	Miskolc	Kutasi Ferenc	2002. 08.
Amatőr SE	Lőrincz Máttyás	2002. 06. 25.		Tóth István	2001. 10.
	Pereces Zsolt	2002. 06. 25.	MSE	Szabó Tamás	2001. 10.
	Szabóné Koleszár E.	2002. 06. 25.	Szeged	ifj. Mészáros Dezső	2001. 10.
Eged Eagles	Farkas Tibor	2002. 06. 25.		Mészáros Tamás	2001. 10.
	Lázár Gábor	2002. 06. 25.	Zalaegerszeg	Béres Károly	2001. 10.
	Mlinkó Márton	2002. 06. 25.		Tóth Zsigmond	2001. 10.
Enairgy	Thurzó Balázs	2002. 06. 25.	Nyíregyháza	Varga Sándor	2001. 10.
Gödöllői SK	Polyák Gyula	2002. 06. 25.		Czigler Elek	2002. 08.
	Kovács Gyula	2002. 06. 25.	Gyurkovics Ferenc	2002. 08.	
HA-Turul	Kubicsek Attila	2002. 06. 25.	Gyöngyös	Szabó László	2002. 08.
Tokaj Fly	Ádám Elek	2002. 06. 25.			





A Csobánc hegy területrendje

Sky Club, Győr

Balatonfelvidéki Nemzeti Park Igazgatóság engedélyének száma: 554/2001 Légiügyi hivatal ideiglenes fel-le szállóhely engedélyének száma: folyamatban

Betartandó repülési rendtartás:

A Csobánc fokozottan védett nemzeti terület, ezért kérek, a szabályozás betartásával, járulj hozzá természeti környezetünk megóvásához!

A starthelyt csak a Sky Club engedélyének beszerzésével, és egy nyilatkozat tétele után (l. az 5. oldalt) lehet igénybe venni.

Területgazda: SKY Club Győr, 9024 Győr, Lajta u.6. 9/2; Atkari Győző, tel.: (06-30) 9370-669, (06-96) 439-914; e-mail: atkari@elender.hu

Helyi kapcsolattartó: Simon László, Gyulakeszi, Csobánc hegy 12. Tel.: (06-30) 9943-784. Repülési feltételekről, szállás- és étkezési lehetőségekről, valamint egyéb hasznos tanácsokkal áll mindenki rendelkezésére.

Korlátozások (időbeni- és létszám): Augusztus 1-december 31-között repülhető. A természet védelme érdekében 10 repülőeszköznél több nem lehet startra készen (kiterítve, összeszerelve) a starthelyen. A terület napi terheltsége miatt a BFNP25 főben (pilóta) határozta meg a naponta sportolást végzők számát. Ezért a területgazdánál kell bejelentkezni, aki azt koordinálja, és a nevet eljuttatja a BFNP-ellenőréhez, aki a tulajdonost képviseli. (Adatok: név, MRSZ liszensz-szám, ernyő, sárkány azonosító jele, időpont, időtartam.) Lehetőleg kérem egy héttel előre közölni, köszönöm.

Parkolás: a keleti leszálló mellett, északi rész, tisztás, a Simon László háza melletti parkoló sávban.

A starthelyek megközelítése: a keleti oldalról a kék turistaút, majd a kaptató (25-30 perc), vagy az északi oldalon (szerpentines, csak gyalogosan, 20 perc).

Leszállóhelyek: Keleti oldal: a betonút és a hegy közötti nagy lucernás. Északi oldal: az olajfa melletti rész. Vigyázat! Az erdős, szőlős területekre a leszállás veszélyes!

A repülőhely jellegzetességei: Minden irányban startolható, de a hegy melletti repülés veszélyes a turbulencia miatt. Vigyázat! A szűk emelőtér miatt 5-6 m/s-ot meghaladó szélesebbesség esetén a hegy mellett függőleges rotor keletkezik! A szűk emelőtér miatt sárkány és ernyő együttes repülése nem ajánlott! Nívó alá süllyedés esetén célszerű a leszálló irányába repülni.

Információs táblák: a Kék túra útvonalán, a felvezető út mellett. Szemégyűjtő a hegyen nincs, amit felviszel, azt hozd is le! WC: a keleti oldalon

Légtérhasználat bejelentése (távrepüléshez): tel.: (06-1) 386-8840

Starthely-használattal kapcsolatos bejelentések: a BFNP.területi felügyelőjének (Békassy Gábor; tel.: (06-60) 469-006)

Jelenteni kell!!!: A repülés befejezését, ha kértél légteret. Személyi sérüléssel, balesettel, mentők, rendőrség, MRSZ Bal-eseti ügyelet, Légügyi hatóság: MRSZ siklórepülő főpilóta, területgazda.

Eseménymentes és élményekben gazdag repülést, és jó leszállást kívánva:

SKY CLUB GYŐR
területgazda

NYILATKOZAT

Alulírott
nyilatkozom, hogy a Csobánc hegy területhasználati szabályait megismertem, és az ott leírt szabályokat betartom.

Irányítószám, lakcím, telefon:
.....

Egyesület: MRSZ-liszensz sz.:

Repülőeszköz fajtája, azonosítója:

Dátum: Aláírás

Ezt a nyilatkozatot juttasd el a SKY CLUB GYŐR Siklóernyős egyesülethez: 9024 Győr, Lajta u.6. 9/2; e-mail: atkari@elender.hu. A beérkezett nyilatkozat alapján regisztrálunk a Csobánc használói között. Ezen felül, alkalmi repüléseid előtt legalább egy héttel, értesíts az atkari@elender.hu e-mail címen, vagy a (06-30) 9370-669 telefonszámon, hogy a napi engedélyeztetéshez le tudjalak adni.

NYILATKOZAT

Alulírott
nyilatkozom, hogy a Somló hegy területhasználati szabályait megismertem, és az ott leírt szabályokat betartom.

Irányítószám, lakcím, telefon:
.....

Egyesület: MRSZ-liszensz sz.:

Repülőeszköz fajtája, azonosítója:

Dátum: Aláírás

Ezt a nyilatkozatot juttasd el a SKY CLUB GYŐR Siklóernyős egyesülethez: 9024 Győr, Lajta u.6. 9/2; e-mail: atkari@elender.hu. A beérkezett nyilatkozat alapján regisztrálunk a Somló használói között. Ezen felül, alkalmi repüléseid előtt legalább egy héttel, értesíts az atkari@elender.hu e-mail címen, vagy a (06-30) 9370-669 telefonszámon, hogy a napi engedélyeztetéshez le tudjalak adni.



A Somló hegy területrendje

Sky Club, Győr

Balatonfelvidéki Nemzeti Park Igazgatóság engedélyének száma. 554/2001
Légügyi hivatal – ideiglenes – fel-le szállóhely engedélyének száma. 1641/6/2001

Betartandó repülési rendtartás:

A Somló fokozottan védett nemzeti terület, ezért kérlek, a szabályozás betartásával, járulj hozzá természeti környezetünk megóvásához.

A starthelyet csak a Területrend megismerésével és egy nyilatkozat tétele után (I. az 5. oldalt) lehet igénybe venni.

Területgazda: SKY CLUB GYŐR, 9024 Győr, Lajta u.6. 9/2.; Atkári Győző, tel.: (06-30) 9370-669, (06-96) 439-914; e-mail: atkari@elender.hu

Korlátozások (időbeni- és létszám-):

Augusztus 1-december 31-között repülhető. A természet védelme érdekében 10 repülőeszköznél több nem lehet startra készen (kiterítve, összeszerelve) a starthelyen. A terület napi terhelhetősége miatt a BFNP 25 főben (pilóta) határozta meg a naponta sportolást végzők számát. Ezért a területgazdánál kell bejelentkezni, aki ezt koordinálja, és a neveket eljuttatja a BFNP-ellenőréhez aki a tulajdonost képviseli. (Az adatok: név, MRSZ liszensz-szám, ernyő, sárkány azonosítója, időpont, időtartam.) Lehetőleg kérem az igényt egy héttel előre közölni, köszönöm.

Parkolás: Mária kápolna melletti parkoló

Starthelyek megközelítése: a déli oldalról, a Mária kápolnától gyalog 15 perc.

Leszállóhelyek: Starthelyre visszaszállás, a Kápolna mellé; de mivel a hegy környéke szőlővel igen be van telepítve, a leszállók igen korlátozottak. **EZÉRT A SOMLÓN CSAK "B" PILÓTÁK REPÜLHETNEK.**

A repülőhely jellegzetességei: Délkelet, Dél, Délnyugati irányba startolható. Nagyon jó távrepülő hely.

Nívó alá süllyedés esetén célszerű a leszálló irányába repülni.

Információs táblák: A felvezető út mellett.

Szemét gyűjtő: a hegyen. (kilátó és vendéglő üzemel)

WC: a vendéglőben.

Légtérhasználat bejelentése: (távrepüléshez) Telefonszám: (06-1) 386-8840

A természettel kapcsolatos bejelentések: BFNP.területi felügyelőjének: Hardi Ferenc, (06-60) 469-003.

Jelenteni kell!

A repülés befejezését, ha kértél légtérrel. Személyi sérüléssel, balesettel: mentők, rendőrség, MRSZ Baleseti ügyelet, Légügyi hatóság: MRSZ siklóernyős főpilóta, Területgazda.

Eseménymentes és élményekben gazdag repülést, és Jó leszállást kívánva

SKY CLUB GYŐR
területgazda



Egy világszínvonalú verseny: a Viharsarok Kupa

Guti Gábor és Matuska Pál (egy szám erejéig) olyan színvonalú versenyt rendezett Békéscsabán, amire minden elfogultság nélkül mondhatjuk: VILÁGSZÍNIVONALÚ!

Háziversenynek indult. Az első az is volt; a második is majdnem az lett, hisz a debreceni Molnár Imrén (Jegenye) kívül sokszoros világbajnokunk, Thuróczy Endre és mi (Ferinc, Varga) voltunk csak VENDÉGEK! Igen így, csupa nagybetűvel. A nevezési díjon kívül csak a benzinért kellett fizetnünk, ám egy népes csapat gondoskodott valamennyi résztvevő ellátásáról (sült csirke, marhapörkölt kétféle változatban, sütemények, dinnyehegyek, sör, bor, „fogkrém” stb.)

A verseny két kategóriában zajlott: egy- és kétüléses motoros sárkány. A helyiek kitétek magukért: 12 géppel indultak. A feladatokat a spanyol verseny mintájára, csak sokkal precízebben készítették el Gáborék. Volt egy sebességi navigációs-, egy termikszám és négy célrasszállás, a négy navigációs feladaton kívül. A jelek, a fotók ott voltak, ahol lenniük kell – vagyis a kurzuson, nem pedig mellette. A navigációs feladatokhoz 10-11 fotót kaptunk; csak Thuróczy és mi sokkaltuk, a helyiek, akik nem igazán szoktak versenyezni, természetesen vették a nagyszámú fotót (az eddigi gyakorlat 6, max. 8 fotó volt). Tovább megyek: nemcsak természetesen vették, hanem nagyon jó százalékkal meg is találták őket. Pedig nagyon nehéz fotók voltak.

Az előző, házi versenyre Séllei Sanyi felajánlott egy hifi-berendezést az elsőnek, de mivel ő nyerte meg a versenyt, a

díjat nem vette át, hanem felajánlotta a mostani verseny során legtöbb pontot elérő versenyzőnek. A kupákat Vido-venyecz János, a 12 kilónyi csokit Zoltán Tibor ajánlotta fel az érmeseknek.

Irigylésre méltó csapat van Békéscsabán, nagy létszámú, nagyon aktív csapat, akikkel a családtagjaik és barátai is részt vesznek a repülőtéri programokban. Néhány géppel adódtak technikai problémák, de a résztvevők teljes összefogásának köszönhetően versenyszámot senkinek nem kellett kihagynia. Pl. nekünk kilyukadt a hűtőnk, megszorult a motorunk: semmi gond! Nagy Feri vitte a szomszédjához (szombat éjjel) ragasztani, Thúró és Matuska meggenerálta a motorunkat. Séllei Sanyiék motorja hosszabb beavatkozást igényel, így ők egy másik gépet kaptak a verseny befejezéséhez.

Jegenyével beszélgettünk az egyik (Matuska Pali által alkotott) szám után. Elmesélte, hogy a tavaly őszi BAZUL kupán érzett rá a versenyzés ízére, ezért jött el ide is. Most viszont nagyon pipa, mert szerinte Pali nem gondolt a kezdő versenyzőkre, vagyis az első szorra nem tett jelet, ami az elbizonytalanodókat is „helyre” tette volna; sikerélményt nyújtva segítette volna a navigációjukat. Mivel viszonylag hosszú szakaszon nem talált semmit, mérgében visszajött a rep-terre. Ez a beszélgetés újra rávilágított arra a régi problémára, miszerint a rendezőnek nagyon körültekintőnek kell lennie a feladatok kitűzésekor. A világvonalába tartozó magyar UL repülésnek szüksége lenne egy szélesebb versenyzői mezőnyre, de sokan, az első próbálkozást túl nehéznek ítélve, többet

el sem jönnek versenyre, mondván: ezt úgyis a Thúróék számára (szintjén) rendezik. Ennek az ellentmondásnak a feloldására már láttunk példákat (BAZUL, Balatonfőkajár) ahol a mezőnyt kétfelé vették a rendezők. Most láttunk egy másik megoldást is a Guti Gabi-féle verziót, amikor is a jelek mellett a fotók közé is rak néhány nagyon könnyen megtalálható, segítve a kezdők navigálását (ezért volt a sok fotó).

Visszatérve az utánpótlás kérdésére (és most nem a szeszről van szó), engem óriási meglepetés ért ezen a versenyen. Ezek a derék fiúk-lányok, akik versenyen gyakorlatilag még alig vettek részt, kitűnő eredményeket produkáltak. Nagyon jó százalékkal találták meg a jeleket, a többségében nagyon nehéz fotókat, a végére már a célraszállással sem volt baj. Kijelenthetem: Békéscsaba bővelkedik tehetségekben. Biztos vagyok benne, hogy az ország többi egyesületében is hasonló a helyzet, csak őket is helyzetbe kellene hozni. Ezen a versenyen jó néhányan bizonyították tehetsé-

güket, közülük is kiemelést érdemel Bar-na János és kedves felesége, akik szinte alig hibáztak („hálistennek” mégis, mert így mi nyertünk), csak negyven pont hátránnyal lettek másodikok. Ha mindennél nem is adnak kilószám csokit az érmeseknek, remélem, az ő példájuk sokkal számára követendő lesz.

A hifit egyébként Thuróczy Endre nyerte, maximális pontszámmal.

Meggyőződésem szerint az ilyen rendezvények igazi nyertese hosszabb távon a MAGYAR UL-SPORT!

Az eredmények:

Egyszemélyes: 1. Thuróczy Endre, 7000; 2. Nagy Károly, 4173; 3. Vidovnyecz János, 3971; 4. Zoltán Tibor, 3875; 5. Szász Pál, 2666; 6. Barna Lajos, 2366; 7. Kiss Tamás, 2246; 8. Molnár Imre, 2151

Kétszemélyes: 1. Ferinc Vince, 6554; 2. Barna János, 6514; 3. Huszár Mihály, 4840; 4. Kovács János, 3986; 5. Nagy Feri, 3927; 6. Séllei Sándor, 3923; 7. Kovács Péter, 1518

Ferinc Vince



PPPK, vagyis Pamír Program Podbrezova Kupa 2001

Megpróbálom összefoglalni az idei versenyt, egy kicsit objektívebb szemüvegen keresztül, bár én mindig nagyon szívesen megyek Garamvölgyet repülni, mert a világ egyik legszebb vidéke és egyszerűen megunhatatlan. Ide mindig hazamegyek az utóbbi 10 évben. De jó, hogy van nekünk egy Pamírunk, és ilyen kellemes színvonalas rendezvényen vehetünk részt.

Sajnos a magyar sárkányok első és második vonala mintha nem tudott volna róla,

egyszerűen nem jött el! Mindig csak a rinyálást hallgatjuk a drágaság miatt. Mutasson nekem valaki nemzetközi verseny-lehetőséget cca. 40 ezer forintból. Na ugye? És itt is kvalifikálhatta volna magát bárki a jövő évre a nemzetközi részvételhez, hiszen ez a verseny is FAI kategóriás volt. Csak gyöngyösről, Pécsről és az NLRI-ASE-Cumulusból voltunk ott néhányan.

Ha már a résztvevőknél tartunk: ott volt a csehek színe java, mivel ez az ő nemzetijük is volt. Egy jó lengyel csapat is volt, kár, hogy lesérültek. A vendéglátó teljes

szlovák mezőny. Lett volna lehetőségünk reálisan összemérni, hol is tartunk.

A rendezés – a visszaszállítás hiánya mellett – szokásosan korrekt és vendégszerető, testvérbaráti volt, a forgó, változó irányú szelek ellenére abszolút repülésbarát. Az időjárás közepesen gyengécske, a verseny közepén átvonuló kis nedvességtartalmú hidegfronttal. Szerencsére kétszer is csak éjszaka esett. Átlag 0,5-1 méteres emelések, nullás ballonozgatási lehetőségek, taktikázós-geberős napok voltak.

Az első nap

Starthely a Podkonice Plese. Lapos, Kékes magasságú déli starthely. Döglesztő kánikula délies szelecskével, késői felhőképződésekkel.

Nagy a taktikázás, senki sem startol vagy másfél órán keresztül. Egy két ernyő, madár festi az eget, de várunk (mire?) lesz ez még jobb is. Hirtelen a szlovákok megkezdik a versenyt. Egy-kettő még nyer is 2-300 métert, majd visszaülnek a baloldali dombocsa lejtőjére termikre vadászni. A lelkes második eresztés sorban megcélozza a leszállót.

A türelem meghozza lassan a várt né-

hány termiket. A dombról páran meglépnek. Startol a harmadik csapat. Az alja ismét átesik a rostán, de én szerencsére a nullázgatók között vagyok, és többedmagammal geberem a dombot, egy jó emelésre várva, amivel eltekerhetek. Úgy látszik, az a termék most valahol másutt dolgozik. Körülnézve azt látom, hogy a magyar többség a leszállóban van. „Na végre!” – érzem többször is, de mégsem emel, csak pumpál a levegő, nem akar igazán felszállni. Minden kis emelés számít, megint vagy ketten meglógnak. Nincs mire várni, itt fogok megrohadni! Elindulok. Az alattam lévők a következő lábgerincnél visszafordulnak, hát igen, a második akadályt nem tudták volna átrepülni. Szemben a hegyoldalon két leszállt sárkány. Nem túl biztató! Nekem visszafordulnom butaság volna. A jó H5 siklószöge még egy gerincen túlra mutatott, és nicsak, ott egy felhőfoslány! Visszatekintve látom, készül a következő eresztés elkapaszkodni. A foszlány alatt nem találok mást, csak nullákat, de sebj, legalább nem merülök. Több leszállt madarat is látok, miközben jöttem vagy két falut. A főút irányába helyezkedem, hátha a járművek felküldenek valamit. Végigsik-

lok az út fölött, semmi, majd Nemeckánál ráfordulok egy biztonságos leszállóra. Fürkészem az eget, innen a gödörből látok is vagy tizenöt sárkányt. Tíz túlrepül rajtam, a többiek visszább eltűnnek. Egy mellém helyezkedik be, és leszáll.

Ezen a gyenge napon azért a mezőnynek majdnem a fele „eltávozott”.

A napot a len-





Kis Attila startra készen

gyel Zak nyerte a szlovák és a cseh pengék előtt. A polomkai kémény ma nagyon messze volt.

A második nap

Starthely a Certas, északi szélre való meredekebb, de messze leszállóval bíró ezerméteres hegy. Cél a közeli Rohoznai repülőtér, egy huszonöt kilométerre lévő kémény (Polomka) kerülésével. De jó kis csonka hurokfeladat! Igen ám, de a starton oldal-hátszél fogad, ritka szembe termikekkel. A főgerincen, előttünk 15 kilométerre viszont atombomba az idő! Rossz helyen vagyunk, de nincs mit tenni. Valahogy el kéne startolni, kimenni, kéményt fotózni, és vagy irány a túloldal (de az messze van), vagy fogj völgytermiket (de az meg nincs) vagy vissza a lejtő felé a rotoros lejtőtermikekért. Szinte semmi sem jön be, nehéz startok, fárasztások, leszállások a leszállóban és környékén. Egyedül a cseh vasember, Dan Vihnalik jut a közeli városra, Breznón túlra. Ez ma nagyon szép teljesítmény. A többi lengyel, szlovák és cseh király ennek csupán a feléig jut. A mezőny egynegyede repül csak pontot érő távot. Mi magyarok meg elfoglaljuk a leszállót és környékét. Gratulálok!

A harmadik nap

Starthely: a Kralova Hola (1948 m). Na végre, újra fenn a Királyon! Gyönyörű a kilátás a Magas-Tátrára is, 8-10 km-es oldal-szél fúj nyugat, délnyugat felől. A feladat is szép, el kell menni a 20 kilométerre lévő Polomkai rampáig, majd vissza a Kralovára, és újra el a polomkai célig. Két hossz is majdnem szembeszélben, közöttte vissza hátszélben. Senki sem startol, hátha gyengül, hátha fordul a szél. Mindent magunkra veszünk, mert a napsütés ellenére csípős a szél. Egyszer csak feltűnik az első falu, Pohorela irányában egy siklóernyő, majd még kettő. Később megtudjuk, hogy a Chopokról jöttek hátszélben. Lassan jól meghízznak a kumók, és kezdik bedeszakázni az eget. Nincs miért tovább várni, sorban majdnem a teljes mezőny elstartol.

Csak a kezdők és a nagyon óvatosak maradnak le a repülésről. Nehéz az előre haladás, három lépés előre, kettő hátra és csak a gerincen, mert lejjebb nincs emelés csak turbulencia, ami lefelezi a mezőnyt. Csak hárman jutnak el a fordulópontig és repesztenek velünk szembe visszafelé. A lengyel Zak, a cseh Krofta Jancsi és Nizner Ferő.

Így kell, de inkább kellett volna nekünk

is csinálni! Hiába volna még egy kis magasság, az egész völgy és gerinc beárnyékolódik, emelés sehol. Tizenkét kilométernél vagy húsz leszállt sárkányt számolok össze. Mindenki merül, nincs kire, vagy mire helyezkedni. A fésű-taktika se működik, hogy szétválva talán emelést fogunk. A kritikus 1000 méter alá kerülünk, már szembeszél sincs, teljesen leáll az idő. A heglábak derekánál pedig menekülni kell kifelé. Már nincs idő megvárni, míg újra kisüt a nap. Teljes szélcsendben, a táv negyedénél szállunk le. Az összecsukásra a tízó nap is előbújik - hát rég repültünk ilyen kicsit erről a nagy hegyről! Hat magyar táv születik ezen a napon, közülük kettő még a turbulenciában földetérve, amire rámeleg a fél éjszakánk. Szerencsére csak a csövek törtek. Szabhatjuk!

A negyedik nap. Ismét a Plesén

A feladat 63 kilométeres céltáv, sebesség-értékeléssel. Így utólag visszagondolva, talán ez a rendezvény legjobb versenynapja. Még mindig kánikula és délies szél, de már érződik a stabilitás erősödése, a magasban cirrusok, délnyugat felől zivatárosodás idegesít mindannyiunkat. Azért ücsörgünk egy órácskát, mire elindul a mezőny első harmada a cirrus árnyéka előtt. Csak a fele tud fent maradni, mert az emelések gyengék. Azért a Bohus, Koleszár, Jozef, Kunik, Tuzcek, Krofta csehszlovák királyság (fele szlovák, fele cseh) elcsavar és meglóg. A többiek gyűrűk a lejtőt - köztük a mi Pándy Zolink is -, és nem is sejtik, hogy majd csak két óra lejtőzés után fognak tudni elindulni, mert közben a beérkező cirrus a maradék emeléseket is megfojtja. Mi meg a starthelyen számolgatjuk az időt. Több mint egy óra kell, mire újra igazán süt a nap. Nincs már mire várni, sorban mindenki a levegőbe kerül és felcsúcsul a lejtőre. Akvárium. Elvegyülünk a régóta lejtőzők között. A pechesek és gyengébb idegzetűek kipotyognak a rosta alján.

Az biztos, ha itt lenne reptérrend, olyan magyaros, az most 100%-osan meg lenne sértve. (Mind szembe jön!) Lassan megkönyörül rajtuk egy igazi termék, az egész brigádöt megemeli. Kialakul egy hatalmas ringlispil, benne a magyaroknak legalább a fele. Ilyenkor dagad az oktató melle igazán! Idáig minden úgy megy, mint azt előző éjjel megbeszéltük. „Együtt maradunk, elcsavarunk, fésű, irány a főgerinc, mert ott csak felfelé tud menni a levegő és leszállunk a célban!”

Hát nem így lett. Emelkedek, emelkedek, hát ezek nem látják? Lekanyarítom az ívet, még közelebb a maghoz, még jobban emelkedek. Hogy mennyivel, azt nem tudom megmondani, mert csak egy félig működő csipogóm van, de vagy hatan kiemelkedünk, és irány a gerinc felé eső felhő. Megvan és tart, ugye, hogy itt tényleg csak felfelé megy a levegő? Kicsit szomorúan nézek vissza az el-eltűnő Plesére és az ottmaradottakra. Na, nyomás tovább! Fölöttem két sárkány, alattam vagy három. Utolérjük az előttünk lévő felhő alattiakat. Együtt fészülünk tovább. Kár, hogy nem jövök ide többször is repülni nyaranta. Hogy ez milyen tutti! Itt van a szomszédban a Dumbier meg a Chopok és egy nagy felhő-összeállítás. Dönteni kell. Ketten bemennek a sötétségbe. Mi négyen kifelé, egy nagy gombóc felé vesszük az irányt, amivel majd visszasondródunk a gerinc, csak előrébb. Repülünk vagy tíz percet a merülélen keresztül, mire odaérünk... és nem találunk semmit! Ketten még kijebb mennek, de ott még reménytelenebb. Eből elég volt, irány a következő völgy, de mire átérünk, a kritikus 1000 méter alá kerülünk. Bekúszik alá nekünk nagyon lent két sárkány, és nicsak! Az egyik egy főlíás Strucc, a Fehér Csabi. Csak találjatok valamit, megint többen lennénk. Átívelünk még vagy három völgyet, de emelést nem találunk. Készülődnék leszállni, egészen közel a szálláshelyünkhöz, én meg közben



A verseny győztese, a szlovák Nizner

egyedül maradtam. Hogy tudott a mellett haladó így elmertülni! Már ő sem jut át a völgy utáni hegygerincen. Magam vagyok, akár haza is repülhetnék, de inkább tovább a kurzuson. Csak merülök, az előttem lévő Skalka-hegy a tévétoronnyal emelkedik, hát még odáig sem jutok el, az alatta lévő falu fölött, meg már vissza kell fordulnom egy biztonságosabb leszálló miatt.

Soványka kis táv, de azért örülök, mert szép volt. Ahogy a főgerincben gyönyörködöm, a nagy összeállítás után velem egyvonalban látom, messze fõnn a Certovicán a cél felé halad egy sárkány. Igen, ő döntött jobban, amikor a sötétség miatt szétváltunk. Keserű a szám íze, hiszen én is ott lehetnék és talán a célba is eljutnék még onnan. Bosszús hangulatom feloldódik, amikor látom Bíró Zolit mellém behelyezkedni. Legközelebb majd mi repülünk nagyobb!

A csehszlovák királtsággal nyolcan beérték a célba, a nagyok közül pedig még a lengyel Zak, a szlovák bajnok, Sladky Gyuri és a cseh Dan Vihnalik is

lepadlózott még az elején. A távosok fele 30 km alatt teljesített. Mindez jelzi, milyen nehéz, geberős nap volt ez.

Ja! És a célban lévők ideje között volt másfél órás eltérés is!

Azért a magyarok fele eltekert, Pándy Zoli hazarepült, Fehér Csabi is majdnem, Rajna Tomi, Szász Józsi kicsit visszább szálltak le. Jól esett a sör este!

Ötödik nap

Starthely a Baranovo. A feladat: hurok. Ez a nap gyengébb már csak akkor lehetett volna, ha ki se megyünk. Ha esik, az már erősebb nap lett volna a kocsmában. Az az igazság, hogy inkább a Plesére kellett volna menni, de a meteo mókus elküldött a megerősödő nyugati szellőre. Jó nagyot szívunk. Összesen volt két fél termik, amiben a csehszlovák királtság azért elszenvedett átlag 10 kilométert! Mi magyarok meg megint elfoglaltuk a leszállót és környékét. Ja, Nizner Feró azért nyomott egy 24 km-es barackot a fejünkre, másoknak meg fityiszt.

Baranovo – a tavalyi egyetlen év kivéte-

lével – a magyar szinonima szótárban elfoglalta a kőkemény szívás fogalmat.

A hatodik napon ugyan felmentünk a Plesére, de a megerősödő szél miatt nem repültünk.

Mindent összevetve: az idei Tátra jó, szép és tanulságos volt. A visszazállítás hiányát mindenki megérezte, de senki sem veszett el, és a magyarokat összekovácsolta. Köszönet érte Fenyőnek, Gergely Sanyinak, a gyöngyösieknek, Szabó Laciéknak és a pécsi Borbély testvéreknek.

Jövőre – remélem – veletek ugyanitt, de azért másutt is, és más magyarokkal is. Remélem, legközelebb eljön a magyar élmezőny is, mert voltak már nekünk itt szép sikereink is ám!

Aki meg csak drágább versenyeket szeret, az ne jöjjön el.

Nagy Laci
Fotók: Anna Nociarova

Eredmények: 1. NIZNER Ferdinánd (SLO), 1660 pont; 2. SCHNEIDER Albert (CZE), 1445; 3. KROFTA Jan (CZE), 1442; 4. TUCEK Petr (CZE) 1388; 5. KOLESAR Bohumir (SLO), 1284; 6. VLK Ivan (CZE), 1250...
...20. NAGY László, 862; 27. BÍRÓ Zoltán, 735; 34. PÁNDY Zoltán, 614; 39. SZÁSZ József, 569; 41. FEHÉR Csaba, 555; 46. GERGELY Sándor, 524; 47. BORBÉLY Tibor, 524; 52. BORBÉLY Gábor, 466; 54. KISS Attila, 466; 58. RAJNA Tamás, 428; 60. FENYVESI Ferenc, 423; 61. AMBRUSICS Hugó, 423; 64. SZABÓ László, 384

2001. augusztus 1.

Stabil légállapot, kánikula, vagy sok eső. Így telt eddig 2001. nyara, május óta alig lehetett normálisat repülni. Ma augusztus 1-je van, új hónap, talán valami új, kedvezőbb időjárással rukkolnak elő az égiek, hisz a kötelező szívó napokat már bestrigulázták, megérdemelnénk már egy jó kis gradienst. Vagy mégse? Délelőtt 10 óra, lötyedt meleg, párás levegő, mikor megérkezik hozzám, Balassagyarmatra, Poszpisel Gyuszi és Bodnár Gábor barátom. Még korán van, a szél is lengedez, a „meteurológusok” az ország keleti felét érintő gyenge hidegfrontot jósolnak, hátha véletlenül ráhibáznak – vigasztaljuk magunkat. Átpakolunk az én kosimra és indulunk a Nyikomra.

Fél 12 van, amikor megérkezünk a hegy alá. Az időjárásban semmi változás, ezért eszünkbe jut, hogy két nappal ezelőtt, mikor legutóbb itt jártunk, hatal-

mas szatyor gombákkal jöttek ki az erdőből az emberek. Mivel, sajnos, nem kell sietni, leállítom a motort, és ahogy bekukkantok az erdőbe, öt darab igazi vargánya mosolyog vissza. Kedvenc gombám, imádom. Persze a kapzsiság ördöge mindhármunkra átragad, s fél óra múlva vagy 10 kg gombával jövünk elő. Érkeznek az ernyősök is, ez figyelmeztet eredeti célunkra. Még mindig nincs jele a változásnak, azért felmelegünk mi is a starthelyre.

Élénk ÉNY-i a szél, talán tart a lejtő, nyitunk. Közben megjelenik É-i irányban egy-két kongesztusz, biztató, de hiába múlik az idő, nincs követő társ a közelünkben. Erősödik a szél, startolnak az ernyősök. Jó pilóták, mégsem sikerül már fél órája fogniuk semmit. Fotózok egy 170 km-es céltávot, bár eddig egyetlen távommat sem adtam le az idén. Azért szeretem, ha van valami regisztrált feladat,



mert így nagyobb a motiváció, ha sikerül, nagyobb a sikerélmény; amit kírok, annál nagyobb úgy sem fér bele az országba, ha egy hónapon belül meggondolom magam, még mindig beadhatom MKK-ba.

Mivel a Nyikom előtt is biztatókumók kezdenek fejlődni, meg már pont két óra van, elstartolok. Pillanatok alatt gyűjtök annyi magasságot, hogy mehetnek hátra a vonulatra. Alig indulok el, üveghangon sípolni kezd a varióm. Nem tekerem meg, mert nagyon urasnak érzem a helyzetet, majd a Muzsla, vagy a Koncsúr elől indulok, azért örömmel konstátalom, hogy a starthelyre nullázott magmérőm közel 500 m-t mutat. Elsiklok a vonulat túlsó végéig rezdüléstelen szárnyakkal, még csak egy rúgást sem kapok. Egyre inkább tudatosul a bugyuta agyamban, hogy csak a Nyikom fölött él az idő. Azért el kell még telnie negyed órának, míg belátom a tévedésem, melyhez az is kell, hogy meglássam Simonics Petit másodmagával alapon tekerni, akik persze a Nyikom elől indultak.

Startol Gyuszi is. Egyre szebben rajzolódik ki a front labilitási zónája. A Karancs, Nyikom, Gyöngyös vonaltól északra él az idő, délre döglött. Biztató, hogy folyamatos az erősödés. Az elmúlt években már többször tapasztaltam ilyen felemás helyzetet a vonulaton, talán a különböző hegységek eltérítő hatása; vagy csak a véletlen egybeesés a magyarázat. Szóval beismerőn ballagok vissza a starthely felé, mikor észreveszem, hogy a Muzsla előtt megjelenik az első karfiol. Itt valaki bolondot csinál belőlem. Vagy esetleg én magamból? A válasz, azt hiszem, nem kétséges. Azért jól érzem magam, egy régi barát jut eszembe, aki egyszer kártyázás közben harmadszor követte el ugyanazt a renonszorot. Már nem mertük megszidni, de a rosszálló tekintetek láttán kifakadt. „Mí-

ért néztek rám így? Hülye vagyok, hülye vagyok, és jó, és jó!” Vissza a Muzsla elé, talán még odaérek. Valóban 3-as, 4-es az emelés, 800-on a gerinc fölött, ilyenkor már sima ügy szokott lenni, 1200-on mégis elveszítem a termiket, holott az alap még messze. Innen már nem szoktam visszafordulni, de látom, hogy hátra még nem annyira uras az idő és a Kis-Koncsúr felől is közeledik egy puffancs. Indulok felé, s mint várható volt, közben zuhanok ezerrel. Azért kb. 700-on jön a szívás, a szó szebbik értelmében. Nagyon elszánt vagyok, ezzel már akkor is elcuffantok, ha kannibál fenék tartanak vissza. Közben látom, hogy Gábor is elstartol a távolban. Bár emelésem ezúttal kitartóbb, de örömöm sajnos most is felhőtlen, mert csak 1650-ig sikerül emelkednem, kéne még a felhőszagig vagy 200-at rátennem, de teszek rá, alattam a Havas, indulok hátszélbe.

Alig csúszok odébb pár kilométert, csipogni kezdek. No nem a metamorfózis miatt, hanem a varióm muzsikál. (Habár néha nem bánám, ha madárként tudnék lapátolni.) Betyáruul él az idő, ezúttal könnyedén kerülök alpra, de nem felhőzök be, mert 1820-on alig van földlátásom. Máskor, ha ilyenkor kiszállok a spirálból, menthetetlenül bekövetkezik a behatolás (egy kicsit most elméláztam az írásban) – de ezúttal a szokásosnál vastagabb a felhő alatti szmőttyis rész. Indulok tovább, irány Gyöngyös déli vége, ami már csak egy karnyújtásnyira van. A Mátra fölött már nagyon be van durranva, azért még nem zivis, egy pár fotót mindenképp megér a látvány, csattintok néhányat.

Gyöngyöst elhagyva, könnyedén emelkedek vissza alpra, hiszen itt szinte egymásba érnek a felhők, de nagyon kell egyensúlyozni, mert a kurzus és a hátszél délebbre van, de arra ki van pukkadva az időjárás. A legszélső, már nem annyira

szép pöfetegem Heves irányában, nyomás. Amint odaérek, látom, hogy utolértem a front elejét és a három ernyőt, akikből kető alapon, 800-zal fölöttem. Az indulást figyelembe véve 50 km-en behoztam több mint fél óra lemaradást. Mire nyerek pár száz métert a nem túl erős, folyton elmászó magvú emelésben, csak akkor veszem észre, hogy nem vettem észre, amikor két ernyős valahová eltűnt. Így csak egy maradt fölöttem. Jó érzés látni, hogy a távolság egyre csökken közöttünk, de mire a szintjére érnék, elindul egy közeli, de kissé oldalas felhő felé, pedig még nem volt alapon. Valószínű, Petiék után igyekeznek, akiket én már, hiába meresztem a szemem, az adott irányban sem szúrok ki. Nagyon vacak a látás! Azért én felküzdöm magam alpra, mert azt azért látom, hogy egyre inkább meg kell becsülni a magasságot. Egy távolabbi, de hátszelesebb felhőt tűzök ki következő célul, fő az optimizmus.

Menet közben érzem, hogy kissé eltaktikáztam magam, messze a csatlakozás, alacsonyan vagyok, így talajra kell helyezkednem. Kis kerülőt kell beiktatnom, de a helyes sejtés és a szép kivitelezés jutalma több mint 1000 m magasságyerés, bár 1600 fölé nem sikerül mennem. Viszont már kényelmes közelségben van az eredetileg kiszemelt felhőcském. Az emelés is megvan alatta, bár gyenge és 1600-nál ez sem visz följebb. Viszont látom már a Tiszát egész közel. A tározó alatt kb. 10-15 km-re fogom elérni, de pontosan hol? A távolban, örült messze, egyetlen vérszegény kumulusz, ha el is érném, már biztos nagyon alacsonyan érnék alá és lehet, hogy már addigra el lesz vágva a köldökzsinórja. Nincs mese, talajos taktika következik. A Tisza a mentsváram, két szimpatikus kanyarulatát pécézem ki termikkiváltóul, de melyik legyen a kettő közül? Rengeteg szempontot kell egyeztetnem, nehéz a döntés. Melyik a kecsgetetőbb; melyik

van közelebb; melyik a hátszeles; melyik van közelebb a távoli felhőhöz; melyik van közelebb a kurzushoz, ha nincs emelés és végsiklás lesz; melyik mögött van elérhető lakott település; melyik közelében van jó kiállású tartalék „esélypont”? Hol az egyik, hol a másik felé indulok. Végül úgy járok, mint az a kutya, amelyik két velőscsont között éhen döglök. Bár meghozom a döntést, de túl későn, oldalról próbálok beletrafálni a vélt kéménybe, ami ritkán jön össze. Pedig tudom a sok év tapasztalata alapján begyűjtött helyes taktikát: oldalra már előbb ki, aztán hátszélben telibe. Hát igen! Késői döntésnek végsiklás a vége. Annyira azért nem hibáztatom magam, mert szemmel láthatóan beelőztem az időjárást. Meg kellett volna valahol állnom még időben egy biztos felhő alatt, de a repülésben ez a legnehezebb döntés, hisz legtöbbször versenyt futunk az idővel. Ne legyek telhetetlen, a látvány pazar, a Tiszát átrepülni nagy élmény, gondolva nagypapa éveimre, itt is ellövök egy pár felvételt.

A felkapaszkodásra azért mutatkozik még egy esély. Vagy mínusz 200-on elsiklok egy tuti hely fölött. Hatalmas tarló, mely mögött a szél irányára merőleges, széles erdősáv, de szárnyam rezdüléstelenül siklik tovább. Már csak egy döntést kell hoznom: jó leszállóhelyet választani. Úgy vélem, Kunhegyes van előttem, a városhoz közel, az É-i főútja mellé szállok, a talajfogás tökéletes, minden rendben. Tudom, hogy épp 100 km alatt vagyok, azt is tudom, hogy néhol hibáztam, de maximum 20-30 km-t lehetett volna még talán rátenni, azért boldog vagyok. Megvárom, hogy az utolsó kíváncsiskodó autós is elmenjen, s mikor biztos vagyok benne, hogy senki nincs a közelemben, beleüvöltök tiszta erőmből a semmibe. Azt nem írom le, hogy mit, hisz nem lényeges és úgyis csak pusztába kiáltott szavak.

Úrhegyi Ferenc



BAZUL Kupa 2001

Miskolc, 2001. szeptember 21-22.

Motoros sárkány-, Ultrakönnyű me-revszárnyú Kis és nagymenő verseny-zők, Túrarepülők, Hobbisok! A BORSOD MEGYEI REPÜLŐKLUB ISMÉT MEGRENDEZI A KÖZKEDVELT BAZUL KUPÁT AZ APOLLÓ TALÁLKOZÓ RÉSZÉKÉNT. A BAZUL KUPÁRA MINDENKIT SZERETETTEL HÍVUNK ÉS VÁRUNK! A verseny időpontja 2001 szeptember 21-22., vagyis péntek-szombat. A verseny helye: Miskolc, Borsod és Heves megye Air meet direktor: Kiss László. Air meet menedzser: Dabasi József

A tisztelt versenyzőket és kísérőiket már 20-án várjuk a miskolci repülőtéren, azonban akinek kevés a szabadsága, de 21-én reggel 8 órára megérkezik, még részt vehet a versenyen és természetesen a Találkozóon is. Aki így tervezi a jövetelét, az jó lenne, ha a megadott telefonszámon ezt jelezné.

Tehát 8 órakor jelentkezés zárása, megnyitó, majd 10 órakor startnyitás. A versenyen Motoros sárkány kategóriában egy és kétszemélyes versenyszámok lesznek. Igény esetén mindkét kategóriában két csoportot tervezünk: MESTER-, és KADÉT CSOPORT. Mindkét csoport versenyfeladata hasonló lesz de eltérő nehézségi fokú. Merevszárnyú kategória: a létszámtól függően önálló lesz, vagy külön kategória.

A verseny nevezési díja versenyzőként: 3000 Ft/fő. Nem versenyzőként, de a repülőteret a hozott géppel repülésre használóknak 1000 Ft/fő a részvételi díj.

A nevezési díj tartalmazza a térképeket, tárolást és vacsorát 21-én. Láthatjátok: a verseny a résztvevők számára idő- és költségtakarékos.

A verseny díjazása: emléklap. Emelt nevezési díj esetén (+ 3000 Ft) ezért a versenybizottság hitelesített kupát ad. Az első napon a versenybizottság által összeállított versenyfeladat végigrepülése a terv. A második napon versenyfeladatként Egerbe, az APOLLÓ TALÁLKOZÓRA kell átrepülni a versenyútvonalon. Tervezett érkezés 11-12 óra.

A verseny értékelése és zárása Egerben lesz, a találkozó részeként.

A szállás faházban 35 főig: 1000 Ft/fő/éjszaka. Sátorhely 500Ft/fő. Hálózsákot jó, ha hoztok.

Várjuk azokat is akik nem akarnak részt venni a versenyen, csak túráznak, és Egerbe át akarnak repülni szombaton. Itt is lesz Mester-útvonal, Kadét-útvonal, vagy szabadon választott útvonal. Aki a MESTER útvonalat repüli, külön emléklapot kap. Ha van rádiód, hozd el, a versenyen ugyan nem szabad használni, de Egerben nagy lesz a forgalom, jó hasznát veszed. Miskolc infó frekvencia: 132,20 MHz; Eger infó ideiglenes: 134,80 MHz.

További információt ad: Kiss László (06-30) 915-6090. Munk: (06-46) 521-508; este 8 után: (06-46) 380-655; Dabasi József, (06-30) 376-0994. Lakás: (06-46) 382-842. Vagy bármelyik sárkányos barátod a klubunkból.

APOLLÓ Találkozó

Eger, 2001. szeptember 22. (-23.)



A nagy sikerre való tekintettel, hagyományörző jelleggel, ebben az évben is megrendezzük az APOLLO TALÁLKOZÓT!
Ideje: 2001. szeptember 22-(23).
Helye: EGER Repülőtér
Az APOLLO TALÁLKOZÓN lesz a Bazul Kupa eredményhirdetése és díjátadása is.

Mindenkit szeretettel várunk!
A szállást a tavalyihoz hasonlóan olcsón (1500-3000 Ft/fő) előzetes bejelentkezés alapján biztosítunk, de a reptéren is van lehetőség nomád szálláson (hálózsák + polifoam vagy szivacs kell hozzá).

Eger infó ideiglenes: 134.8 MHz

Információ a (06-36) 517-830-as illetve
Molnár Zoltán, (06-30) 9552-042
Vereb György, (06-30) 9636-979-es számon.

Kérünk, hogy barátaidat, repülő társaidat is értesítsd a rendezvényről!



2/2

Eladó egy

**Parafoil visszatérítő berendezés
(mentőernyő) gyalogsárkányhoz
vagy siklóernyőhöz.**

Sérülés- és javításmentes, kifogástalan állapotú, konténerrel, kioldóval alkalmassági kártyával, kérésre hevederbe, beülőbe hajtva.

Ára 40 ezer Ft

T: 06-209-648-335 Pinczés-Balog Attila



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

Hirdetési tarifák:

1/6 oldal 500Ft

1/2 oldal 1.000 Ft

1/1 oldal 2.000Ft

Pinczés-Balog Attila

hirdetésszervező

E-mail: xatesz@freemail.hu

Tel.: (1)249-0007; (20)9648-335

Wils Ving HPAT
gyalogsárkány eladó,
vagy kisebb felületű, jó
állapotú gépre cserélném.
Bodnár Gábor
Tel.: (06-30) 251-5461

**Gyalog-
sárkányt
vennék**

könnyű, jó állapotút,
55-60 kg pilótasúlyra

Pásztor Ági

T: 321-3700

3/3

Eladó

**egy egyedi építésű
megkímélt állapotú
trike. Iá: 199 ezer Ft**

T: (06-30) 9421-884

Komócsi Zoltán

2/2

**Eladó
Sedra (16 m² szárny)
kétszemélyes
motoros sárkányrepülő.**

582-es Rotax motorral szerelve (62 LE),
felműszerezve, lajstromjelezve. A finom-
vario kiakad felfelé, de keveset fogyaszt.

25 órát repült, gyártva 2000. június.

Ára: 1,46M Ft + áfa

Tel.: (06-30) 9574-755

Eklis Gábor

2/1

**Apolló CX Racer GT
503-as Rotax motorral,
három vagy négytollú
légcsavarral, teljesen
műszerezve eladó.**

80 órát repült, sérülésmentes
és szép állapotú.

Irányára: 1.1 millió Ft

Dúzs Károly

Tel.: (06-30) 263-0907

**Eladó egy H5
gyalogos sárkányrepülő**

2000-ben Nemzeti győztes (pilóta:
Borovszky Gergely) a szárny jó
állapotú, sérülésmentes

Irányára: 110 ezer Ft

Dobrocsi Kálmán

**Tel.: (06-1) 306-8369;
(06-30) 907-6669**

2/1

**Eladó egy megkímélt motoros sár-
kányrepülő.** Egy Apollo CX-MD szár-
nyal, amiben 30 óra és 2 év van. A szárny sé-
rülésmentes és kifogástalan! **Racer GT** rugó-
zott trike van alatta, melynek **függőcsöve vadi
új.** A nagyobb orrkúpban varió-, magasság-,
sebességmérő van beépítve. A hátulján egy
ROTAX 503 motor van felszerelve, ami 2000
augusztusában nagyjavításon esett át. Azóta
10 órát pörgött. Egy karburátoros, egykörös
gyújtás, fa légcsvár.

Tel.: (06-20) 324-3551; (06-1) 280-8746

Eladó

egy új PPP heveder
180 cm pilótának **35 e Ft-ért**
valamint **egy**

visszatérítő berendezés
(mentőernyő) **30e Ft-ért.**
**A kettő együtt kedvezmé-
nyes áron megvásárolható**

Szommer Pistitől

**Tel.: (06-23) 452-225;
(06-30) 973-4893**

Eladó egy kétüléses
motoros sárkányrepülő
503-as Rotax motorral
Apollo CX-szárnnyal
100 literes üzemanyag
tartállyal, ami légi
permetezésre is alkalmas.

Bach János

Tel.: (06-30) 9465-084

3/1

Eladó:
Stalker szép állapotban:
120e Ft;
Airware Full Race pondró
két éves: 34e-Ft;
Mentőernyő két éves: 40e-Ft;
Púpos pondró mentőernyővel:
15e Ft
Kovács Endre
Tel.: (06-20) 350-6898

(Bocs a késésért - Attila)

2/1

ÚJDONSÁG ÚJDONSÁG ÚJDONSÁG

ÜDÜLÉS és SIKLÓERNYŐZÉS a TÖRÖK RIVIÉRÁN, ÖLÜDENIZBEN



Ölüdeniz Törökország legszebb természetes tengerpartja Antalyától nyugatra, a dalamani repülőtértől 60 km-re, Fethiye halászároskától 13 km-re található. A világ egyik legszebb tengerpartjának tartott ölüdenizi öböl türkizkék lagúnáival a török tengerpart egyik legtöbbet fényképezett tája, mely természetes környezetét mind a mai napig megőrizte. Az öböl felett magasodó 2000 m magas Babadag hegy kiváló start-hely a gyönyörű öblök, lagúnák feletti repülésre.

Utazás: charter repülőgéppel Dalamanba

Elhelyezés: 2-4 *-os szállodákban

Ellátás: félpanzió

Részvételi díj: 79.900,- Ft-tól

Gyermekeknek 12 éves korig kedvezmény!

Nyaralóprogramok széles választéka: Törökország, Görögország, Horvátország, Olaszország, Szicília, Málta, Spanyolország, Portugália, Tunézia

Jelentkezés és felvilágosítás:

menthol Utazási Iroda

1062 Bp., Andrássy út 52.

Tel.: 332-3193 , 331 0547

1088 Bp., Rákóczi út 9.

Tel.: 266-7370, 266-9309

2/1

Repülj az új évezredben egy új AIRWAVE ernyővel!

airwave@webmail.hu

Tel.: (06-20) 452-6023



MAGIC (DHV 2-3)
Siklószám: + 8,8
Max. sebesség: 57 km/h
Min. süllyedés: 1 m/s

EPIC (DHV 2)
Siklószám: +7,5
Max. sebesség: 44 km/h
Min. süllyedés: 1,2 m/s

SCENIC (Tandem DHV 1-2)
Siklószám: +8,0
Max. sebesség: 47 km/h
Min. süllyedés: 1,05 m/s
Terhelhetőség: 150-220 kg

Új és alig használt AIRWAVE siklóernyők, beülők vásárolhatók, megrendelhetők színválasztással is

AIRWAVE - the choice of champions



Ernyősök magazin

ÉLMÉNYBESZÁMOLÓK

TÍPUSISMERTETŐK

HÍREK - ÚJDONSÁGOK

VÉSZHELYZET

CSINÁLD MAGAD

Könny, Ármány, Romantika...

... viszonylag kevés van benne, de annál több

SIKLÓERNYŐZÉS!

Megrendelhető: 20-355-8963