



Á hazai szabad repülők lapja
 Postacím:
 Amatőr Siklórepülő Egyesület
 1550 Budapest, Pf. 59.

Szerkesztő: Kerekes László
 Tel.: (20) 364-6921
 E-mail: siklore@aeroclu.b.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.: (70) 384-8491
 (1) 2490-007
 E-mail: xatesz@freemail.hu

Tervezett megjelentetés havonta,
 lapzárta az adott hónap 2-a. Kiadványun-
 kat a hazai szabad repülést támogatók ré-
 szére 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 címlapon:
Téli Pamír
két világbajnokkal

Fotók: Anna Nociarová,
Simonics Péter, Forgó Szilárd

Számunk tartal- ma

Papírmunka

Siklóernyős
MKK 2002 2

Siklórepülő műszaki
vezetők listái 4

Siklórepülők minőség-
irányítási rendszere 6

Óbuda használatának
szabályai 7

Lég-tér

Napnyugta a felhők felett
Simonics Péter és
Forgó Szilárd világcsúcsa 10

Újév- repülés- filozófia...
Kardos István
repülésről és emberségről 19

Arrivederci- Marmolada!
Pereczes Zsolt 20

Szakértés

Égnéző: a felhőszívás
Bob Drury- Cross Country 89.
Fordította: Vereckei András 23

Thermik 2002:
A szakértés mennyországa
Bweliczay Koppány és Gyányi Péter 26

Siklóemyös Magyar Körtársaság Kupa 2002.

Név	Dátum	Honnan	Hová	Feladat	Leszállás helye	Km (tényleges)	Fp.	szorzó	Km (értékelte)	Össz. km	Legnagyobb táv	pontszám
1 Tasi Péter Cross Country A legnagyobb céljáv!	06,25,	Nykom	Békéscsaba	céljáv	Kuncsorba	100	0	1	100,0	714,2	223,6	447,2
	06,30,	Nykom	Miskolc	céljáv	Miskolc	82	1	1,3	106,6		223,6	476,7
	07,23,	Nykom	Biharkeresztes	céljáv	Biharkeresztes	172	1	1,3	223,6		223,6	1000,0
	07,27,	Óbuda	Csorvás	céljáv	Marcali	163	0	1	160,0		223,6	715,6
	08,18,	Óbuda	KapuvárDél	céljáv	Bágyogyszóvát	124	0	1	124,0	223,6	554,6	
2 Varga Dénes Fly A IR SE A legnagyobb hurok!	04,23,	Kékes	Kocsér	céljáv	Szentkúty	97	1	1,3	126,1	684,2	223,6	564,0
	07,09,	Vörskö	Vál	HUROK	Vörskö	65	2	1,7	110,5		223,6	494,2
	07,23,	Nykom	Debrecen	céljáv	Debrecen	147	1	1,3	191,1		223,6	854,7
	07,27,	Óbuda	Somás	céljáv	Lengyelóti	144	0	1	144,0		223,6	644,0
	08,18,	Óbuda	Kapuvár	céljáv	Rábapatonna	113	0	1	112,5	223,6	503,1	
3 Lőrincz Mátyas A SE	04,07,	Nykom	Nyírbátor	céljáv	Kálmánháza	134	0	1	134,0	478,8	223,6	599,3
	05,15,	Nykom	Békéscsaba	céljáv	Békéscsaba	168	0	1	168,0		223,6	751,3
	07,28,	Óbuda	SalföldiBányató	céljáv	SalföldiBányató	136	1	1,3	176,8		223,6	790,7
4 Vértes Balázs Cross Country A legjobb kezdő az MKK-ban!	06,01,	Nykom	Békéscsaba	céljáv	Saud-Tiszató	68	0	1	68,0	356,0	223,6	304,1
	06,29,	Nykom	Békéscsaba	céljáv	Kunhegyes	105	0	1	101,0		223,6	451,7
	07,23,	Nykom	Debrecen	céljáv	Visonta	27	0	1	25,0		223,6	111,8
	07,28,	Óbuda	Vasvár	céljáv	Réde	85	0	1	80,0		223,6	357,8
	07,29,	Óbuda	SőfőkNy	céljáv	Balatonkúnyós	85	0	1	82,0	223,6	366,7	
5 Pereczes Zsolt A SE	04,28,	Eged	Tokaj	céljáv	Újszilanos	50	0	1	49,0	346,5	223,6	219,1
	06,22,	Nykom	Kisköre	céljáv	Boconád	47	0	1	47,0		223,6	210,2
	06,26,	Óbuda	Tamási	céljáv	Káábz	79	0	1	77,0		223,6	344,4
	06,29,	Nykom	Békéscsaba	céljáv	Abadszőlők	80	0	1	77,0		223,6	344,4
	07,27,	Óbuda	Tamási	céljáv	Fekőnyék	99	0	1	96,5	223,6	431,6	
6 Szöke Gábor Fly A IR SE	05,15,	Nykom	Békéscsaba	céljáv	Fegyvernek	90	0	1	89,0	307,0	223,6	398,0
	06,29,	Nykom	Békéscsaba	céljáv	Kisköre	72	0	1	67,0		223,6	299,6
	06,30,	Nykom	Miskolc	céljáv	Egerrepár	47	0	1	45,5		223,6	203,5
	07,21,	Nykom	Debrecen	céljáv	Kerecsend	45	0	1	45,0		223,6	201,3
	08,30,	Óbuda	Nagykanizsa	céljáv	Szféhvár	62	0	1	60,5	223,6	270,6	
7 Partizer Csaba A SE	06,27,	Nykom	Kisköre	céljáv	Kunhegyes	72	1	1,3	93,6	284,7	223,6	418,6
	07,23,	Nykom	Debrecen	céljáv	Debrecen	147	1	1,3	191,1		223,6	854,7

8 Detkai Árpád A SE	06,29,	Nykom	Békéscsaba	céljáv	Kunhegyes	87	0	1	84,0	248,0	223,6	375,7
	07,12,	Óbuda	Siklós	céljáv	Kápolnásnyék	41	0	1	38,0		223,6	169,9
	07,23,	Nykom	Debrecen	céljáv	Nagyút	38	0	1	35,0		223,6	156,5
	08,19,	Óbuda	Sőfők	céljáv	M7-38km	38	0	1	38,0		223,6	169,9
	09,14,	Vszőlős	Érdpakváros	céljáv	Érdpakváros	41	1	1,3	53,0	223,6	237,0	
9 Varga Zoltán GödöllőiSK	05,01,	Eged	Fekőnyék	céljáv	Fekőnyék	47	1	1,3	61,5	232,0	223,6	275,0
	05,19,	Kabcsa	Dávod	céljáv	Nagybaracska	55	0	1	54,6		223,6	244,2
	06,22,	Kabcsa	Szeged	céljáv	Jánoshalma	32	0	1	32,4		223,6	144,9
	06,30,	Szásomlyó	Sőfők	céljáv	Pécsvárad	31	0	1	31,0		223,6	138,6
	07,06,	Kabcsa		szabadtáv	Kkcház	70	0	0,75	52,5	223,6	234,8	
10 Forgó Szilárd Cross Country A legnagyobb céljáv!	07,23,	Nykom	Biharkeresztes	céljáv	Biharkeresztes	172	1	1,3	223,6	223,6	223,6	1000,0
11 Szegedi Miklós Fly A IR SE	07,23,	Nykom	Biharkeresztes	céljáv	Pomszob	72	0	1	70,0	203,5	223,6	313,1
	07,27,	Óbuda	Nagykanizsa	céljáv	Baltonszabadi	98	0	1	97,5		223,6	436,0
	08,18,	Óbuda	Csoma	céljáv	GPS47*31-18*91	36	0	1	36,0		223,6	161,0
12 Barth Sándor RA IR GödöllőiSK	04,06,	Kartal	Szentes	céljáv	GPS47*26-19*48	33	0	1	32,5	202,5	223,6	145,3
	06,01,	Nykom	Békéscsaba	céljáv	Heves	53	0	1	52,5		223,6	234,8
	07,27,	Óbuda	Nagykanizsa	céljáv	Bszászó	121	0	1	117,5		223,6	525,5
13 Ambrózi Péter Fly A IR SE	07,27,	Óbuda	Siklós	céljáv	Dombovár	151	0	1	147,5	147,5	223,6	659,7
14 Képes Péter Fly A IR SE	07,21,	Nykom	Békéscsaba	céljáv	Mezőkövesd	62	0	1	42,0	120,0	223,6	187,8
	07,27,	Óbuda	Sőfők	céljáv	Polgárdi	78	0	1	78,0		223,6	348,8
15 Andrási Roland GödöllőiSK	08,19,	Kékes	Baja	céljáv	Jászfalu	41	0	1	40,0	72,0	223,6	178,9
	08,25,	Atkár	Vác	céljáv	Vanyarc	33	0	1	32,0		223,6	143,1
16 Könczöl Miklós RA IR GödöllőiSK	04,06,	Kartal	Szentes	céljáv	GPS47*13-20*43	104	0	1	56,0	56,0	223,6	250,4
17 Kreutz László A SE	06,23,	Kabcsa	Kiskőrös	céljáv	Szelitő	12	0	1	12,0	52,0	223,6	53,7
	08,18,	Óbuda	Győr	céljáv	Tatabánya	40	0	1	40,0		223,6	178,9
18 Tóth Zsuzsanna A SE	07,29,	Sáhegy	Dőcsjénő	céljáv	Bercel	44	0	1	44,2	44,2	223,6	197,7
19 Nyers Anikó GyöngyösiSK	06,26,	Nykom		szabadtáv	Jászdósa	42	0	0,75	31,5	31,5	223,6	140,9

Siklórepülő műszaki vezetők listái



A Magyar Repülő Szövetség, siklórepülő szakágai részére, január 10-én megtartotta műszaki vezetői továbbképzését. 2003-ra csak a továbbképzésen részt vett műszaki vezetők számozott bélyegzőivel hitelesített igazolásokkal szabad az alkalmassági kártyák érvényességét meghosszabbítani, a továbbképzésen elhangzottak szerint. A felhatalmazott műszaki vezetőkhez bárki fordulhat, akinek légi járművére az MRSZ a 2003-as nyilvántartásba vételt igazoló matricát kiadta. A továbbképzést a rendkívüli hóviszonyok miatt megismételjük február 15-én Pécs-Pogányban és február 16-án Békéscsábán (a repülőtéren 10-17-ig), annak érdekében, hogy bármelyik klub számára nyitott legyen a jogosítás megszerzése. Az alábbi két táblázatban olvashatók a szakágak által vizsgálatok végzésére alkalmasnak ítélt felterjesztett sárkányrepülő és siklóernyős műszaki vezetők listáját (B = a bélyegző száma). A jogosított műszaki vezetők aktualizált listája az MRSZ honlapján megtekinthető:

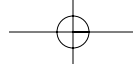
<http://www.aeroclub.hu>

Sárkányrepülő műszaki vezetők listája

KLUB	N ÉV	B város	telefon	Em ail
A m atór SE sárk	K erkes László	1 Budap est	20/ 3646921	sk.brep@aeroclub.hu
Egersárk	Bakos László	2 D ebrecen	30/ 4830774	luk@axelero.hu
D ebrecen IK E .Sárk	Torkos Sándor	3 D ebrecen	30/ 249322	torkos@netlek.hu
A SE Szom bathelyi	M észáros Ferenc	4 Szom bathely	20/ 9614233	geotechnika.fenc@axelero.hu
M SE sárk	Baráth Zoltán	5 Budap est	30/ 9241744	barathom@freenalhu
M A LÉV sárk	C sató Ferenc	6 Budap est	20/ 4529376	csato.ferenc@mav.hu
P SE sárk	Petro Zoltán	7 Budaörs	70/ 2519330	sarkanyrepules@fv.hu
G y ö n g y ö s i s á r k .	Szabó László	8 G y ö n g y ö s s o l y m o s	30/ 2712479	szabold@vibgyongyosusihethu
A SE Borsod m RK sárk	G ubber Ferenc	9 M iskolc	70/ 3192506	potaba@dreib.hu
C SE sárk	N agy László	10 Pom áz	26/ 328208, 20/ 9865708	

Siklóernyős műszaki vezetők listája

KLUB	N ÉV	B város	Telefon	E - m ail
Budai SE	Halmos Péter	1 Buda	20/ 5788966	
H a g y i s z o b o s z l o i r k .	Torkos Sándor	2 D ebrecen	30/ 2249322	torkos@netlek.hu
A bator SZRE	G ránási Lajos	3 Székesfehérvár	20/ 9460174	granasi@malaba.hu
A SE Fungl her szako.	Báth László	4 Budap est	70/ 2591210	lukasb@enail.com
A SE M PC szakosztály	K amics M .k. b.s	5 Budap est	30/ 4718493	kanics@megfighoshu
T okaj Fj SE . . .	Ádám Elek	6 M iskolc	20/ 9881452	tokajfj@freenalhu
A SE Óbuda szakosztály	K iss István	7 Budap est	20/ 9340544	m.bazsa@freenalhu
K ető SE	M hályi Balázs	8 Budap est	30/ 9543749	atkaray@freenalhu
Sky Club Győr.	A tháig György	9 Győr	30/ 9370669	lanyf@freenalhu
G ö d ö l ö i SSK	Lányi András	10 G ö d ö l ö	20/ 9393141	lanyf@freenalhu
R A R G ö d ö l ö	Zsohai Péter	11 Budap est	30/ 2000088	zsohai@elenderhu
M átra Extrém SK	Farkas Tibor	12 R ecsk	30/ 2699491	tborfarkas@freenalhu
A SE Fedén eszi szakosztály	Zsédely László	13 Fedén es	36/ 367222	
F Y A r S k l ö e r n y ö s E . . .	Róth Zoltán	14 Budap est	20/ 4265321	rdl22@hszk.bme.hu
G y ö n g y ö s i S k l ö e r n y ö s S K	K iss Károly	15 G y ö n g y ö s	30/ 2053997	kisskaroly@axelero.hu
G H e n s T e a m .	Tobak Ferenc	16 Budap est	20/ 9264919	radb@enailnetv.eb.hu
Eged Egyles S k l ö e r n y ö s E	László Gábor	17 Eger	30/ 4401330	4401330@weste900.net
Pannóniá So bors RE	Baum ann A tilla	18 N agykövácsi	20/ 9225399	so.bors@messenger.hu
A SE UFO szakosztály	H o l b A t t i l a	19 Budap est	70/ 2084334	henretta@oligener.alhu
E n a t g y	G y á r y I P é t e r	20 Budap est	30/ 2104212	gyaryip@weste900.net
R A R G ö d ö l ö	Szabó Ernő	21 G ö d ö l ö	30/ 9427466	ernos@geotpp.hu
Soproni S k l ö e r n y ö s K l u b	Szánthó Sándor	22 Sopron	20/ 9561011	szantho.sandor@supviz.hu
S t r u s S E	K ubtsek A tilla	23 Fót	30/ 9118275	strus@maldigit2002.hu
A h o m e	Tasi Gábor	24 Székeszénai k. b.s	20/ 9346693	athorne@malmatav.hu
S V A B U	Lakatos Péter	25 Sajótarján	30/ 9321411	gagacsi@redex.hu
A SE C bud B e e s z a k o s z t á l y	Beltray Koppány	26 Páty	70/ 2867925	cbudbees@freenalhu
F Y A r S k l ö e r n y ö s E .	Szegedi M .k. b.s	27 Budap est	20/ 9264251	if@aimax.hu
M ú e g y e t e m i S E	K eresztés Gábor	28 Budap est	30/ 2809910	ffiffy@freenalhu
C o s s e C o u n t r y S k l ö e r n y ö s E	Sin onics Péter	30 S o l y m á r	20/ 9417637	sinonics@tergerszen.hu



Siklórepülők minőségirányítási rendszere

Jelszavak: szolgáltatás a siklórepülőknek, megfelelés a hatósági elvárásoknak.

A Magyar Repülőszövetség siklóernyős és sárkányrepülő szakága - a szövetség szervezetei közül elsőként - a rendeletekkel és szabványokkal összhangban kidolgozta tevékenysége minőségirányítási rendszerét. A rendszer alapvető dokumentuma a minőségirányítási kézikönyv és a rendszer folyamatait szabályozó eljárási dokumentumok, amelyek megfogalmazzák az egyes eljárások érvényességét, hatáskörét és az alkalmazandó eljárás rendet és dokumentálást.

A kiépített rendszer lehetővé teszi, hogy a szakág megfeleljen azoknak a hatósági elvárásoknak, amelyek az üzembentartói tevékenység szervezett és magas szintű végzését követelik meg.

A szakág szakmai tevékenységének stratégiáját minőségpolitikai nyilatkozatban fogalmazta meg,

Minőségpolitikai nyilatkozat

A Magyar Repülőszövetség siklóernyős és sárkányrepülő szakágának célja, a légiközlekedés biztonságának fenntartása érdekében a lajstromozásra nem kötelezett siklórepülők nyilvántartásba vétele, légi alkalmasságuk megállapítása, valamint az ehhez kapcsolódó egyéb folyamatok (jogosítások kiadása, biztosítás, repülési területek ellenőrzése és nyilvántartása) területén folytatott tevé-

kenységeinek minőségével maradéktalanul feleljen meg a jogszabályi feltételek betartása mellett a mindenkori üzelmeltetők igényeinek.

A célok maradéktalan megvalósítása érdekében a Magyar Repülőszövetség siklóernyős és sárkányrepülő szakmai vezetése és munkatársai elkötelezték abban, hogy

- a képzés feltételrendszerének szervezésére és a jogosítások kiadására,
- a siklórepülő iskolák akkreditálására és felügyeletére,
- a siklóernyők és sárkányrepülők alkalmasságának megállapítására,
- a siklóernyők és sárkányrepülők nyilvántartására, valamint
- a siklórepülő területek nyilvántartására és felügyeletére vonatkozó területeken megfelelő szolgáltatást tudjanak nyújtani.

A Magyar Repülőszövetség siklóernyős és sárkányrepülő szakágának munkatársai mindent megtesznek annak érdekében, hogy megbízható tevékenységükkel (szolgáltatásaikkal) eleget tegyenek a hatósági elvárásoknak és kielégítsék a siklóernyős és sárkányrepülő szakosztályok igényeit. Ennek érdekében a Magyar Repülőszövetség siklóernyős és sárkányrepülő szakága a teljes tevékenységére kiterjedő, az MSZ EN ISO 9001:2001 számú szabvány követelményeinek megfelelő minőségirányítási rendszert alkalmaz, amely a működés hatásosságának folyamatos fejlesztését alapvető feladatának tekinti.

A Magyar Repülőszövetség siklóernyős és sárkányrepülő szakmai vezetése különös gondot fordít a tevékenységének (szolgáltatásának) állandó fejlesztésére. Ennek érdekében évente célkitűzéseket fogalmaz meg a kitűzött céljainak megvalósítása érdekében. Az egyes tevékenységeit rendszeres auditok keretében felülvizsgálja, a munkatársainak minőségszemléletét tervsze-

rűen továbbfejleszti, továbbá az egyes működő folyamatait tökéletesíti. Tevékenységének (szolgáltatásának) rendszeres elemzésével, a hibák feltárásával, és hatékony hibajavító és megelőző tevékenység alkalmazásával minőségirányítási rendszerét állandóan tökéletesíti, hogy ez által még inkább meg tudjon felelni a mindenkori megbízói (vevői) igényeknek. ■

Az Óbudai Siklórepülő Park használatának szabályai



Üdvözlünk az Óbudai starthelyen! Érezd jól magad, repülj nagyot - szabályosan! Alább olvashatók A SIKLÓREPÜLŐ PARK HASZNÁLATÁNAK SZABÁLYAI 2003. január 1-től

Hogyan szabad az Óbuda start-helyről repülni?

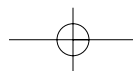
Ennek a starthelynek a tulajdonosa a magyar állam. A terület kezelői felhatalmazással a Pilótacentrum Kft. rendelkezik. Ha a területen repülni akarsz, akkor mindenképp a helyi szabályozásból oktatód, egyesületi vezető pilótád, vagy az MRSz főpilóta helyettese előtt vizsgát kell tenned és nyilatkoznod kell, hogy a szabályokat megismerted és azt betartod. A starthely kezelő megbízottja jogosult a starthelyen lévő pilóták, növendékek jogosítását és szabályosságukat (érvényes nyilatkozat, licenz, alkalmasság, azonosító jel a szárnyon).

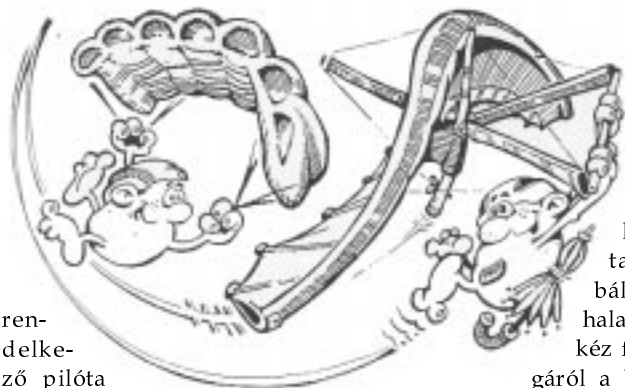
A szabályok be nem tartása a pilóta jogosítvány visszavonásához, súlyos esetben légi rendészeti eljáráshoz vezethet.

Startra előkészülnöd csak a kijelölt startvonal mögött a füves területen sza-

bad. Kérünk feltétlenül tartsd be az alábbiakat:

1. Ha az időjárás vagy a hely képzettségedet meghaladja, ne nyiss, ne teríts ki. „B” vizsga alatti képzettséggel 7 m/s szélerősség felett, vagy turbulens időben ne próbálkozz starttal.
2. A startvonal elé ne állj, a start lejtőjén csak a szőnyegre szabad lépni! A szőnyeg mellé lehetőleg még a segítők, vagy nézők se lépjenek!
3. Hagyj szabadon egy folyosót, a startra kimenni szándékozóknak. A távrepülőket részesítsd előnyben!
4. Startra állni csak becsatolt hevederrel, sisakban, működő magasságmérővel szabad. A magasságmérő kötelező, kivéve a lesiklást végző növendéket.
5. Hagyd szabadon a starthelyet, oda csak akkor lépj be, akkor teríts, ha azonnal (kb. két percen belül) indulsz. Ha megváltoztatod a döntéset, lépj vissza és add át a helyed.
6. Siklóernyővel a starthelyre visszaszállással csak mások veszélyeztetése és a fára szállás kockázata nélkül, alkalmas időben, legalább „B” vizsgával





rendelkező pilóta próbálkozhat! A

visszaszállásból eredő kárra a felelősségbiztosítás nem vonatkozik, azt teljes mértékben a kárt okozónak kell megtéríteni, az eseményt köteles a terület kezelőjének bejelenteni. A feleltelen pilóták licenszét az MRSZ főpilótája 2 hónapra visszavonja.

7. Start előtt ellenőrizd, tiszta-e a légtér. Ne csak előre, felfelé is lásd szabad-e a pálya.
8. Start után a levegőben ne a starthely előtt manőverezz, ha a starthelyen bárki startra készül. 9. Tartsd be a lejtőszabályt és a légtérhasználat ide vonatkozó szabályait.
10. Ha a lejtő nem tart, a startnívó alá kerülve azonnal indulj el, hogy biztonsággal elérd a kijelölt leszállót.

A környezetvédelemlről:

Itt a tisztáson a fű, amin járunk egy fokozottan védett növénytársulás része, de a környező fák is természetvédelmi területen vannak. A Természetvédelmi Hivatal azzal a feltétellel engedélyezi a starthely működtetését, ha biztosítjuk a folyamatos személtmentesítést, megakadályozzuk a fák visszavágását, és meggátoljuk a terület további erózióját.

Kérjük, működj együtt velünk ezek érdekében, Te se dobáld el a szemetet, sőt segíts a már szétdobált szemetet a

gyűjtőben elhelyezni. Előre is köszönjük.

A starthely és a nyitóhely

A starthely előtti lejtőn fokozottan tartsd be a lejtőszabályt! A belső ingán az haladhat, aki a lejtőt jobb kéz felől látja. A külső ingáról a belsőre húzódnai csak akkor szabad, ha szemből az ingán nem közlekedik senki. Fordulót levágni tilos. Hurokforduló helyett a lejtő irányába megfordulni tilos. Az ingára besorolni csak hegyesszögben kívülről szabad. Alányomással, vagy föléhúzással kerülni tilos. A lejtőn haladó légi járművek egymást veszélyesen nem közelíthetik meg!

Leszállóhelyek:

Óbudán a magánházak kertjébe szállást, kivéve a vészhelyzetet, minden módon el kell kerülni. Kérünk mindenkit, aki a jövőben innen startol, hogy ilyen esetben viselkedjen a szituációnak megfelelően és inkább elnézést kérjen, és az esetleg okozott kárt térítse meg!

Normál leszállók:

- a személtteleptől jobbra az autóbontó mögötti kaszált terület,
- a személtároló (nagy kópasz rész),

Vészleszállók: érdeklődj a tapasztaltaknál is, de

- balra az úgynevezett ribizkés
- jobbra pedig a Farkastorokban feljövő villanypózna-sortól jobbra a helyi vízmű telep. A világoskék szellőzőgombákról ismered meg. Kijutni nehéz mert magas kerítése van. Ez csak ernyősöknek ajánlott, mert lejtős és

rövid, de nincs drót keresztben a behelyezkedéskor.

A légtér

A starthely a TMA alatt van. Itt a TMA alsó határa 750 m AMSL. 300 méternél semmi esetre sem emelkedhetsz feljebb!!! Mindazok, akik itt légtérrel sértenek nem csak a saját életüket veszé-

lyeztetik, hanem azokét is, akik a nagy utasszállító gépen ülnek, vagy akikre szerencsétlen esetben a nagy gép rázuhán, házastul döntve romba és lángtengerre változtatva a környéket. Csak akkor van esélyünk itt legálisan repülni, ha garantálni tudjuk, hogy az elstartolt pilóták egyike sem emelkedik bele szabálytalanul a légifolyosóba!

Nyilatkozat

Alulírott (név)

nyilatkozom, hogy az Óbudai Siklórepülő Park használatának szabályait megismertem és az ott leírt szabályokat betartom. Tudatában vagyok annak, hogy a starthely és a légtér használatára vonatkozó szabályok megsértésével a starthely működését és pilótatársaim repülését veszélyeztetem

Lakcímem: (irsz) (város)

..... (utca, házsám)

Egyesületem:

2003-ra érvényes MRSz licenszem száma:

2003.(hónap) (nap)

..... (aláírás)

Ezt a nyilatkozatot tartsd magadnál és a starthelyen az aláírt nyilatkozatot az ellenőrzéssel megbízott személyeknek mutatd be. Amennyiben korábban (2001-re, vagy 2002-re) regisztráltunk már, akkor mindezt helyettesíti az akkor kapott

10 Napnyugta a felhők felett Világcsúcsunk története

Lég-tér

Szépen, egyenletesen emelkedünk a felhő alatt. Ahogy felnézek, látom, hogy szinte összeérnek a cumulusok. Legalább hat okta a felhőzet. Azt találgatom, hogy ennek itt, melyik oldala emelhet a legjobban. Megfigyeltem, hogy itt, a trópusokon, általában a nap felőli oldal szokott jobban tartani. A felhő szélén örvénylő, fényes foszlányok szinte mindig biztosan jelzik az élő, tehát működő felhőt és a termiket. Ahogy ezeken elmélkedem már be is felhőzünk. Legalább 10 m/s-mal emelkedünk; a sebességünk olyan 4-500 km/h.

Igen, ennyi. Ugyanis a VARIG 8737-es, Fortaleza-Rio de Janeiro járatán ülünk, immáron hazafelé. A repülőn az utasok éppen a felszállás utáni percek szokásos stresszét heverik ki: ki falfehér arccal kapaszkodik a karfába, ki alvást színlel, és van olyan is, aki a felhőkön elmélkedik. Mindenféle emberek. De ezen a gépen utazik két siklóernyős is. Nem is akármi lyenek. Két világcsúcstartó.

Az egyik talán igaziból alszik. Tátott száján és a naptól, szétől szétégett orrán felváltva, szuszogva veszi a levegőt. Elég nehéz négy hét áll mögötte. A másik is elég fáradtan bambul ki az ablakon. Néha a füzete fölé görnyedve, dacára a gépet dobáló heves légáramlatoknak jegyzetelni próbál.

Az alvót Forgó Szilárdnak hívják. A másik én vagyok.

Akkor reggel nem engedtem, hogy beleszóljanak a reggelimbe.

Hetek óta ugyanaz az a menü. Reggel hatkor kelés, aztán be az autóba, közért,



itt a Szisziék esznek valami kevésbé vonzó külsejű salgádót (sajttal vagy csirkehússal töltött sült tészta) aztán vissza a hotelbe. Meguntam.

Ma tejeskávét iszom, sajtos szendvics-et csinállok hagymával, zöldpaprikával. Ebből nem engedek. Ugyan megkutyáznak érte és a Sziszi aprólékosan kifejti, hogy micsoda looser vagyok, hogy ilyen európai kaját eszem itt Brazíliában. Nem vitatkozom vele, és mindnyájan nagyot nevetünk, amikor emlékeztetem az imént, a közértben elfogyasztott pizzájára... Szerencsére Tamaskó Gabiban reggeliző partnerre lelek...

De ma reggel a szokásosnál is korábban keltünk. Pepót kísértük ki a Rodoviáriára (buszpályaudvar). Hazamegy. Ahogy búcsúzóul kezét fogunk, kicsit elszorul a torkom. Látom, Sziszi is egyik lábáról a másikra áll, ami nála a fokozódó zavar jele... Ahogy még egyszer visszanezünk, látjuk idétlenül begipszelt kezét. Félszegen mosolyog, de arca nem tudja leplezni a csalódottságot. Ő az iga-zati nagy vesztese ennek a vállalkozásnak. Neki egyelőre befejeződött a repülés. De le a kalappal előtte, amiért ilyen felemelt



fejvel viseli ezt az egészet. Egymásra nézünk és Sziszi azt mondja: Nemá bazeg... Szar érzés, hogy nem segíthetünk.

Egy héttel ezelőtt nem tudott velünk együtt elstartolni, és kicsit később az erős szélben hátrasodródott. A rotor aztán elintézte a többi. Ha akkor nem egy Tasi Pepo ül a beülőben, akkor nemcsak egy csuklótöréssel végződik a kaland...

Nem tudtuk megvárni, mert a sokszor 40 km-es szélben mi is elég szépen karcoltunk hátrafelé... Amíg tudtunk, nulláztunk, de nem volt elég. Korán volt még, és ilyenkor nehéz a kitekerés. Talán kíméletlenek ezek az íratlan szabályok de itt nincs más megoldás. Ha valaki lemarad, annak egyedül kell megbirkóznia a nehézségekkel.

Sosem beszéltünk erről, de mindannyian tudjuk. Ez nem haverság és nem önzés. Ez itt a túlélés első és legfontosabb szabálya. Túl kell élnünk a start utáni erős szeles kitekerést; aztán az első, gyenge termikes 60 km-t; utána a Madalena és Monsenor Tabosa közötti dombos, sokszor felhőtlen, leszálló nélküli kritikus szakaszt; át kell repülni a 130. km-nél a hágót; azután jön a Cruzeta (elágazás) a hosszú siklásokkal és a porördögökkel; majd Nova Russas, az utolsó nagyobb város; aztán a várva várt plató a 200. km-nél, itt kezdődik a végtelen bozotos, ahol

csak a poros útra lehet leszállni; és végül persze meg is kell repülni a világcsúcsot.

Mégis nagyon rossz. Mert egy jó barát, akinek tapasztalata nagyságrendeket javíthatott volna az esélyeinken. Hárman biztosan meg tudtuk volna csinálni... Ezért is rossz, mert ezt is jól tudjuk mind a hárman.

A búcsúzás ellenére jó hangulatunk. Nem engedhetjük meg magunknak a melankóliát. Ma jó az idő is. Tegnap megjött Tamaskó Gabi. Azóta jókat mulatunk a beszélésain. Például azon, ahogyan kifejti, milyen kommunikációs és pénzügyi elképzelései vannak a távot követő hazajutást illetően... De legbelül megint csak ott van az a szűnni nem akaró nyomás, ami a napok múlásával egyre jobban ránk nehezedik. Meg kell repülni a világcsúcsot. Ezért jöttünk. Talán rajtunk kívül senki sem hisz benne. Egy középkeletgóriás, DHV 2-es ernyővel. Azon helyen ahol a startnál nem ritkák a 40 km/h-ás befújások. És most már Pepo sincs. Ketten maradtunk.

De mi hiszünk benne, és ez a legfontosabb.

Elsősorban meg akarjuk mutatni magunknak.

De még meg akarjuk mutatni mindenkinek, hogy ezekkel az ernyőkkel is lehet nagyot repülni. Felesleges bevállalni azt a sokkal nagyobb kockázatot, amit a versenyernyők és a nagy teljesítményű ernyők jelentenek. A pilóta tudása messze kompenzálhatja azt a kis különbséget, ami a középkeletgóriás és a versenyernyők teljesítménye között van. Főleg hát-szélben...

Szóval, mi hiszünk benne. Megvan a tapasztalatunk és az elmúlt évek prototípusokkal és versenyernyőkkel való nehéz és sokszor veszélyes repülései kemény iskolát járattak ki velünk. Emlékszem, néhány éve a Krypton valamelyik protóját akkor láttam először, amikor va-

11

Lég-tér

121. szám – 2003. január

madártól

121. szám – 2003. január

madártól

lami verseny előtt kiterítettem a starthelyen... De végigcsináltuk ezeket az éveket, és ez nyugalmat, biztonságot és hitet ad.

Velünk van még a négy alapelem is. A tér, az idő, az anyag és a mindezeket át-szövő, végtelen és kimondhatatlan erő.

Én hiszem és olykor érzem is ezeknek a földöntúli elemeknek, a világmindenséget betöltő hatalmát, Sziszi pedig, lévén mérnök, pontos és racionális számításokra alapozza sikerünket. Jól kiegészítjük egymást... Ehhez képest ritkán vitatkozunk... a repülésen... Egyébként most jut eszembe, hogy arról a 30 centavóról (kb. 20 Ft) amit egyik reggel kért, ugyancsak kummant...

Szóval, még csak reggel 8 óra, de kis Fiatunkkal már lendületesen kanyargunk a starthelyre vezető szeptentinen. Közben kíváncsian méregetjük a felhőket. Úgy tűnik, ma több, mint az előző napokban. Érdekesen alakul az idő itt a trópusokon. Sokszor már reggel 9 kor felhőutak barázdálják az eget; aztán érdekes módon, dél körül szépen, alattomosan eltűnnek.

Izgatottan készülődünk. Talán érezzük, hogy ez a nap más lesz mint a többi. Sietve írjuk meg a részletes távigationokat. Gyors fényképezés, és már kint is állunk a starthelyen. Tamaskó Gabit hiába biztatjuk, csak ímmel-ámmal készülődik. Már látjuk, nem fog elstartolni velünk. Talán kicsit sokkolja a szél és a Pepo kezelése...

Nekünk viszont indulnunk kell. Még negyed 10 sincs amikor egy almulásban elstartolok. A szél így is szinte kitép a starthelyről. Mintha egy katapultban ülnek. Előre alig megyek, felfelé annál inkább: rálépek a gyorsítóra, hogy kicsit előre jöjjenek a hegytől. Így talán bele tudok fordulni az emelésbe. De nem is kell fordulni, mert folyamatosan 5-6 m/s-mal emelkedem. Egy kevésbé rázó pillanat-

ban bekapcsolom a variómat és persze a barográfot, mert ki tudja... Közben látom, Sziszi is „katapultált”... Remek. Mindketten a levegőben vagyunk és emelkedünk. Intek neki, hogy kapcsolja be a rádiót. Már is recsegve figyelmeztet, hogy ne felejtsek el fényképezni és bekapcsolni a barográfot. Ezekre minden nap, közvetlenül a startot követően figyelmeztetjük egymást.

Már a starthely mellett magasodó sziklacsúcs felett járunk. Ezen a hatalmas gránittömbön ragadozó madarak fészkelnek. Valamelyik nap, amikor az operatőrrel tandemztünk, még meg is támadott bennünket egy fészket védő madár. Ezt a veszélyhelyzetet a megtámadott oldal felőli fék pumpálásával korrigáltam... De most békésen ül a fészken. Visszajva kíván szerencsés utat - gondolom én...

Mert ma ezt akarom gondolni.

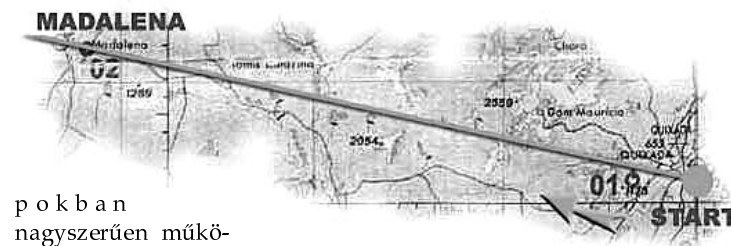
A start utáni kitekerés az egyik legkritikusabb része az itteni repüléseknek. Hiába itt a jó emelés, ha elértük a felhőalapot - ami ilyenkor reggel jó esetben 1700-1800 m körül szokott alakulni - még nem biztos, hogy el is indulhatunk; mert előfordul, hogy hátul még egyáltalán nincsenek felhők. Viszont, ha erős a szél, már nem tudunk visszajönni a hegy elé, hogy kivárjuk a lejtőszélben a következő termiket. Hát, nem egyszerű a feladat. Most is megbeszéljük, hogy csak a „tutiba” vetődünk bele. De úgy tűnik, ma segítenek az égiek. Szinte pillanatok alatt elérjük a felhőalapot, és bár nem vagyunk valami magasan, mégis az elindulás mellett döntünk, mert hátul nagyon jól néz ki a felhőkép. Félóra előnyünk van a menetrendhez képest, és ez nagyon jó eséllyel kecsgetett bennünket. Igen, ha nem is másodpercre, de percre pontosan megvan a részidők, amelyeket nagyon szigorúan be is kell tartanunk. Volt olyan nap, amikor leszálltunk - illetve egészen pontosan nem igazán küszködtünk az utolsó,

talaj közeli termikkel mert aznap már úgyis „elszálltunk” - az idővel... De most erről egyelőre még szó sincsen.

Az első felhő szépen be is emel minket. Mivel kb. egy magasságban vagyunk, rádióon megbeszéljük, ki hány fokra tart, hogy legalább 10 fokos eltéréssel „felhőrepüljünk”.

Hát elindultunk. Eddig már hétszer vágunk bele a nagy kalandba, úgyhogy ez a mai már szinte rutin „elindulásnak” számít. Mégsem múlik el soha ezeknek a pillanatoknak a varázsa. Amikor elindulunk, legyen az Brazília vagy a Nyikom, mindig vállaljuk az ismeretlen, távoli leszálló sokat ígérő kockázatát. Vállaljuk a repülés alatt előforduló kritikus helyzeteket, és bízunk magunkban, hogy meg is oldjuk ezeket. Elképzeljük és át is éljük az alattunk suhanó színek változó sorát, magunkba szívjuk az ismeretlen tájak illatát. Keressük és várjuk a harmadik, végtelen dimenzió minden kihívását. Ez a hívó szó, amelyik a távrepülésre csábít, áthallatszik minden falon. Hangos és ellenállhatatlan...

Szóval, ma jól haladunk. Nem sokat beszélünk, mert mindenki tudja a dolgát. Az a taktika, amelyet az elmúlt évek alatt hol készakarva, hol csak véletlenül alkalmaztunk és csiszoltunk, az elmúlt na-



napokban nagyszerűen működött itt. Most már sokat beszéltünk róla, és egyre komolyabban próbáljuk fejleszteni. Alapja, hogy mindig a rosszabb pozícióban lévő pilóta vezet; ő a kapitány. Az ő döntése számít, és a másodpilóta pedig fenntartás nélkül követi. Például egy felhő alá érve az egyik az el-

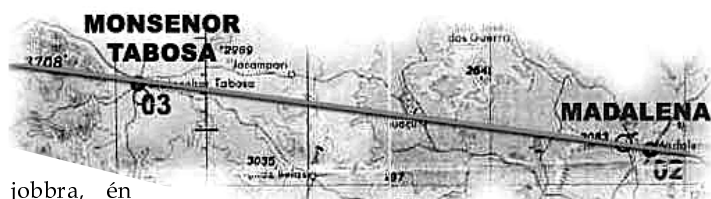
ső biztos, de esetleg gyenge termikben marad és ezt próbálja minél jobban koncentrálni, a másik átfésüli a környéket, és ha erősebb emelést talál, akkor az előbbi pilóta is odamegy. Ha nem talál, akkor visszamegy oda, ahol a másik pilóta, aki addig nem hagyja el az első termiket, még jelöli emelést. Ezután cserélnek. Gyakran előfordul az is, hogy akár csak néhány tíz méteres különbségen múlik, de egyikük nem emelkedik olyan intenzíven és akár el is veszítheti a termiket. Ilyenkor az alsó felszól a fentinek, hogy elveszítette az emelést; induljanak, mert ő csak nullázik, vagy már süllyed is. Ekkor el kell indulni mindkettőnek. Minél magasabban vannak annál, jobban eltávolodhatnak egymástól; és persze minél alacsonyabbra kerülnek, annál közelebb tartanak egymáshoz, nehogy esetleg a túl nagy távolság vagy az erős szél miatt, az egyik ne érje el a másik által megtalált termiket. Persze előfordul, hogy valamilyen oknál fogva túl nagy távolság vagy magasságkülönbség alakul ki a két pilóta között. Ilyenkor, amikor a feladat sikerét kockáztatjuk, sajnos nincs más megoldás, ott kell hagyni a társunkat és meg kell próbálni egyedül megrepülni a feladatot. Tudom, ez nem hangzik túl barátságosan;

de ilyenkor, amikor a percek számítanak, és túlságosan nagy idővesztésnek látszik bevárni a másikat, nincs más lehetőség - vagy egyikük sem repüli meg a feladatot.

Még valami. Soha nem szabad a vezető pilóta döntését kritizálni. Sem akkor, sem később. Ez a garanciája, szó szerint is, a hosszútávú együttrepülésnek...

Tehát nem sokat beszélünk. A táv első részén a korábbi rossz tapasztalatokból okulva, a kurzustól kissé balra, a már jól bevált útvonalon megyünk. Keserű árat fizettünk ezért a tapasztalatért. Az első nap nagy reményekkel, de annál kisebb távval szálltunk itt le egy faluban; és hajtottuk be az ernyőket a hihetetlen felhőtak alatt. Azóta nagyívben elkerüljük ezt a részt. Amikor elérjük az első várost, Madalenát, amely kb. 70 km-re van a starthelytől, rádióan egyeztetünk. Még mindig jó a részidőnk. Egy-két fénykép, majd nekivágunk a második, talán legnehezebb szakasznak. Ezen a területen ugyan kisebb falvak tucatjai vannak, de mind csak amolyan „ótházak” falu. Sokhoz csak gyalogút vezet. Leszállók se nagyon vannak és ezek az okok érthetően nem teszik túl vonzóvá ezt a környéket. Ráadásul ide általában a déli órákban szoktunk érni, amikor sokszor egyszerűen eltűnnek a felhők. Tehát se felhő, se út, se leszálló. Hát kell ennél több kihívás?

Most is, a város után eléggé alacsonyan vagyunk, de sikerül viszonylag gyorsan kitekernünk. Bizony, a felhők eltűntek. Kétségbeesetten bóklászunk miközben gyorsan süllyedünk. Sziszi kicsit



jobbra, én balra tartok. Próbálunk minél nagyobb területet átneézni. De semmi. Ekkor egy fényes felhőfoszlány csillan meg előttem. Hohó! egy életem egy halálom. Bár már eléggé eljöttem a kurzustól, megpróbálok. Kis hinta-palinta de megvan a stabil 5-6-os lift. Sajnos Sziszi sok száz méterrel alattam és messze mellettem van, esély sincs rá, hogy ide jöjjön. Szar érzés, mert Isten lát-

ja a lelkem: szívesen adnék neki a „hat méteremből” legalább kettőt... Nocsak! Pattannak ki előttem a kumuluszok. Jóval kétezer méter felett, átlag hatvannal siklok a következő város, Monsenor Tabosa felé. Az már 120 km. Sziszit látom iszonyú alacsonyan a dombok között, de már inkább alattuk... A fene egye meg! De nem tudok segíteni, mindössze abban bízhatok, hogy ő azért mégis csak egy világklasszis... vagy nem? Hát dehogyanem!!! Már szinte földön van a sarka, amikor megemeli valami. Nem elég a szerencse, mert azzal kell is tudni valamit kezdeni. Hát ő tud. Kisvártatva hallom a rádióban, amint néhány szóban megkönnyebbülten meséli el legutóbbi kalandjait... Most viszont én süllyedek elég derekasan. Az sem vigasztal, hogy látom: Sziszi mögöttem stabilan, emelkedik. Fordul a kocka.

Nem. Nem lenne igazságos, ha most lerohadnék. Elkéseredve nullázok valami buborékos vacakban. Sziszi már itt is van. Látja a küszködésem, és erre tart segíteni. Végre itt van. Meg is találjuk a kaffa kis 4-es liftet. Újból együtt vagyunk.

Húha! Necces volt ez az utolsó 40 kilométer. De ez a nap más, mint a többi. Sajnos, mínusz 15 perc a részidőnk. Most látjuk csak igazán hasznát annak a félórás előnynek, amit reggel, a

korai indulással szereztünk. A bozóttüzek füstjei jól jelzik a termikeket. Bár a magányos repülés miatt az elmúlt órában nagyon lelassultunk, mégis bizakodunk, mert előttünk nagyon jól néz ki az idő. Újra felhők jelentek meg, még hozzá az izmosabb fajtából. Van köztük egy-kettő ami már komoly tiszteletet paran-

csol... Megint egy kritikus szakaszhoz érkezünk.

Ez a hágó. Bár nem túl magas, és kis kerülővel akár meg is lehet kerülni, mégis nehéz erőpróbája lehet a távnak. Megint csak az elmúlt napok tapasztalatait kihasználva, a hágó jobb oldali részét célozzuk meg. Egy hosszúra sikerült, már-már kedvünket szegő siklás után a helyi madarak, az urubók segítenek. Ezek a kb. holló nagyságú, félig dögevő, félig ragadozó madarak minden esetben biztosan jelölik egy adott területen a legjobb termiket, és az ehhez tartozó körözés irányát. Ha ritkán rá is szedtek bennünket... hát a kivétel erősíti a szabályt. Most az urubókkal együtt szépen emelkedünk, majd az egyik felhő alól a másikra repülve újból felcsillan előttünk a remény. Nem sokat beszélünk. Én két felhő között elintézem a kisdolgot... Na nem csak úgy ám! Gumióvszer! „The best family planning” – hirdeti a csomagolás. Remélem a gyártók most az egyszer elnézik, hogy nem rendeltetésszerűen, de mindenképpen egy nemes cél érdekében használtam a terméküket...

Elérjük a Cruzetát. Kb. 140 km-nél járunk. Úgyesen tartjuk a mínusz 15 perces részidőt. Előttünk felhőút, jó magasan vagyunk; és azért egyre jobban bizakodunk. De hát akárhogy is, ez még csak a fele. Amikor előnt ez a felismerés, elképedek, hogy mire vállalkoztunk.

De erre most nincs idő. Sziszi megy elől. Ahogy kényelmesen követem, arra gondolok, hogy így hirtelen fel tudnék sorolni pár tucat pilótát aki elég sokat adna ezért az idegenvezetésért...

Szép nagy termikeket tekerünk. Csak az erős liftekben állunk meg, mert különben kicsúszunk az időből. Most már felváltva vezetünk, és ez nagyon jól működik. Látom, ahogy alattunk egy legalább 4-500 m magas porördögöt dönt el szél. Itt is mindenhol ég a bozót, és a füstök

előtt mindig meg is találjuk a termiket. Most a legjobb az idő. Jól is haladunk. Kéveset beszélünk, mert csak egy cél lebeg egyre jobban a szemünk előtt. Most vagy soha.

Nova Russas. Az utolsó nagyobb város. 175 km. A részidőnk javult egy kicsit. Fent vagyunk a felhőalapon, ami időközben már 2800 m körülire emelkedett. Most már szinte biztos, hogy 200 felett repülünk, ami persze nagyon jó, de hát nem elég.

190 km-nél járunk amikor elvétel egy termiket. Sajnos kicsit túllentem rajta, mert jobb emelést véltem előrébb, de nem volt. Mire visszaérek, Sziszi már néhány száz méterrel magasabban van. Jól le vagyok maradva. Idegesen kérdezgetem, mennyivel emelkedik. De nem segít ez sem... Végül nagy nehezen elérem a felhőalapot. Megint fordul a kocka. Sziszi ugyan előttem van valamivel, de nagyon süllyed. Húha! Nem is süllyed, hanem esik lefelé.

A mindenségit! Kicsit elfordulok és remélem, hogy a széteső felhő nap felőli oldala, ha nem is emel, legalább jobban tart. És mellém állnak az égiek, akiket mostanában mintha többet emlegetnék... Utólérem Sziszit, de most én vagyok pár száz méterrel magasabban.

Rádiószunk. Aztán nyomjuk a gyorsítót, mert messze még a vége.

281 km. Pedro Segundo. Ez a cél. Meg kell csinálnunk. Csak most merem először hangosan kimondani. A rádióan ismét néhány szót váltunk. Van előttünk két felhő, mérlegeljük, merre tartsunk. Megállapodunk abban is, hogy a legfontosabb: EGYÜTTMARADNI.

Aztán csak megyünk, megyünk a végtelen síkság felett. Nem látunk semmit a délutáni fényekből; a felhőutakból; a messze kéklő bizarr, trópusi sziklaformákból; nem látunk semmit és senkit, csak a GPS-t és variót. Nem nézzük a

múltat és nem látjuk a jövőt. Most csak jelen létezik a számunkra és közös álmunk minden ígérete. Összeszorított fogakkal keressük a legjobb emelést; és amit valaha tanultunk és tapasztaltunk a siklóernyőzésben, abban a sok száz órában és sok ezer kilométerben amit a levegőben töltöttünk, azt most mind belerakjuk ebbe a mostaniba. Szükség is van, rá mert az idő is repül velünk fényes sólyomszárnyon...

Elhagyjuk a 200 km-nél lévő platót. Fél négy múlt. Még 80 km. Elindul a verseny az idővel. Most viszont döntenünk kell. Ugyanis ha a végtelen bozótot átszelő – az egyetlen leszállási lehetőséget jelentő – utat követjük, akkor kerülnünk kell, amivel időt veszítünk. Ha viszont egyenesen a cél felé tartunk, akkor be kell vállalnunk azt az erdőt, amelybe a ha beszállunk, akkor többnapos gyaloglást, talán az életünket is kockáztatjuk. Ez nem túlzás, mert ez a dzsungel nem amolyan „Matula bácsi”-féle rekettyés. Ez a bozót áthatolhatatlan fal, amely nyilván nem hemzseg a kígyóktól és a mérges rovaroktól, de azt hallottam, láttak már errefelé ilyeneket... A fő veszélye, hogy nincs víz. A magunknál hordott néhány liter ivóvíz pedig nem elegendő többnapos, bozótirtással egybekötött gyaloglásra a 40 fokos melegben.

Ez hát a tét, amelyet mérlegelve gyorsan döntenünk kell. Valójában csak illendőségből gondolkodunk a biztonságosabb verzió. Aztán elindulunk nyílegyenesen az álmaink felé...

Érezzük, hogy nagyon végét járja a mai nap.

Próbálunk magasan maradni, „...hogy minél messzebb elsikoljunk ha úgy adódna” ... -mondja Sziszi a rádióba.

Hát nem adódik úgy! „A qrva életbe!” – kiabálom a rádióba. Meg persze magamnak, meg a világnak meg a Sziszinek...

Rápillantok a GPS-re meg az időre. 230-nál járunk. Fél öt. Lassan megyünk de hát hiába. Már késő van. Úgy kalkulálunk, hogy a végsiklásnál majd még húzunk egy pár percet az átlagon. Nem érdekel bennünket, hogy ez mindkettőnk új egyéni rekordja, egy dolog érdekel: MEGCSINÁLNI.

2500 m-en vagyunk. Innen jó messze ellátni. De akárhogy nézek, nemhogy falut, még leszállót se nagyon látok. De nem is érdekel, csak egyetlen leszálló, valahol Pedro II mellett... A világ összes többi leszállója most megszűnt létezni.

250 km-nél járhatunk, amikor Sziszi valahogy kiesik az utolsó termiek egyi-

kéből, és most jócskán alattam van. Nem kell hozzá nagy ész, hogy kiszámoljuk: innen már tényleg beérhetünk... vagy csak nagyon kevésen fog múlni. Ezt az opciót persze alpból elvetjük. Nem hiszem, hogy egy 279 km-es repülés után másnap újból nekivágnánk...

De most egyelőre én emelkedem, viszont Sziszi lemaradt. Majdnem elbögöm magam, amikor felszól a rádió: „Peti, nehogy most rám várj! Menj, mert így egyikünk sem fogja megcsinálni!”

De a sors igazságos. Alibizek még egy-két kört az emelésben, amikor azt látom, hogy Sziszi hátul beszáll a gyorsliftbe. Én már a felhő túloldalán vagyok és várok, mert látom, érdemes. Beszólók, hogy jöjjön nyugodtan, tart az egész felhő. Rövidesen újból együtt vagyunk.

Nem fér hozzá kétség, hogy ennek miért kell így lennie... Csalódásig bíznak bennünk a távrepülés cinkos istenei...

Úgy néz ki, ez az utolsó siklás lesz. Még 26 km. Azon gondolkodom, mennyi 100 km-t odaadnám bármelyik távomból ezért a 26-ért... Lélegzetviassafojtva siklunk a cél felé. Még nem látjuk a várost de tudjuk, valahol már itt kell lennie előttünk. Kicsit jobbra sodródtunk a kurzustól, ezért most félig oldalszélben tartunk rá a célra. Az órára pillantok. Mindjárt fél hat. Már nincsenek fények. A levegőből néztük végig a napnyugtát. Az árnyék és fény összemosódik. Valaki egy nagy ecsettel még utoljára bordóra keni a látóhatár szélén a felhőket. Úgy vélem, ez a jel, hogy ez a kép már kész. Csak nekünk kéne aláírni... A földről valamilyen akácszerű virág bódító illatát hozzák az utolsó meleg buborékok. Hamarosan besötétedik.

Nem fogunk beérni. Bár én magasabban vagyok mint a Sziszi, de nekem sem adja ki. Kétségbeesetten állok meg egy 0.3-as liftben, amikor az egyik körön észreveszem a lassan sötétségbe burkolózó



várost.

A házakat már, a fényeket még nem lehet látni.

Látom ahogy Sziszi elkeseredve elindul. Én is hiába tekerem ezt a gyenge liftet, az erős oldalszélben csak messzebb sodródom a céltől. Elindulok és megpróbálom a lehetetlent. Egy újabb emelés, ami beerősödik, új reményt ad. Úgy számolok, hogy ha ilyen erős marad, akkor éppen beérhetek, ha nyerek pár száz métert. Végtelenül elkeserít, hogy Sziszi már

elég alacsonyan van. Nem is merek belegondolni mi lesz, ha nem ér be... Nem tudok örülni annak sem, hogy az én emelésemm már 2-2.5-re erősödik. Én már beérek.

Egyszer csak egy ismerős hang szól a rádióba: „3 méter!”

„JJJJaaaaa!!!!” Ezt már én mondom, amikor látom, hogy Sziszi spirálozik felfelé. Ő 1900-en, én 2400-en szállok ki az emelésből. Ha nem kéne rátartani a célra innen simán meglenne a 300 km.

De rátartunk. Mert a mi célunk most Pedro II. Még az oldalszél is elgyengült. Úgyhogy 47 km/h-val siklok a cél felé. Még 3.8 km. 1900 m-en vagyok. Innen már nehéz lenne eltolni...

Egyszerre érünk a város nyugati része fölé. Valami ellenállhatatlan erő arra kényszerít, hogy mosolyogjak. Egyszer csak elindul bennem valami megnevezhetetlen megkönnyebbülés. Vége! Vége! Vége az álmatlan éjszakáknak, a stresszes startoknak, az idegesítő fejszámolásnak, a gyenge termieknek amelyek ha talajközébe rossz felé tágitottuk, pár perc múlva csalódottan hajtottunk. Nincs többé FAI távigazolós, reménykedős e-mailek, tétlen várakozás. Nincs már semmi, mert MEGCSINÁLTUK.

Küszködöm a könnyeimmel de boldogan üvöltöm a rádióba: „Sziszi!! B... meg! Megcsináltuk!!!!”

Olyan érzés kerít hatalmába amelyet még soha nem éreztem. Persze, hiszen nem is repültem még világsúcsot...

Eszembe jut egy csomó minden. A családom, a gyerekeim, akik most békésen alva nem is gondolják, hogy olyan dolgot csináltam, amiért nagyon sok minden feláldoztam... Én soha nem büszkél-

kedhettem az apámmal, mert bár az általa megivott bor mennyisége még nemzetközi mércével mérve is figyelemre méltó, mégsem volt világcsúcstartó...

Eszembe jut még Vas Csaba és Pepo is, ez a két igazi pilóta. Ők a társaink, akik – bár most nincsenek itt – ugyanígy megérdemelnék ezt a végsiklást, ezt a világcsúcst, mert szintén sokat adtak fel ezért, és most itt lenne a helyük...

De hát itt is vannak velünk, mert ezt a repülést nem ma, hanem az elmúlt évek alatt együtt csináltuk...



Most már a város túloldalán fényképezgetek. Lefotózom a templomot, és néhány pillanatra eszembe jut a karácsonyra készülő Európa. A gyerekorom éjfél miséi cikáznak át az agyamon. A szigorú arcú, szemüveges Miklós atya, akinek megrovó pissenései csendet parancsoltak közöttünk a karzaton. A tömjénszag és karácsonyi dalok, amelyeket a bátyáimmal vihogva, eltorzítva kántáltunk a templomból hazafelé jövet. Angela néni templom-kerti vendéglője a világító szemű hatalmas kályhával, ami mindig kinyitott az éjfél mise után, hogy a borgőzös családfelek sietve pótolják a gyaloglás alatt elvesztett maligán fokokat...

Aztán persze visszatérek Brazíliába, ide, Pedro II-ba. Kicsit csodálkozva nézek körül. Ugyanis időben és térben igen

messze jártam... Még mindig magasan vagyok. Látom Sziszit, ahogy a városból nyugat felé kivezető út mellett, egy mezőre leszáll. Most már tényleg semmi kétség. Valóban a világ egyik legjobb távrepülő pilótájával vagyok – immáron világcsúcstartó. Sokan értetlenül állnak, amikor Szilárd a hosszú téli hónapok bujdosása után előkerül és repül olyat, hogy csak néznek... Persze, ha a sok irigykedő kicsit utána számolna, hogy Sziszi egy évben átlag 2-3 ezer km-t repül ... talán elismernék, hogy mi ezért tényleg sokat áldozunk.

Eszembe jut, hogy a '94-es EB után etikai bizottság elé citáltak mint csapatvezetőt, mert Sziszi (a saját pénzén!!!) velünk együtt részt vett ezen a versenyen. Érdekes, hogy azóta ezek a top-pilóták viszonylag keveset hallattak magukról... Az akkor volt... Fátylat rá! Most pedig itt vagyunk...

Kicsit eljátszom a gondolattal, hogy ebben a szélben még innen is be lehetne próbálni a 300-at... Le is szólok Sziszinek... Biztat, hogy vágjak neki. Talán még sikerülne is. De inkább leszállok. Ezt együtt csináltuk, szeretnék vele végre keznet fogni a leszállóban. Húzok egy-két csücsköt, hadd örüljön az aprónép, akik eleven gyűrűt fonnak Sziszi köré. Idáig hallatszik a csújjogatusuk...

Szépen, egyenletesen süllyedek. A felhők már majdnem mind eltűntek a fejem fölül. Legfeljebb egy okta maradt, az is messze. Azt találgatom, meddig lehetne még fennmaradni. Aztán rájövök, hogy nem kell tovább. A süllyedéssel fordítottan arányos a hangulatom...

Átcikáznak az agyamon a starthelyek, a leszállók, a hosszú út ami idáig vezetett. A sok ezer kilométer, amiből már csak néhány méter van hátra. Még utoljára kinyomom a gyorsítót. Aztán szépen, egyenletesen repülök a világcsúcs felé...

Simonics Péter



Újév, repülés, filozófia...

Szilveszter napján még zuhogott az eső. Úgy tűnt, egy időre lőttek a repülésnek. Másnap aztán nem hittem a szememnek: az újév verőfényes napsütéssel és mínusz 2 fokkal kezdődött. Szél nem nagyon volt de a „kötelező” újévi lecsúszást legalább kiadta az idő.

Az óbudai leszállóba mentünk találkozni. Érkeztünkkor itt már többen hajtogattak. Egy telefonbeszélgetés részletét hozta felénk egy alkalmi fuvallat: „... te még fel sem keltél? Hát buzi aki az idén még nem repült...” Jó lesz sietni – gondoltam magamban – még szájára vesz a falu. Az ernyőkre kenődött sárból rájöttünk hogy a starthely már olvad. Döntöttünk, irány a Pilis.

A „nagykartyákat” Pilisszántón találtuk. Ők valahogy kapásból tudták hogy ide kell jönni. Saber Gabi, bár egyedül, mégis a kisbusszal jött, hogy minél többen, mások is feljussanak a hegyre. (Nagyvonalúsága el is fogja nyerni méltó büntetését.) Ő már leszállt amikor mi Szántóra érkeztünk, így útítások lettünk a „hivatalos” felszállítás terepjáróján. Az első büntetése az volt, hogy szerencsés

utasaival ellentétben neki még fel kellett jutnia a buszáért. Ezt eleve bekalkulálta. A második, hogy csak a platón kapott helyet. A sors a harmadik csapást az igazságérzetére mérte. Szembesítette azzal, hogy hiába hozott fel saját járművel, saját költségén egy busznyi pilótát, a „hivatalos” transzport rá eső költségtérítésénél már elévül minden korábbi önzetlensége és immár egy sem akad a nemrég volt szerencsés utasaiból. Szóval az Élet rendes volt hozzánk, hogy az újév első napján a jó idő és a léha örömök mellé ilyen filozófiai mélységű tanulságokat is nyújtott.

Kiballagtunk a DNy-i starthelyre. Itt a hangulat teljesen illett a szikrázó napsütéshez és az újévi várakozásokhoz, Minden start a levegőben végződött, sőt néhány jókezü pilóta visszazállással még ismétlési lehetőséget is nyert Fortunától. A Pilisben a nap végére már harminc körüli változó szépségű, de sikeres leszállást könyvelhettünk el.

Hát ez az év is elkezdődött, sok szívet melengető, balesetmentes repüléssel. Maradjon is így egész évben!

Kardos István

Arrivederci



Marmolada

... Mindig előre köszöntem a nagy hegyeknek. Még mielőtt repülni kezdtem volna is lenyűgöztek, ahogy ott állnak a rettenetes masszívumok. Hívtak, hívnak rendre, magukhoz intenek csendesen, mintha azt sugallnák, gyere csak, tartogatunk neked valamit. Én pedig elfogadom az invitálást, amikor csak tehetem, megyek ...

Valami hasonló érzés indult el bennem akkor is, amikor a Dolomitokban forgattott „ESCAPE” című filmet láttam. A Sella-csoport sziklatömbjeinek fantasztikus felvételei, a nyugalmat árasztó zenei betétek különlegességet sejtettek. Amikor láttam, rögtön megfogalmazódott bennem, hogy IDE EL KELL MENNEM EGYSZER. Nem sokkal ezután megvettem a környék turisztatérképét, nézegettem, tervezgettem, lelki szemeim előtt pergett a képzeletbeli film. Amikor napi szinten nem foglalkoztatott, akkor is ott

ketyegett hátul, hogy el ne felejtsem. Alpesi madarak vitorláztak tökéletes precizitással.

Évek teltek el, és bár az érzés ugyanúgy megvolt bennem, csak szép lassan gondoltam kielégíteni. Tavaly jutottam el végre oda, hogy sikerült néhány társsal felfedezni a számunkra ismeretlen terepet. Az osztrák silliani Blue Sky Club segített szállást találni, rögtön térképeket és starthelyleírásokat kaptunk. Szállásunk: Arabba (a Marmoladától 7 km légvonalban) a Sella-csoport tövében. Vendéglátónk Diego, maga is siklóernyőző már 13 éve, hamar jó barátság alakult ki köztünk. S bár nem igazán volt jó időnk az 5 nap alatt, amíg ott voltunk, minden nap lehetett repülni, és három starthelyet ki is próbáltunk. El kezdtük kóstolgatni a szokatlan méreteket, magasságkülönbségeket. A starthelyek 2000-2500 m között vannak, többnyire könnyen megközelíthetőek, vagy rögtön az út mellett,

vagy a felvonó tetejénél. Leszálló ugyanaz mindegyik starthelyhez, 1400 méteren. De a legfantasztikusabb az, hogy a hegyek 3000-3200 méterig tartanak. Pontosan mint a filmben, gigantikus sziklafalak, könnyű elképzelni, hogy miért a szeptember és az október a siklóernyős szezon itt. 3700 méteres felhőalap, kemény termikek, ahhoz képest, hogy október végét írtunk ...

Amikor elindultunk haza, az éreztem hogy ide nagyon hamar visszajövök.

Igy is lett, az egy év úgy telt el, mint egy perc, már meg is érkeztünk újra. Kirándulások és repülések, jó hangulatú kártyacsaták, de amikor felnézek a sziklafalakra, még mindig ott látom a hívogató kezét. Mit rejegetsz?

Végül utolsó nap, 2002. október 13. Mintha valami különleges kegyet szolgáltam volna meg, hihetetlen élményben lesz részem. Bár nehezen indul a nap, élénk északnyugati szél a magasban, de a megszokottól eltérően ezt még a starthelyeken is szinte állandóan érezni. A tiszta idő ellenére rendre északi a szél a starthelyen (Col Rodella), alig tud délre befordulni.

Forgolódik, mindenki kínlódik a startjával. Mondjuk az jelez valamit, hogy a helyiek is észak felé startolnak el ... Végre sikerül nekem is elstartolni, hamar átmegek a hegy déli oldalára és bele is hajlok egy októberhez képest szokatlan liftbe. Nem több mint 5-ös, de mint egy tavaszi magyar. Kapaszkodok, korrigálok, kezdem élvezni. Felhő közelben 3000 méteren végképp jó érzés tölt el, és automatikusan megindulok a völgy túlsó oldalára, a Belvedere fölé. Beérek a gerincre, pár perc déli oldali bókklászás után meg is kapom a vártat, megint hasonló lift, annyi különbséggel, hogy ezt a gerinc fölött 50 méterrel kapom. Eszembe jut a srác, akit első nap mentőhelikopter vitt el, mert rápördült a

hegyoldalra, és egy kissé távolabb húzódok. Ott nem emel, megerősítem magam, és visszamegyek. Kitekerem megint vagy 3000 méterig, tovább nem megy, és mivel a térképen 100-szor megnéztem, hogy innen 3000 méter alatt nem érdemes átindulnom a Marmolada nyugati nyúlványára, némi kétkedéssel elindulok a völgynek.

A völgy közepém leáram, ahogy a nagykönyvben, nyomom a gyorsítót, ahogy csak nem szégyellem. Aztán odaérek 2000 környékén, a déli oldal sziklás, mint az állat, folyamatosan süti a nap, kell hogy legyen valami ... Ott is van, brurál, de ez most nekem olyan, mintha a legszebb ajándékot kaptam volna ... Tekerem, és elindulok a Marmolada felé. Minden idegszálammal az ernyőn vagyok, a variót szinte nem is hallom, nem is kell mert a szikla mindent mutat. Mászok felfelé, de 3000 méteren megint vége. Pedig ott van előttem a tesó. Előtte a völgy közepén egy meglehetősen magas keresztnyúlvány, és mivel hátszélben jöttem, óvatosan megyek oda, nehogy a túloldalán találjam magam. A másik oldalon fogalmam sincs hol a leszálló. A helyiek pedig óva intettek attól, hogy a hegyoldalakra leszálljunk, mert könnyen egy hosszú gyalogtúra elején találhatjuk magunkat, ami pedig éjszakai fagyokkal fűszerezve már nem olyan happy.

Megközelítem a Marmoladát óvatosan 3000 méteren, és közvetlen a szikla mellett gyenge 0.5-t találok. Jó ez is, azért keresgetek, szinte rátapadok a sziklára, de nincs 1-nél nagyobb. Nem baj, ezzel is megyek felfelé, megfogom a 0-kat is, lefele szinte semmi, felfele pedig már lassan csak a kék ég. 3310 m. A Marmolada már csak 40 méterrel magasabb, kis leszállóját kitarja előttem, és akármit gondolhattam volna, a kezeim irányba hozzák a gleccser tetejét. Nem

kockáztatam meg, hogy veszítsek a magasságból, gyenge hátszéllel szállok le a gleccserre. 3310 méteren érek földet. A feszültség lassan kijön rajtam, üvöltözök egy kicsit örömittasan. I DID IT!! Körbefotózom az alattam elterülő tájat, majd pihenek egy keveset.

Diegót alaposan kikérdeztem korábban, két dologra hívta fel igazán a figyelmemet. Egyrészt lehetőség szerint magasabb felhőalappal, 100-200 méter tartalékkal próbáljak leszállni. Ezt most nem lehetett másként, mint ahogy csináltam. Másrészt, hogy a leszállás nem olyan nehéz, az igazán durva az újrasztart, ha nem megfelelő a szélirány. Hiszen térdig süllyedtem a hóba, belefutás nem egyszerű, különösen ha délies szél van kizárható az újrasztartolás, keletiben szinte lehetetlen, nyugatiban turbulens, észak-északnyugat a tuti. Hát akkor tuti!

Így is van, felhúzom az ernyőm egy befújásban, azért nem optimális a starthely, rögtön elemel, de egy kis szálátcsa-

pódásom van a jobb szélen.

Hamar sikerül megoldani, bár szívesem szerint inkább a repüléssel foglalkoztam volna, mert így egy kis magasságot veszítek, ami azért sem jó, mert célszerűnek látom a déli oldalon visszamenni. Kis lejtőszelezés után végül sikerül a gerincen egy lyukat találni, ahol kb. 100 méterrel magasabban átérek a déli oldalra. Innentől sima az út, kimegyek a sziklafaltól közelebb a völgy közepéhez, és a leszállóig hátrálévo 10 km alatt elfogyasztom a majd' 2000 métert.

Leszállás után érzem lebegek, lábam fizikailag a talajon, de olyat adtak ma ezek a csodálatos hegyek, amit nehéz kifejezni ... Hazaúton a nyugalommal vegyes elképedés van túlsúlyban, amikor felnézek a narancsos Fanis lemenő nappal megvilágított hegyeire, hitetlenkedve csóválom a fejem, ezt azért nem gondoltam volna ...

... És intek egyet, *arrivederci*, jövők még, ti itt lesztek jövőre is, ha egy mód van rá, én is ... **Pereczes Zsolt**



Égnéző: a felhőszívás

Messze még az idő, amikor a nyári hőségben a starthelyen állva, a gomolyfelhőket és az esetleges zivatarfelhőket szakértjük. Jobb azonban elkezdni az elméleti felkészülést most, a zord téli hónapokban, hogy ne egy dühös Cb alatt, kétségbeesetten B-stallozva kelljen átrágni magunkat néhány alapvető és egyszerű trükkön, amiket most Bob Drury* oszt meg velünk a Cross Country Magazine 82. számából.

Felhőszívás. Rémisztő fogalom, és nem véletlenül. Bizonyára hallottunk a „Horvát Túlélő”, Davor Jardas megható történetét arról, hogy egy Cb felszívta, fellötte 5500 méterre és majdnem halálra fagyott. Vagy itt van Joel Kitchen, a fiatal, tapasztalatlan brit pilóta szomorú története, akit utoljára egy fejlődő Cb alatt láttak sebesen emelkedni a Himalája lábánál. A szabad-repülő világban a túlfejlődésnek és a nagy felhőknek rettegett híruk van, ez azonban bizonyos mértékig tapasztalatlanságunkból és az ismeretek hiányából fakad.

Ez az ismeretlentől való félelem nyugtalanító módon fantáziává homályosítja a valóságot, viszont a tudás segít eloszlatni a félelmeket. Évek óta repülök távokat és oktatom a távrepülés fortélyait, így jóval több tapasztalattal bírok, mint amennyit a saját, felhőkkel történt randevúim során szereztem. Irányelvek és elméletek összességét dolgoztam ki, hogy segítsenek eldönteni a legmegfelelőbb lépéseket, hogy a tanulóim a lehető legtöbbet repüljenek teljes biztonságban. Néhány egyszerű szabály alkal-

mazásával meglehetősen biztonsággal tudjuk felmérni az eget és magunkat; elég információval ahhoz, hogy épkezláb döntést hozzunk a levegőben maradásról, vagy a biztonságos anyaföldre való visszatérésről.

A nap elképzelése

Fontos, hogy már ébredés után kezdjünk az aznapon gondolkodni. Vessük az agyunkba, hogyan is nézne ki szűkebb pátriánkban az ég egy klasszikus napon, majd ezután ez legyen a viszonyítási alapunk. Általában a reggel 8-kor már kialakuló cumulusok valószínű túlfejlődés jelei: az első vészharangoknak már ekkor meg kellene szólalniuk. Az ég kora reggeli állapota elárulja, hogy siessünk, vagy sem. Ha a felhők korán elkezdnek fejlődni, akkor korán kell repülni menni, mivel a felhők bizonyára túlfejlődnek, miután a Nap valódi melege kifejtette hatását.

Vannak azonban már ilyenkor is más tényezők, amelyeket be kell építeni az egyenletbe. Ha az éjszaka nagy mennyiségű harmat csapódott le, sok elpárologtatni való nedvesség lesz, így korai felhőkre számítsunk, amelyek később feloszlanak. Teszt: kora reggel simítsuk végig a gypet, hogy megállapítsuk, mennyi harmatnak kell elpárolognia, mielőtt valójában kiderül milyen száraz, vagy nedves a légtömeg.

Siklórepülő előrejelzések, tephigramok, ballonos mérések, ha beszerezhetőek, mind hozzájárulnak a kép kialakításához és segítenek megérteni, mennyire száraz a légtömeg és hogyan fejlődnek majd később a felhők. Mindig tudakoljuk meg a napi előrejelzést! Ha a nap folyamán a légnymás

* Bob Drury az utóbbi kilenc évben aktívan repült magas hegységekben az egész világon, mint versenyző és a Himalájában új útvonalakat berepülő kalandpilóta. Ma magashegyekben repülni akaró pilóták oktatásával foglalkozik és olykor dolgozik az Ozone-nak, mint PR-os. Bob alkalmanként nézi a Simpson családot... További info: www.bobdrury.com

emelkedése várható, akkor a konvekció és a lehetséges túlfejlődés kockázata csökken. Magas szintű felhőosztlányok, amelyek visszafogják a Nap energiáját, szintén meghosszabbíthatják a repülési időt a napsugárzás csökkentése és a felhőképződés korlátozása által.

Összegyűjtve mindezen információkat, reméljük, hogy egy igazán száraz légtömegben vagyunk, amely felszív minden nedvességet, de nem valószínű, hogy túlfejlődik. Azonban, ha a légtömeg nagyon nedves, még a legcsekélyebb feláramlás is sötét, mindent beborító felhőket hozhat létre, amelyek akár órákig is ott terpeszkedhetnek, beborítva az eget és teljesen megszüntetve a besugárzást, a feláramlást; vagy ami még rosszabb: zivatarfelhőket alkotva. Hogy felmérjük a légtömeg állapotát, figyeljük meg, hogyan keletkeznek és halnak el az első felhők. Ideális esetben korra reggel foszlányként, vagy csupán tejszerű fehérségként kellene megjeleníteniük majd egy perc után eltűnniük.

Ha már leellenőriztük a gypet, a konvekció első jeleit és az előrejelzést, kezdjük el kidolgozni egy elméleti modellt arról, hogyan alakul a nap, és milyen állapotban lesznek a felhők a különböző napszakokban. Jegyezzük meg ezt a modellt és térjünk vissza rá a nap során; úgy frissítve, ahogyan az értesüléseink szaporodnak.

A levegőben

Ha már egyszer fent vagyunk, teljesen más szemszögből nézünk, hiszen mérföldekre ellátunk és jól megfigyelhetjük, hogyan képződnek a felhők máshol. Ez az egyik legfontosabb, rendelkezésünkre álló információ, tehát tanulmányozzuk! Még néhány jó pilóta is eléggé szűk látókörű és nem tekint messzebb, mint a következő siklás vége. Minden irányba figyelünk kell; és különös figyelmet szentelnünk a körülöttünk lévő változó talajviszonyoknak. Figyeljük meg, hogyan fejlődnek a fel-

hők a környező, hasonló terep felett. Nem valószínű, hogy a sötét felhő, amely alatt csavarsz felfelé, túlfejlődik, ha nincs túlfejlődés a minket körülvevő hegyekben. Nyugodjunk meg és élvezzük az erős liftet, hacsak nem a környék legtermikusabb pontja fölött tekerünk (például egy kis domb a sivatagban, vagy a heglánc legmagasabb csúcsa).

Az emelés nagysága nem annak a jele, hogy túlfejlődés lesz. Tekertem 10 m/s-os emelést a kék ég alatt, és girheltem nullákban robbanásra kész égen. A felhő alakja és viselkedése az, ami mindent elárul.

Bár a cumulus felhők sokféle alakban és méretben léteznek, azért mind a termikus feláramlás eredményei, látható termikok. Tanulmányozásuk rengeteget elárul a napi repülési körülményekről – minél nedvesebb és labilisabb a légtömeg, annál alacsonyabb a termik teteje és a felhőalap.

Az ég vizsgálata során reméljük, hogy húsogácsa-felhőket látunk. Ezek azok az aranyos húsogácsa formájú felhők, amelyek aznapra tökéletes repülést jeleznek – fehérek, laposak, magasságukat meghaladja a szélességük, alapjuk tömör, ha nem éppen konkáv. A húsogácsa-felhők arról árulkodnak, hogy a feláramlás, bár valószínűleg erős, nem valószínű, hogy túlfejlődéshez vezet aznap. A húsogácsa-felhők azt is elárulják, hogy a termikok felmennek a kondenzációs pontig felhőket formálva, a gradiens ott megszűnik és a termik megáll. Tulajdonképpen a felhők a konvekció leg-tetején képződnek. Amennyiben a felhők mérföldeken keresztül húsogácsa formájúak, elképzelhetetlen, hogy a sötét felhőalap, amihez szinte fénysebességgel közelítünk, bármi más lenne, mint egy újabb húsogácsa; tehát bátran tekerjünk tovább.

Amire nem vagyunk kíváncsiak, azok a „Marge Simpson-felhők”. Amikor a légtömeg nagyon instabil, a termikok elérik a kondenzációs pontot és felhőket képeznek, de ezután a feláramlás tovább folytatódik.

Ez azt jelenti, hogy a felhőalap feletti levegő még mindig nagyon instabil és a hőmérsékleti gradiens még mindig magas, (még lehet, magasabb, mint a felhőalap alatt) így a termik tovább emelkedik. Ha már egyszer ráébredtünk, hogy „Marge Simpsonok” vannak a szomszédságunkban akkor Homerhoz (nem Homéroszról, hanem a Simpson család fejéről van szó – *a ford.*) hasonlóan el kell döntenünk mennyire fenyegetőek. Hajkoronájának tanulmányozása pontosan elárulja, milyen mérges is ő, milyen valószínűséggel poccen be.

Amikor egy felhő növekszik, a benne lévő levegő emelkedik és kifelé, valamint felfelé terjeszkedik. Ezen kifelé terjeszkedés ereje felületi feszültséget gerjeszt a felhő és az azt körülvevő levegő közt; ez az, ami megadja a felhő jellegzetes csillogó, polírozott karfiol külsejét. Ameddig a felhő nő és felülete terjeszkedik, addig így néz ki. Azonban amint ez a kifelé irányuló erő megszűnik, vagy más szavakkal, amint a feláramlás elhal, a felhő felületét nem kényszeríti semmi sem a környező levegő irányába. A csillogó, polírozott felületi feszültség a két légtömeg közt megszűnik és a felhő felülete laza, párás, vattacukorhoz hasonlító megjelenést vesz fel.

Ezt megfontolva lehetséges egy méretes felhő tanulmányozása és annak pontos megfigyelése, hogy mely részei nőnek illetve halnak el, így Marge hajának tanulmányozása pontosan elárulja, milyen mérges is ő. Ha növekedést látunk a felhő tetején, de lentebb úgy tűnik, hogy egyes részek elhalnak az azt is jelentheti, hogy a felhő inkább termikbuborékokból mint kéményből képződik, tehát nem érkezik folyamatos meleglevegő-utánpótlás a talajról. Néha azt láthatjuk, hogy Marge hajának egyes részei elhalnak, felhőbuborékokat hagyva magasabban; míg lentebb még mindig fényes és növekvő. Amikor Marge ilyen kedélyállapotban leledzik, akkor néha láthatunk a hajából elszakadó és elsod-

ródó felhőbuborékokat, amelyek még mindig fényesek és növekszenek, mégis függetlenek a fő felhőoszloptól. Ezek a szabadon kószáló felhőbuborékok sosem veszélyesek, mert eddigre már nincs kapcsolatuk a talajjal.

Győződjünk meg arról is, hogy mekkora a függőleges vetődése a felhőnek: ha a szél Marge-unkat jobban meg tudja dönteni, mint néhány másikat a közelben, az azt sugallja, hogy felhőnk kevesebb energiával bír és kevésbé valószínű, hogy felrobban, mint jóval függőlegesebb társai. Azonban, ha azt látjuk, hogy Marge haja egész magasságában nő és terjeszkedik; valamint azt, hogy a frizura magas és függőleges, fittyet hányva a magasban lévő légáramlatoknak, akkor feltételezhetjük, hogy Marge kajakra pipa, pikk-pakk és be-kattan. Ennek megfelelően kell cselekednünk: szedjük a sátorfánkat!

A napszak az utolsó megfontolás, amely még hozzátartozik az elméleti képlethez. Ha Marge korai napszakban érkezik, hányaveti – kibomlott, fakó és szélfúttá – frizurával pipiskedve, tudnunk kell, hogy mihelyt a napsugárzás és a nappali felmelegedés beindul, Marge okozhat még némi nehézséget. Legerősebb a napsugárzás délután 1 és 3 között, ez az az időszak, amikor a felhők igazán energikusá válnak. Ettől a ponttól kezdve az elszakadó termikok, amelyek Marge haját táplálják, folyamatosan nagyobbakká és erősebbekké válnak. Ha a levegő nedves volt és elég instabil ahhoz, hogy Marge már délelőtt 10-kor megérkezzen egy olyan napon, amelyiken csekély harmat volt, biztosak lehetünk benne, hogy ebéd után ballisztikus-sá válik, ezért tartsuk rajta a szemünket.

Végül, bár nem erős oldalam a fenyegetés – mindezek után, mint a mondas tartja, jobb a földön ülni azt kívánva, hogy bár csak az égben lennénk, mint 30000 lábra fellöve kockára fagyni...

Fordította:



Mint sok repülőtársamban, benem is minden év végén fel szoktak merülni azok a bizonyos kérdések: érdemes e változtatni az aktuális felszerelésemen, és ha igen, mit? Lesznek e olyan technikai előrelépések vagy fejlesztések, amelyek növelik az ernyők teljesítményét vagy biztonságát, ami alapján választhatnék. Nos, aki ezekre a kérdésekre választ keres, és testközelből szeretné látni az újonnan megjelent kutyüket és ernyőket, annak egy olyan fajta ernyőskiállításon a helye, mint a Stubai Kupa, a Free Flygth vagy a Thermik. Az utóbbin, volt annyi szerencsém, hogy részt vehettem (köszí, Guriga) három másik ernyőstársammal, Gyányi Petivel, Barborják Károlyal és Felner Attilával. Az utazást az

Enairgy Siklóernyős Klub szervezte az ASE támogatásával.

A kiállítás, december eleji időpontját tekintve, akár évadzárónak is tekinthető, ami egyben felkészülés is az új szezonra. Helyszíne most már hetedik alkalommal Böblingen (Stuttgarttól 15 km-re). A péntek estei 10 órás indulásnak köszönhetően (meg Károlynak, mert ő vezetett) másnap reggel pontosan nyitásra sikerült megérkeznünk. Az utazás elején Petitől kaptunk egy programlapot, mely tartalmazta a résztvevő iskolák és gyártók névsorát, a standok elhelyezkedését és a hivatalos programokat. Amikor először rápillantottam e lapra, megijedtem, ugyanis csak 3-4 gyártó neve volt a papíron egy tucatnyi ernyősiskola mellett. Mint később kiderült, az iskolák képviselték az egyes gyártókat, így szinte hiánytalanul jelen volt az ernyőspiac összes résztvevője. A hivatalos program-

mot böngészve viszont arra a megállapításra kellett jutnom, hogy ha nem akarom kihagyni az érdekesebb részeket, nem sok időm lesz a standok között kószálni.

A 7 eurós beugró után már nyílt is a kapu a szakértés mennyországa, ahol a német nyelvtudás igencsak előnyösnek bizonyult. Persze nélküle is jól lehetett boldogulni, mert mindenhol segítőkészek voltak. Igaz, hogy itt nem lehetett kipróbálni az ernyőket, mint a Stubai kupán (ott elméletileg ki lehet, csak gyakorlatilag nem jutsz hozzá), de a standoknál kellő információt lehetett kapni az egyes csodaernyőkről, meg néhol fel is volt lógatva egy-egy példány. A beülőket szinte kivétel nélkül ki lehetett próbálni.

De most térjünk rá az újdonságokra. Engem két ernyős cég fogott meg igazán. Az egyik a Nova, ugyanis új, galvenorból készült ernyői gyönyörűek voltak; szinte minden alkalommal meg-

tapiztam őket, amikor elmentem mellettük. A másik a Skywalk nevű cég volt. Az utóbbi termékeit – amelyek erőteljesen hasonlítanak a Firebirdéknél található darabokra – szívesen kipróbálnám. Beülők terén a Woody Valley-n kívül már a Gradient is a legkisebb légellenállás elérésére törekszik, így az első beülőjük eléggé hasonlít az előbb említett cég darabjaira. Számomra az Ava sport ülőfekvője továbbra is a kedvenc.

A kiállítók standjai között járva, nem lehetett nem észrevenni, hogy igen nagy hangsúlyt kapott két terület: a csörlőzés és a motoros siklóernyőzés. A csörlőzés – mint az az egyik előadásból később kiderült – német siklórepülő barátainknál kezd központi kérdéssé válni. A folyamatosan bővülő, jó minőségű magaslati starthelyek mellett, egyre nagyobb hangsúlyt fektetnek síkvidéki repülési lehetőségekre is. Látnunk a kiállításon olyan komoly, motorral felszerelt csörlőszerkezetet, ami-





jönnöm azonban, hogy csak a Hang Sim nevű játékot irányíthattuk egy beülőlől. Aki nem ismerné ezt a játékot, annak tudnia kell, hogy tele van hibákkal a program, nincsenek csukások, és a fizikája is teljesen más, mint a valóságban, de azért termikelni alapszinten meg lehet vele tanulni – arra viszont a pc-s vál-

ról első ránézésre azt hittük, hogy vitórlásrepülőket vontatnak vele (lásd kép). A motoros siklóernyőzéssel kapcsolatos eszközök szépszámú felhozatala a Németországban hamarosan elfogadásra kerülő új jogi rendelkezéseknek volt köszönhető. A náluk jelenleg érvényben lévő jogszabályok szerint a repülési lehetőségeiket tekintve rosszabb helyzetben vannak mint mi magyarok (háti motorral történő startolás bármilyen helyről, amely nem erre a célra kijelölt repülőtér, bűncselekménynek számít). Motoros repülő barátainknak a hallottak alapján nem ajánlom repülésre Németországot, Ausztriát (az osztrákoknál csak belföldi pilóta repülhet) és Svájcot (Svájcban totális tilalom érvényes). Az elmondottak alapján nem véletlenül szerepel a motoros siklóernyős iskolák programfüzeteiben Magyarország, mint utazási cél.

A műszerek repertoárja tudomásom szerint semmit sem bővült, tekintve a Bräuniger-féle vario egy olcsóbb kivitelétől. Ami viszont első látásra mindenki tetszését elnyerte, az a siklóernyős szimulátor volt. Sajnos, hamar rá kellett

vetőzoba, ahol megállás nélkül adtak le filmeket és tartottak előadásokat, köztük Mike Küng az akrobáciáról.

A kiállításon jelen voltak még sárkány-, szörf- és kite-felszereléseket gyártó cégek, így az ernyőzésen kívül bepillanthattunk más, a szelekre alapozott sportokba is. Sajnos ezekről, szakmai ismereteim hiányosságai miatt, nemigen tudok beszámolni.

A kiállítók között jelen volt a DHV is. A standjukon meg lehetett vásárolni az általuk készített nyomdai és audiovizuális anyagokat. Nem kellett viszont fizetni a régebbi DHV újságokért, melyekből sikerült kiválogatnunk egy jó néhány példányt, ezzel is gazdagítva az MRSZ böngészőjét. A kiállítást óriási tombola zárta, amin kb. 100 ajándékot sorsoltak ki (mi természetesen hoppon maradtunk).

Igaz, így is nehéz eldönteni, hogy mivel repüljünk a jövőben, de a kört ez alapján le lehet szűkíteni 1-2 gyártóra. Összesítve az itt tapasztaltakat, megérte eljönni minden fáradtság ellenére, és ajánlani tudjuk mindenkinek. **Beliczay**

10 éves a magyarországi UP képviselő

A jubileum alkalmából- februártól április végéig- jelentős árkedvezménnyel vásárolhatod a UP összes termékét. Bővebben a weblapunkon: www:2se.ini.hu. Keresd a UP kizárólagos magyarországi forgalmazóját- a UP Hungary Siklóernyős Iskolát!

Mobil: (06-30) 445-1889. Fax: 325-8305

Email: pbg@freemail.hu

7/1

UP HUNGARY SIKLÓERNYŐS ISKOLA

ULTRALITE PRODUCTS PARAGLIDING

Tel./fax: 325-8305 Mobil: 06-30/445-1889 E-mail: pbg@freemail.c3.hu



Hirdetési tari-

1/6 oldal 1000 Ft ■ 2/6 oldal 2000 Ft
1/2 oldal 3000 Ft ■ 1/1 oldal 4000 Ft

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”.

Eladó
motoros szárny
 2001 ben felújítva
 új- megerősített sodronyzat
 dupla felhúzókör
 rövid farok
 hangárban- nyitva tárolva
Írányár: 160 ezer Ft
Patonainál
Tel: (20) 9204-801

Eladó:
Aeros Stealth KPL 2 13- nagyon jó állapotban, ropogós dacron vitorlával, könnyű pilótának, **370 ezer Ft.**
Aeros Extreme pondró szintén nagyon jó állapotban, kb. 165-175 cm, vékonyabb típusú pilótának (nekem sajnos szűk), Sergey Semenovtól (Aeros gyári pilóta) vettem, **42 ezer Ft**
Szász Péter
Tel.: (06-30) 350-9973

Rendkívül jó állapotú
APOLLÓ RACER RGT-X
rugózott trike eladó.
 Teljes felújítás után.:
 Új kerekek, kerékburkolat,
 sodronyzat,
 35 l-es műszerezett tank
 és Rotax 503 motor előkészítés.
 Borulás és bukásmentes.
Ára: 185 ezer FT
Tel.: (06-20) 9204-801
Patonai Tamás

Nagyon csendes-
kellemes hangú-
turbó- és olajhűtős-
üzembiztos-
rezgésmentes-
levegőben újraindítható
négyütemű Yamaha háti-
motor 400 E Ft-ért eladó.
Bíró Bálint
Tel.: (30) 905-9925

Keresek
Rotax 508-as motort.
Beszerezési
információt
is köszönök. Hívj!
Smidróczki Zoltán.
Tel.: (06-20) 9114-595

Hasheveder kéne,
pondrót eladok!
 Jó állapotú, könnyű hashevedert vennék, lehetőleg mentőernő-zsebbel. Eladom csuda áramvonalas, rózsaszín pondrómat.
U. Balika
Tel.: (30) 962-6070
 (Borit keresd)

