

madártoll

A szabad repülők lapja = 131. szám = 2003. november

Úton a **TANDEM**
MAGASSÁGI
REKORD felé

Kiss
István
és **Panka**





A hazai szabad repülők lapja

Postacím:
Amatőr Siklórepülő Egyesület
1550 Budapest, Pf. 59.

Szerkesztő: Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921
E-mail: siklorep@aeroclub.hu

Tipográfia: Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652
E-mail: beric@index.hu

Grafika: Hemmert László

Nyomda: Press + Print Kft.

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

Hirdetésfelvétel: Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652
(28) 514-791
E-mail: beric@index.hu

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

A címlapon:

Kiss István és Panka a Nyikom Kupán

Montázs: Magyar Bertalan

Számunk tartalma

Papírmunka

ASE-programok	3
Fejtágító (oktatói továbbképzés)	4
Siklórepülők a paragrafusok útvesztőiben	6
Precedens: nem kell az orvosi!	7
Siklóernyős rangsor	8

Lég-tér

Hetedhét országon át	9
Sárkányok Tribaljban	15
Névjegy: Kiss István	17
„Az én filmem”	19

ParaPower

Aurél	21
UL-világbajnokság: új idők új osztályai	24
Fly Castelluccio tandem trike	26
Néhány gondolat az MLR GPS-ről	28
A Fertő-tótól Szegedig	29
Hatodik Krasznai Napok	32
2. Gödöllői	
Motorsernyős Találkozó	33

ASE program

Szerdánként a szokott helyen (MRSZ oktatóterem, Budapest, Dagály utca 11. II. emelet) folytatjuk a nyílt napok szervezését. A terem már 5-kor nyitva lesz, a szervezett előadásokat fél hétkor kezdjük.

Az előadások témái:

November 12. **A szabályok útvesztőiben.**
November 19. **Papírmunka 2004-ben.**
November 26. **Az FAI és az MRSZ.**
December 3. **Rekordok, teljesítmények, kupák.**
December 10. **Felkészülés a versenyekre.**
December 17. **Navigáció és GPS.**
Január 7. **Légiakalmassági követelmények és vizsgálatok.**
Január 14. **A természetvédelem és a szabad repülés.**

Az előadások mindenki számára nyíltak és díjmentesek. Reméljük mind többen tartják hasznosnak programunkat. Az előadásokon túl belelapozhatsz az aktuális Cross Country (angol nyelvű) és Gleitschirm (német nyelvű) magazinokba, hozzájuthatsz térképekhez, tankönyvekhez és a Madártoll, vagy a külföldi újságok korábbi számaihoz is. A részvételt a képzés alatt állók számára hangsúlyozottan ajánljuk. Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt!

ASE

Meghívó az ASE közgyűlésére

Az Amatőr Siklórepülő Egyesület november 22-én 10 órától tartja 2003 évi egyesületi közgyűlését a Repülőszövetség oktatóhelyiségében (Bp. XIII. ker. Dagály u. 11. II. emelet, bejárat a Jakab József utcai telephely felől).

A közgyűlésre az alábbi napirendet tervezzük: 1. A vezetőség beszámolója; 2. Aktív tagok felvétele; 3. Alapszabály-módosítási javaslat; 4. Tisztviselők választása; 5. 2004-es tervek

Az Egyesület az eddigiekhez hasonlóan nyíltan szeretné folytatni tevékenységét, ezért tagjaink mellett Közgyűlésünkön bárkit szeretettel látunk. Beszámolóinkat ezért közöljük a Madártollban (10-11. oldal), hogy a hazai siklórepülő társadalom képet kaphasson tevékenységünkről. ■

Fejtágító

Amit az oktatói továbbképzésen elhangzottakból mindenkinek tudnia kell...

A Repülőszövetség siklórepülő szakága szabályozott üzemeltetési rendszerének keretében, képzési tervének megfelelően a jóváhagyott tematikával összhangban évente továbbképzést tart az oktatók számára. Az idei továbbképzés két helyen lett meghirdetve, és az elsón a pesti továbbképzésen 57-en újítták meg oktatói jogosításukat. Az oktatói jogosítások következő évre való érvényesítésének feltétele ezentúl minden évben a kötelező továbbképzésen való részvétel. Aki a pestiről hiányzók közül a második helyszínre az egrire sem ment el, annak oktatói jogosítása mindaddig érvénytelen, amíg a továbbképzésen elhangzott témakörökből nem tesz ismételt oktatói elméleti vizsgát.

A továbbképzés első előadását Mézáros László (képünkön), a Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet (POLÉBISz) vezetője, és Janovics Ferenc, a siklóernyőzés szakterületével megbízott munkatárs tartotta. Ez a szervezet fontos a repülőtérsadalom számára a repülőbalesetek precíz szakmai kivizsgálása érdekében, azért hogy a feldolgozott információk pontos képét adják az események mögött rejtőzködő valós veszélyfaktoroknak. Ezeket kell lebuktatnunk, nem felelőst keresni, mert az emberi tényezőket, az általunk elkövetett tévedéseket nem büntetni, hanem kiküszöbölni kell, hogy a repülésbiztonság valóban magasabb szinten valósulhasson meg. Erre alakult a szervezet, és ezekkel az elvekkel működik, és műkö-

dik együtt velünk, ha a baleseteink körülményeiről pontosan tájékoztatjuk őket.

Az előadássorozat következő része a tematika tapasztalatai és a beérkezett javaslatok alapján való módosítása voltak. Hamar kiderült, hogy hirtelen sokaknak lenne javaslata a tematika jobbitására, csak év közben ők javaslataikat nem fogalmazták meg, így az most a módosított változatból kimaradt. A szakág vezetése továbbra is nyitott az oktatók tapasztalatain alapuló javaslatokra, de a közreadott anyag 2004-re kötelező érvényű a siklórepülőők számára.

A siklórepülő iskolák jóvoltából bemutatunk és közreadtunk néhány bárki számára használható jegyzet- és előadás-



anyagot, amelyet az oktatók CD-n is megkaptak, hogy klubjaikban emelhesék a képzés színvonalát és hatékonyságát.

Az MRSZ által felügyelt iskolák tevékenységét a szakbizottság javaslatára segíteni kell, mert a nagy tömegű képzéstől várható a sport utánpótlása és

talán a hazai siklórepülőők legális táborának növelése. Az iskolák tevékenységüket nonprofit jelleggel végzik, bár sokak szerint ennek megítélésében nagy különbségek vannak. Felülvizsgálataink tapasztalatai szerint az akkreditációt elnyert iskolák tevékenysége a követelményeknek megfelel. A továbbiakban az iskolák tapasztalataikkal segítik az MRSZ oktatási ismeretbázisát, amiért cserébe a felülvizsgálataikat az MRSZ bizottsága díjmentesen végzi el. Ennek szellemében Simonics Péter felkérésünkre bemutatta a biztonságtechnikai tréning szervezésének és lebonyolításának feltételeit, valamint annak módszer-tani segédanyagát.

A 2004-es évre az MRSZ tagdíjnak és a szakág üzemeltetési díjának tételeiről és az adatközlés és befizetés feltételeiről a siklórepülő szakág vezető-helyettes Tóth Zsuzsanna adott felvilágosítást.

Az MRSZ tagdíj 2004-re 2000 Ft klubtagonként, amit 2004 január 31-ig kell befizetni. A tagdíjat befizettek számára az MRSZ kiadja a Nemzeti Sportszövetség sportigazolványát, amely a tervek szerint egyben MRSZ igazolványként és FAI liszenszként is funkcionál majd.

A sportigazolványhoz fényképes adatlapot kell beadni, amely adatlapot a továbbképzésen a klubok képviselői számára kiadtunk. A szakági személyi nyilvántartáshoz még be kell fizetni 2000 Ft-ot, amelyből 1000 Ft a startalapba kerül.

A hatósági okmányunk a startkönyv, amelyben jogosításunkat az oktató számított bélyegzővel igazolja.

A szárnyaink nyilvántartásba vételi eljárásának és biztosításának költsége a tavaly nagyon kevésre saccolt 2000 Ft kétszerese, azaz ülésenként 4000 Ft (egy tandemre 8000 Ft-ot kell befizetni). Az ülésen elhangzottak alapján felvetődött, hogy egy oktátónak több iskolagépe,

ernyője is van, de a végső döntés szerint annak költségeit a növendékekre kell áthárítani (ennyivel többet kell a képzésért beszédni).

A légi járművek ülései száma alapján beszédett összeg tartalmazza az üzemeltetési feltételek biztosítását, a nyilvántartásba vétel költségeit, a műszaki vezetők továbbképzését és a kötelező biztosításokat. Az adatközlés során a szárny (kupola) azonosító jelét, típusát, gyári számát és az adatközlő klubját és nevét kell megadni.

Az MRSZ-starthelyek 2004-ben való működtetését is szabályozott eljárás szerint végezzük. Amennyiben valamely klub a startalaphoz fordul a starthely működtetés költségeinek támogatására, annak a szabályozás követelményeit fel kell vállalnia, és igényét előzetes költségtervvel 2004. január 31-ig be kell nyújtania a startalap bizottságnak.

Az MRSZ a startalap bizottság döntése alapján a klubbal megállapodást köt a starthely működtetés éves támogatásáról, amelyről a klub sportszolgáltatás megjelölésű számlát ad.

A cél: sport- és gyakorló célból mind nagyobb létszám számára biztosítani a starthelyek legális használatát.

A tagdíjak befizetése és a személyi adatközlés igen sürgető, mert a 2004-es sportigazolványok kiváltása nemcsak biztosítja a mandátumainkat az MRSZ fórumain, hanem a Nemzeti Sportszövetség ígérete szerint a kiváltott sportigazolványok száma alapján az adott sportág az ISM-től normatív támogatást kap. Ráadásul a sportkártyákhoz különféle kedvezményeket is lehet majd kötni (2003-ban ez egy kedvezményes Vodafone díjcsomag volt, 2004-re még csak most körvonalazódnak az elképzelések).

A következő év indításához várjuk mielőbbi befizetéseiteket. ■

Siklórepülők a paragrafusok útvesztőiben



...címmel tartottam előadást minap, a meghirdetett ASE programnak megfelelően.

A hazai jogi helyzetet az jellemzi, hogy a magyar jog forrása négy szintű. Legma-

gasabb jogforrás az Alkotmány, alatta az Országgyűlés által alkotott törvények, majd következnek a kormány, illetve a miniszterek rendeletei, végül az önkormányzatok rendeleteivel zárul a sor.

A siklórepülőkre vonatkozó szabályokat a paragrafusok számával igyekeztem pontosítani, a jogszabályokat csak számmal jelöltem meg, megnevezésüktől eltekintettem, mivel az ideai szakmai továbbképzésen valamennyi oktató kapott egy CD-t, amely tetelesen tartalmazza az említett jogszabályokat és még számos belső szabályozást, amely teljes mértékben lefedi szabályozott tevékenységünket.

A repülés rendszerszemlélettel közelít-

	Személy	Légijármű	Légtér
ALKOTMÁNY	A repülés alanyi jog Az élet,	Veszélyes üzem a vagyonbiztonság és	A légtér használata alanyi jog a környezet védelme
TÖRVÉNYEK			
XCVIII/95. tv. a légiközlekedésről	Lajstromozásra nem kötelezett légijármű-vezető - képzése (32 §) - bizonyítványa (52. §) - felelőssége (54-58 §) - balesetek (64-66 §)	Lajstromozásra nem kötelezett légijármű - nyilvántartása (17 §) - biztosítása (69. §)	Nem nyilvános repülőter (37. §)
Természetvédelmi tv.			Csak engedéllyel!
RENDELETEK			
141/95. sz. Korm. Rend.			Fel- és leszállás (22. §)
218/99. sz. Korm. Rend.	Szabállysértések (58. §)		
14/1998. sz. Egy. Rend. (25/2003)			Légtér (ICAO-térkép)
39/2001. sz. Korm. Rend.		Biztosítás mértéke!	
14/2001. KöVim. Rend.	Repülési szabályok	VFR	Légi KRESZ
63/2001. KöVim. Rend.		Légi alkalmasság	
ÖNKORMÁNYZAT	Tömegsport érdek		I. fokú környezetvédelmi hatóság

ve egy speciális ember-gép rendszer, amely speciális környezetben működik. A rendszer elemei az emberi oldalról alapvetően a pilóta, a gép oldaláról a siklórepülő légijármű, a speciális környezetet pedig a felszállástól a leszállásig szükséges légtér biztosítja. Ez a siklórepülő üzemeltetési rendszerének három lába, és ha ezek valamelyike „kitörik”, a rendszer „asztala” felborul.

Ha megvizsgáljuk, hogy mely rendszerelemet, mely paragrafusok szabályozzák, és ha ezeknek megfelelően, akkor a repülésünk törvé-

nyes és végre kiléphetünk az árnyékvilág-ból, hiszen senki sem vádolhat azzal, hogy „önfeledt molylepkeként” üzemeltetjük „hártyás” szárnyunkat. ■



Precedens: nem kell az orvosi!

November 11-én Tatán voltunk, ahol egy feljelentés miatt, siklórepülő társunk fellebbezése alapján folyt tárgyalás a városi bíróságon. Pilótatársunk megfellebbezte az ellene hozott határozatot, amelyben 50 ezer Ft-ra büntették, mert a repülések nem volt érvényes orvosija. Fellebbezéséhez szakértői véleményt csatolt, amelyet az ország jelenlegi egyetlen siklórepülő légiközlekedési szakértőjeként az MRSZ siklórepülő szakági vezetője adott.

A tárgyalás kb. egy órát tartott, a bírónő a tényállás meghallgatása és néhány kérdés feltétele után kihirdette az ítéletet, amely jogerős és nem fellebbezhető. Ennek értelmében az eljárást megszüntette, mert jelenleg jogszabály nem írja elő a siklórepülő



a 4-7. oldalakat írta:
Guriga

orvosi vizsgálatának kötelezettségét.

Ez az első eset, hogy jogi állásfoglalás született e sokat vitatott kérdésben, ráadásul jogerős bírói ítéletként.

Más kérdés, hogy a költségeinket és a szabadságunkat ki

téríti meg egy jogtalanul indított eljárás miatt. Hiszen értelmetlen és igazságtalan feljelentésekből származó jogviták helyett valamennyien inkább dolgozunk, vagy a jó szélben inkább elvegyülünk a levegőben társaink között, orvosi nélkül, most már bizonyítottan jogosan! ■

Siklóernyős Magyar Rangsor, 2003. 11. 09.

	Eged	CB	Nyikom	Dutch	NMK	MKK	TOP3	
1	SIMONICS Péter	648	399	494	789	665	112	2102
2	VÉRTES Balázs	670	330	137	538	345	546	1754
3	TASI Péter	559	373	409	777	223	130	1746
4	BARTH Sándor	487	452	447	701	385	479	1667
5	PARTIZER Csaba	555	305	423	677	207		1655
6	LŐRINCZ Mátyás	430	392		795	405		1630
7	FORGÓ Szilárd		202	386	618	478	406	1502
8	VARGA Dénes	497	259	386			531	1414
9	FÖRDÖS Zoltán	562	365	319	433	251		1360
10	RÁCZ Balázs	223	304		771	178		1298
11	LÁZÁR Gábor			242	482	134	508	1233
12	ZSOLNAY Péter		313		405	20	500	1218
13	SZŐKE Gábor	355	334	359	500	328	227	1215
14	BELICZAY Koppány	638			466	85		1189
15	MLINKÓ Márton	9	441		566	134		1141
16	KÉPES Péter	296	252	77	497	93		1044
17	SASVÁRI Gábor	355	265		362		109	982
18	ÁKOS Zsuzsa	298	239		435	77	90	972
19	BÖRÖCZ Gergely	162	327	372	217			915
20	SZEGEDI Miklós	142		467	221	223	100	910
21	DETKI Árpád	223	229	273	401	12	69	903
22	FERENCZ István	211	153	30	224		355	791
23	SUHAJDA Balázs	90	166	199	376			740
24	KONYÁRI Bertalan	254	257	122		199		710
25	TÓTH Zsuzsanna	128	153	33	386	4	22	666
26	SZABÓ József		294	17	301			611
27	TÓTH Zoltán	345	256					602
28	PERECZES Zsolt	65	153		371			589
29	ANDRÁSI Roland	52	153	224			200	578
30	LÉDECZI Tamás	489						489

* A teljes rangsort a Siklórepülő Szakbizottság közzétette a Freeflying internetes levlistán.
Terjedelmi okok miatt lapunkban csak az első harminc helyezettet közöljük

Hetedhét országon át

UL Rallye Magyarország határai körül, 2003



Az ötlet ez év elején fogalmazódott meg bennem, miután átvehettem az MRSZ Kommunikációs díját a múlt évi sikeres Romániát átrepülő bulgáriai sárkányos utunkért.

Két dolog inspirált az út végrehajtására. Az egyik a díj szellemiségének tovább folytatása, amely az ICAO „Repülés országok között = párbeszéd a népek között...” jelmondatára épült, másrészt, hogy ezzel a teljesítményünkkel is emléket állítsunk tőlünk telhető módon a motoros repülés kezdetének 100. évfordulója alkalmából.

A gondolatot kezdettől fogva sokan támogatták sárkányos és egyéb körökben egyaránt, hiszen a cél az volt, hogy lehetőleg minél több repülőeszköz vegyen részt a túrán. Az ötlet kiigazítása és az indulás napja között eltelt idő azon-

ban ezúttal nem telt elég intenzív szervezéssel ahhoz, hogy eredeti elképzeléseink vérehajtását csupán az időjárás akadályozhassa meg.

Az optimális időpontot már tavassal belőttük Szabó Kálmán meteoros „fősámán” segítségével, azonban a környező országok PLH-inak segítő-készségét kissé túlértékeltük. Bár volt egy kísérőlevél cégem, a Hungarocontrol igazgatójától mellékelve, melyet kérelmeink mellé csatoltunk, de sajnos nem sokat ért. Utólag már tudom, hogy valamely országos közjogi méltóságtól kellett volna elvi támogatást kérnünk. Az ő kérése talán hatékonyabb lett volna az ideiglenes határnyitások megszerzésére a határmenti reptereket illetőleg, melyeket eredetileg kinéztünk útvonaltervünkbe. A konkrét indulásra vonatkozó infók is ezen bizonytalansági

10 okok miatt lettek kissé későn publikálva a Hunulneten és a Madártollban.

Végül is a szeptember eleji indulásunkra csupán két sárkány maradt három pilótával; a közel fél millióra tervezett gépenkénti részvételi költségek miatt is, amiről végül kiderült, hogy az összes költségünk nem lépte túl ezt az összeget, a menet közbeni módosítások miatt.

Az előszervezéshez szükséges több tucat fax és telefon lebonyolítása után végül is szeptember másodikán elindult a legfeljebb 10 naposra tervezett ország körülrepülési túránk. Szabados Zoltán a Kaposvári Sárkányrepülő Klubból és Deleff István a Debreceni Könnyűrepülő Sportegyesületből az APOLLO C15, valamint Smidróczki Zoltán szintén debreceni, az AIRCREATION XP11 fedélzetén.

A földi kíséret egy VW kisbuszból állt, amely az üzemanyagot hozta utánnunk, valamint egyéb felszereléseinket szállította sárkányos társunk és egy újságíró közreműködésével.

Az utunk első állomása a debreceni indulást követően Nagyvárad volt, ahol nagyon kedves fogadtatásban részesültünk a régi repülőbarátok és a repülőtéri ROMATSÁ-s kollegák által, azonban az extra méretű, 210 eurós illeték utunk legdrágább repterévé emelte az egyébként gyér forgalmú román repülőteret. Innen Szatmárnémeti következett, ahol minden előzetes meteor-infó ellenére utunk legveszélyesebb időjárási körülményei fogadtak, egy gyorsan kialakult Cb „jövoltából”. A repülőtéri irányítás javasolta, hogy déli irányba fordulva távozzunk a zivatar elől, de mi úgy láttuk, még van egy kis esélyünk a gyors leszállásra,

mielőtt a repülőterre érne a vihar kifutószele. Ezúttal megérte 140 km-es földhöz viszonyított sebességgel húzni neki, mert időben beértünk, és hangárba is tudtuk dugni a gépeket a helybeli sportrepülők segítségével. Az elején problémának látszó tárolási- és szállásigényünk azonban gyorsan megoldódott, sőt egy aznap pilóta jogosítást szerzett klubtag által rendezett „királyi” vacsorán is hivatalosak lettünk, miután kiderült, hogy tavalyi utunk egyik ismerőse – Togó - is jelen van, aki a dévai reptér nagyhirű oktatója és a Román Repülőszövetség szakmai ellenőre. Így szinte fillérekbe és néhány doboz ilyen esetekre betárolt sörünkbe-borunkba került az otlét. A kellemes este után Ukrajna légtérben akartuk folytatni, de már indulásunk előtt nyilvánvaló lett, hogy hiába próbákoztunk a megkövetelt diplomáciai csatornák igénybevételével, kb. 1-2 hét várakozás kellett volna az alacsony légtérben történő repülésünk katonai engedélyezésére. Erre már nem volt időnk, ezért ezt a szakaszt az ÉK-i határtól nem messze, de hazai légtérben repültük végig utunk következő tervezett repülőterére, Kassára. Az É-i FIR határ tervezett átlépése előtt a FIC közölte, hogy légtérkorlátozás miatt nem léphetünk ott be a szlovák FIR-be, kerülnünk kell. Ez nem volt egy kellemes hír, mert így a Zemplént hosszában kellett kerülnünk, ami egy motoros sárkánnyal nem megy olyan rugalmasan, mint egy nagyobb sebességű légi járművel, nem beszélve arról, hogy mindezt a GPS átprogramozásával újonnan rádió kapott koordináták alapján, miközben erős turbulenciában küszködünk előre a hegy felett kialakult 3-4m/s-os emelésekben, merülésekben. Végül is megoldottuk a szabályos kerülést, és gond nélkül érkeztünk a már jól ismert repülőter kiváló minőségű 3000 m-es pályájára.

A repülőter magyar származású biztonsági főnöke és a kassai magyar konzul szívélyes fogadásának és vendéglátásának köszönhetően nem is akartuk nagyon tovább folytatni aznap utunkat. Bár a marasztaláshoz a néha szemerkélő eső is hozzájárult, nem csak az aznapra beígért vendéglátói program és a finom szlovák csapolt sör.

Szeptember 4-én délelőtt tovább repültünk Losoncra. A betonos pályájú reptér teljesen kihalt volt. Egyetlen embert találtunk ott, és ráadásul az nem volt más mint egy magyarul is tudó meteoros észlelő, aki nagy hasznunkra volt a további szakasz időjárási helyzetét illetően. Egy kis pihenés és meteor-tájékoztató után úgy döntöttünk, hogy nem várjuk be az autót, és miután elegendő benzinünk van, még tovább repülünk Érsekújvárra. Ott füves reptér fogadott és élénk sportrepülő élet, magyarul is beszélő pilótákkal. Segítették szállást keresni; gépeinket hangárba tehetjük és hasznos információkkal láttak el bennünket a pozsonyi folytatás előtt. Másnap reggel utunkat folytatva, előbb Kralova kulturált kis füves magánrepterére szálltunk le teljes tankolás véget, mert ezt Pozsony Stefanik repterén nemigen tudtuk volna saját készletből megoldani. A viszonylag nem nagy forgalmú repterre seikerült jó időben érkezni, amikor a csupán 80 km/ó-ás sebességünkkel a finalon nem zavartuk a Boeingek és Airbus-ok forgalmát. Kulturált és kedves kiszolgálást kaptunk a földi szolgálatoktól, és még nem is került sokba. Navigációs felkészülés, flightplan-leadás, fizetés után Bécshely irányába folytattuk utunkat. Azonban a Duna és a bécsi FIR átlépése után „Bermuda-háromszögbe” kerültünk és ezzel utunk legkellemetlenebb szakasza következett.

Először is, a Pozsonytól kapott



frekvenciát nem tudtuk beállítani az amúgy kiváló ICOM A3-as rádiókon a 2-es végződés miatt; hiszen, mint köztudott, ez a rádió 0,25-ös KHz felosztású. Hiába kértem más frekit nem kaptam és csak ezt erősítették mindaddig, amíg a kommunikáció az erős zúgás és recsegés miatt teljesen lehetetlenné vált. Ezt követőleg a GPS-ünk display-éről is eltűnt a kép, majd a mindeddig kiválóan navigáló Smidróczki Zoli barátunk, aki mellest az idei Nemzeti Bajnokság együlési kategóriájának második helyezette, elkezdett körözni, közölve hogy ő is elvesztette a fonalat. Mindezt a schwehathi CTR határán adtuk elő. Még szerencse, hogy a transponderünk jól működött. A problémát úgy oldottuk meg, hogy a rádiókból kihúztuk a töltés csatlakozást, így újra tiszta lett az adás/vétel, kis idő múlva Zoli is megtalálta a folytatás irányát, én miután WIEN INFO-t is hívva nem kaptam választ, ráálltunk a bécsújhelyi TWR frekire. Folytattuk utunkat a bejelentkezésünk után, igaz GPS nélkül, de bízva Zoliban és mágneses iránytűnkben, miután a helyzetet az előre megbeszélte, állandó csevelni frekinken egymás között tisztáztuk.

Egyébként, mint utólag kiderült, az elektromos zavart az a töménytelen szélerőmű keltette, amely felett elvitt az utunk, kissé eltérve a szabályos kurzustól. A frekvenciáról meg mi is gondolhattuk volna, hogy utána kell írni egy nullát vagy egy ötöst...

Bécsújhely igen sűrű forgalmú kisgépes repülőtér, ezt már messziről láttuk, amikor a forgalmi körön tucatnyi kisgép nyüzsgött *touch and go*-kat és alacsony áthúzásokat gyártva. A toronyszolgálat pedig éktelen osztrákos német akcentussal hadarta az angol fóniát. Végül is sikerült beékelnünk magunkat a sok gép közé, és még leszállási engedélyt is kap-

tunk. Leszállásunkat követve azonban hosszú percekben át várakoztattak bennünket a pálya végi kiszélesített fordulóban, amíg csak nem küldtek értünk egy felvezető kocsit, hogy megtaláljuk a számunkra kijelölt helyet. Amint kiderült, nem ártott volna még külön odaszólnunk, hogy vámot is kérünk, de nekünk azt mondták: a repterv leadása elegendő. A beléptetés viszonylag hamar megoldódott, fizettünk vagy 40 eurót aztán repültünk is tovább Fürstenfeld irányába. Ez az útszakasz csodálatosan szép volt az Alpok felett. Gyönyörű a rendezettség, mintha még a fű is festve lenne az erdők tisztásain és naponta nyírnák. Mi 1000–1200 m-en repültünk QNH szerint, ami terep felett 2–300 m volt, de utunk során láttunk tőlünk NY-ra hőlégalonokat jóval magasabban.

A fürstenfeldi alpokajjai kis aszfaltos magánrepülőtérre péntek napnyugta előtt érkeztünk. Éppen a hétvégi VW „bogár” találkozó előkészületei folytak. Szívélyesen, segítőkészen fogadtak minket, amikor megtudták honnan jövünk és szórólapjainkon, matricáinkon is megmutattuk utunk tervét. Egyébként ez a promóciós anyag, már a múlt évi tapasztalatainkból is tudva, ezen az úton is jó valuta volt sok esetben.

A másnap reggelre kihívott vám- és útlevél-vizsgálat után megköszönték, hogy ott jártunk, és ingyen és bérmentve tovább segítettek utunkon. Innen kénytelenek voltunk a szlovéniai egykori téli olimpia helyszínére, Mariborba venni az irányt, mert a határhoz közelebbi ponton nem tudtunk belépni az országba. A repteret nem volt könnyű észrevenni a fekete színű betonja miatt, de végül az utolsó pillanatban felfedeztük, még mielőtt túl mentünk volna rajta.

Itt el kellett döntenünk, hogyan



tovább. Ugyanis a horvát és szerb szakaszt az általunk kért ideiglenes határnyitásokkal szemben csak úgy tudtuk volna megrepülni, ha elmegyünk előbb a fővárosaikba belépni, majd visszarepülünk a határmenti, tervezett útvonalra. Ez a zágrábi és belgrádi vargabetű nem hiányzott több okból sem, ezért végül, több órás tanakodás után, úgy döntöttünk, hogy hazarepülünk Sármelekre, majd vámolás után belül folytatjuk, a határhoz közel. Sármeleken nagyon szívélyes fogadtatásban volt úgyszintén részünk. A repülőtér a hungarocontrolos kollégák és Zóka úr, a reptér igazgatója minden kedvezményt megadott nekünk. Jól esett a rádiókapott gratulációkat hallani a többi levegőben lévő pilótáktól, akik látták a tévében az elindulásunkról készült riportot. Az éppen arra járó kétfedelű

sárga kis Comet még bemutatót is tartott a tiszteletünkre.

Másnap Kaposvár, Ócsény, Szeged volt a célkitűzés. Szegeden maradtunk éjszakára és este elfogyasztottunk egy kihagyhatatlan szegedi halászlévet a Kiskőrösi ártéri étteremben.

Másnap reggel a szegedi reptér kedvence és „kemény” kezű AFIS Zsuzsája roppant nagy rugalmassággal és segítőkészséggel megszervezte nekünk hogy minél előbb elindulhassunk Arad irányába. Némi esélytelenséget adott a berepülésre engedélyszámunk lejárta, de úgy látszik ebből most nem csináltak ügyet a románok. Egyébként itt kell megemlítenem, hogy a tavalyi irtózatosan nehezen beszerezhető engedélyekhez képest az idén fantasztikus rugalmassággal és gyorsasággal kezelték engedélykérésünket a román

hatóságok. Megtörtük tavaly a jeget, vagy az igazgatói levél miatt tették, vagy csak egyszerűen ők is Európa felé tartanak, mind a mai napig nem tudom. Az aradi nemzetközi repülőtérén éppen indulóban volt egy BA146-os, a veronai járat, de a *finalon* való közeledésünk miatt kénytelen volt 4-5 percet várakozni a pálya előtti váróponton mindaddig, amíg leszálltunk és elhagytuk a pályát. A helyzetet megoldandó, közösen húztuk Szabados Zolival amennyire tudtuk (ezt a közös mutatványt egyébként igen sokszor előadtuk az út során, amikor szükség volt rá), de az erős szembeszél miatt így is csak 60-nal haladtunk előre. (Smidrónak könnyebb volt kicsit a helyzete a 11-es szárny miatt.

Bevártuk földi kísérőinket, és tankolás után a végső szakasz felé vetjük az irányt. Nagyvárad érintésével, de ott le nem szállva, beintegettünk a vitorlázó üzemet tartó barátainknak, folytattuk utunkat tovább a magyar FIR határ NARKA pont felé. Az aradi indulás előtt megadott, számított érkezési időt a jó hátszelünknek köszönhetőleg sikerült menetrendszerinti járatokat is megszerényítő, percnyi pontosságot tartva

15.00 LT-kor leszállni Debrecen repülőtérén.

Utunk során 1750 km-t repültünk 21 óra 30 perc alatt. 16 különböző repülőtér érintettünk és gyűjtöttünk róla tapasztalatokat. Összességében az érintett országok irányításával sem volt kirívó negatív élményünk, az esetek többségében toleráltak repülőeszközeink repülési paramétereit, de köszönhető volt ez valószínűleg jól működő transzponderünknek, és az egy ominózus esetet kivéve, a jó minőségű rádióforgalmazásunknak.

Jövőre, ha módunk lesz rá, folytatjuk európai kalandozásunkat, más, újabb tájak felé, ezzel is növelve a magyar motoros sárkányrepülő nemzetközi megismertetését. Még nem tudjuk merre menjünk és miből, bár gondolkozunk rajta a Szabados Zolival. Ha van jó ötlete valakinek és pénzt is tud hozzá keríteni – hiszen mi is szponzorok támogatásával csináltuk eddig is –, hívjatok és gyertek Ti is! Üdv, és jó repülést jövőre is Mindenkinek!

Deleff István
D.K.S.E. VP
szakosztályvezető

Sárkányok Tribaljban

avagy keseregés és örvendezés...



Olvassom a szeptemberi Madártollban a tizenhetedik Podbrezova Kupa élménybeszámolójáról és Guriga „Korteshadjárát” a „magyarok a szlovák Letecká Amatörská Asociácia”-ba.

Had keseregjek és örvendezek egy kicsit én is.

Kesergek, mert szűkebb „hazám” a Somló és a Csobánc a váravárt rendszerváltozás óta a MI kezünkbe került – így dühödött nemzetiparkai felügyelők figyelik minden lépésemet a nevezett hazámban.

Örvendezek, mert mindezek ellenére a felügyelők éles szemét kijátszva sikerült az Illés Zoli kezdeményezése alatt az elmúlt években néhány Somló baráti találkozót összehozni.

Kesergek, mert idén ez is elmaradt.

Örvendezek, mert az idén egy számomra ritkaságszámba menő találkozón vehettem részt.

Több magyarországi sárkányrepülő klub tagjai, egy majdnem tejeleesszajú kezdő szervezkedését követően egy hétfői „Imádok repülni” találkozót rendezett Tribaljban.

Péntekre a csapat létszáma 14(!) magyar sárkányrepülő volt. Az idő szél-

csendes, de a nap sütött, így a 3-4 m/s-os emelésekre vadászva, mindenki többkevesebb sikerrel levetette magát a szikláról..

Ezen a napon a legnagyobb elért magasságot az Illés Zoli hazudta; én a legtovább maradtam fenn, a Hofi viszont a kocsmában a legtöbbet mesélt a fél órai lesiklásáról.

A szombati nap délelőttje tengeri fürdőzéssel telt, ahol a Magvasi Szabinak majdnem mindenkit sikerült a vízbe löknie. A délelőtt csúcspontja a Hofi feje volt, ami hasas lett, de óriási bátorságra utal, ugyanis a Hofi nem tud úszni és a víz vizsont 3 méteres volt. Szerencsére a Szabolcs utána ugrott és egyből kimentette.

A délután ismét majdnem szélcsendes időt hozott. Az első startoló Illés Zoli volt, s miután kezdett nívó alá süllyedni, a Mohos Csabi javaslatára megalapítottuk a „Rohadj le Illés Zoli Fun Klubot”. A klubba pillanatok alatt minden jelenlevő belépett. (Ezen biztatások ellenére a Zoli fennmaradt – a Mohos Csabi viszont nem). Az azóta is érkező igények hatására a 'FUN' klubba pártoló tagokat utólag is felvesszünk!

Néhány önkéntes jelentkező után a





Vigyorinak úgy megtetszett a starthely, hogy csak hosszas unszolások után – háromnegyed óra múlva volt hajlandó megválni tőle.

A Hofinak aznap viszont sikerült rácsafolni a fizika törvényeire, mert hiába „húzta mint a barom” mégis több mint egy óra kellett, mire padlót fogott.

Miután mindenkinek sikerült leküzdenie a magasságot, a leszállóban felsorakozott a kihelyezett ideiglenes magyar légierő.

Balról: Hofi, Béres Karcsi, Csobánc Pista Bácsi, Tóth Karcsi, Hideg Imi, Illés Zoli, Molnár Józsi, Esztergomi Jenő, Mohos Csabi, Bolla Jani, Vigyori, Pintér Sanyi. Aki hiányzik a képről: Magvasi Szabi – Ő fényképezett, illetve Kecskés Peti Ő pedig ekkor már hazaindult.

Vasárnap délelőtt a levegő helyett a vízzel próbálkoztunk: Filippovits Attila szervezésében hajóval átmertünk a Krk

szigetre és víz alatti világgal ismerkedtünk „demo” merülés keretében.

A csapat fele eddig bírta, ők délután hazajöttek – mi ismét a hegyre mentünk, ahol a már megszokott szélcsendes idő – viszont továbbra is jó emelések vártak ránk.

Hétfőn aztán délelőtt mi is összepakoltunk és a délutánt még a 4 nap legjobb idejében 10-15 km-sz szélben és 3-4-es emelések között a levegőben töltöttük. Szerintem leszállni sem lehetett, mert minden emelt. Kinéztem a tengerpartra, majd visszatérve búcsúképpen egy brutális 4-es emeléssel birkóztam egy ernyős kíséretében. Ő rövid idő után kimenekült belőle, én meg le se merem írni milyen magasságban hagytam ott az inverzió környékén.

Szóval jó volt. Kösz Mindenkinek!

PS

Névjegy: Kiss István

Amerre nézek, zöldbe burkolódik a táj. A látóhatár kiszélesedik, s egyszerre öt falu hívogat. 1000 méterről már messzire látni. Nyugodt vagyok, teljesen nyugodt. A hatalmas tandemernyőt biztos kezek irányítják. A pilóta Kiss István.

Mike: Szemlátomást jól érzed magad a levegőben. Mióta repülsz?

István: 15 éves koromban kezdtem a repüléssel foglalkozni. Ejtőernyősnek akartam elmenni, de mivel túl fiatal voltam, onnan elhajtottak. Elmentem a sárkányrepülőkhöz és 16 éves fejjel már a sárkányrepüléssel próbálkoztam.

Mike: Nem is gondoltam, hogy sárkányoztál is.

István: Ráadásul milyen régen. Bizony már több mint 20 éve. De sajnos csak a vágy volt töretlen, a lehetőségek nem mindig voltak adottak.

Mike: Tulajdonképpen siklóernyőzni mikor kezdted el?

István: 1996-ban, nyár végén indult a tanfolyam Solt Satyánál, aki szerintem nagy tapasztalatokkal rendelkező, nagyon jó oktató. Óvatosan, apró kis lépésekkel haladtam, viszont soha nem törtem össze semmimet. Azt gondolom, hogy a kettő összefügg, még ha egy kis szerencsét is melléteszünk.

Mike: A tandemezés...?

István: A tandemezés szerintem a repülés szeretetével függ össze és azzal, hogy az ember szeretné megosztani a repülés élményét másokkal. Főleg azokkal, akik közel állnak hozzá. Így kezdődött ez.

Mike: Sokat repülsz Pankával. Azért nem minden szülő tud ilyen élményt nyújtani a gyermekének...



Faludi Miklós
Fotó: Magyar Bertalan

István: Éppen nemrég beszélgettünk erről, hogy a szülők, ha benne vannak ilyen sportokban, bűvárkodnak, motoroznak, síelnek, falat másznak vagy hasonló, akkor a gyerek persze, hogy megpróbálja őket követni. Aki teheti, az be is vezeti őket ezekbe a sportokba, persze óvatosan. Még mindig jobb, hogy az én felügyeletem mellett próbálkozik egy ilyen nagy körütekintést igénylő sportággal, mintha egészen máshova keveredne, ahol nem annyira vigyázó szemek követnék a ténykedését.

Mike: Milyen fontos pozitív és negatív tapasztalatot emelnél ki az elmúlt évek halmazából?

István: Sajnos nem találok eléggé bajtársiasnak ezt a siklóernyős társadalmat. Erre legjobb példa, amikor mondjuk valaki fára száll. Akkor sokan elnéznek fölötte, mondván „ha valaki fára szállt, szedje is le”. Pedig nem tartana sokból segíteni. A pozitív az, hogy mindig akad azért egy-egy jóérezsű ember, aki félretéve a repülés lehetőségét, szabadidejét és fáradságát nem kímélve jön és segít. Az úgy megdobogtatja a szívem, amikor valaki ilyen önzetlen.

Mike: A Nyikom-kupán, tandem kategóriában első lettetek Pankával. Mit jelent neked a versenyzés?

István: Én nagyon jól elvagyok, elrepülgetek versenyek nélkül is. Eddig nem is versenyeztem. Azzal együtt fontosnak tartom, hogy a versenyekre

próbáljuk megmozdítani azokat, akik tehetségesek, a versenyek kapcsán is próbáljuk a közvéleményt meggyőzni arról, hogy ez egy nagyon szép sport. Hogy megnyertük? Azt hiszem, hogy sok versenyeredmény a komoly felkészülésen, meg a küzdelmen kívül némi szerencsén is múlik. Bár könnyű elsőnek lenni, csak egy picivel nagyobbat kell repülni mindenkinél. Ahol nincs nagy különbség az első és második helyezett között, ott tényleg egy kis szerencse vagy pech döntött.

Mike: *Távlati terveid?*

István: Továbbra is sokat és nagyokat repülni. A repülés elsődlegesen fontos az életemben és ennek így is kell maradnia. Talán még a hátimotorozásba kóstolnék bele, mert abban is látok szépséget, hogy egy szép napsütéses alkonyon hosszasan repülhetek a talaj fölött, néhány méter magasan. Persze ezt is inkább hobbi szinten szeretném csinálni. Ezenkívül szeretném bevezetni a kislányomat is a repülésbe, bár ő 11



Név: Kiss István (a képen balra)

Születési idő: 1963. július 29.

Státus: Siklóernyő oktató, tandem szakoktató

Ernyő: Sky Flirt, Sky Golem

Klub: ASE Óbuda

Elérhetőség: 06-20-9340544

évesen még egy kicsit távol tartja magát ettől. A nagyobbik 13 évesen már rutinos utas, és minél hamarabb szeretne egyedül repülni.

Mike: *Egy pár szót a kezdőknek...*

István: Csak óvatosan! Vigyázzanak magukra. Talán az a legfontosabb, hogy bátran repüljenek, de hallgatva a repülésben már sok tapasztalatot megszerzettek szavára, annak érdekében, hogy egyszer belőlük is rutinos, öreg pilóta legyen, kis lépésekben tanuljanak, óvatosan és önmérséklettel. Nekem bejött.

Mike: *Egy utolsó gondolat?*

István: Éppen az MRSZ-ből jövök, ahol egy tandem magassági alaprekordot adtam le, mint hitelesítő eredményt, ami nem egy nagy magassági rekord, de azt gondolom, hogy talán az emberekben gondolatot ébreszt. Rá kell jönnünk, hogy nem csak repülni lehet, hanem a repüléseinket lehet dokumentálni és akkor abból egy szép eredmény születik. Persze azzal együtt, a szép repülés élménye is megvan.

Ez egy olyan alaprekord, amit nagyon könnyű megdönteni és egyben egy felhívás is, hogy „repüljete egy nagyot és dokumentáljátok is”. Annak érdekében, hogy a repülés ne csak egy szép élmény, hanem egy szép sporteredmény is legyen. Persze nem baj ha valaki csak az élményért repül és nem akar versenyző lenni. Végül is nem baj ha a siklóernyőzésből nem csak élsport, hanem tömegsport is kialakul. Sőt, ez egy klassz dolog lenne.. Legyen csak tömegsport. Azonban félok, hogy a relatíve költségessége miatt kevésbé lesz az. Majd meglátjuk. Én bízom benne, hogy egyre többen megismerkednek a repülés élményével. ■

Az én filmem

Erdély, 2003. szeptembere

Fekszem a kórházi ágyon, és felváltva nézem a Madártoll szeptemberi számának 20. oldalát, és a hófehér mennyezetet; ilyenkor filmet látok.

Hétvége van, gyönyörű az idő, nehézkes a start a derékig érő páfrányok közül a Biharfüredi ritkán használt

starthelyről. Talán nem is kellene mennem, hisz fáj a fejem. Két startot már rontottam, de felnézve a barátok, Laci, Tomi, Krisztián már száz méternél is magasabba tekertek a starthely fölé, jó idő van, fejfájás ide fáradtság oda, menni kell (!?).

Közben nézők is kerülnek erre az elhagyott gyönyörű helyre.



Teríték; már harmadjára, de közben a szél is csökken. Nem baj, majd várok egy termik befúvást, elég sűrűn kb. négy, percenként jön. A szél és a nagy növényzet miatt a madárstart mellett döntök. Lassan kiérek a peremre, jönnie kell a termikemnek. Nem is hagy cserben, itt is van; már repülök, a két fát óvatosan közölöm csak utána, ülök be, közben erősen terhelek jobbra, hisz ott van csak esélyem. Meg is van, a varió vad csipogással jelzi, hogy emelkedem a barátok után.

Erősen döntött forduló a rossz minőségű szerpentin fölött, de muszáj, mert itt kúszik fel a termik, és a spirál még nem fér bele. Forduló vissza, még mindig egy nyolcas, de ez már elég, hogy elérjem a gerincet. Rúg, dobál, de teljes kör, kitáru alattam ez a csodálatos hegy teljes szépségével, szűk völgyeivel, erdeivel, egy-egy nyaralóval, a kigyózó út gyér forgalmával. Emel, csak emel tovább, nem finoman kényeztetően, inkább erősen, rázósan, dobálósan, de emel.

Érzem ahogy tompulok, a fejfájással és fáradtsággal (utólag kiderült lázzal is) küzdő szervezetem nem igazán tolerálja ezt a hancúrozást ebben az amúgy csodálatos közegben. Most látom, Tomi már a leszálló felett van, elindulok én is. A teljes bizonytalanság jele, hogy az utamba kerülő két-három termikbe még minden meggyőződés nélkül beletekerek és pár sikeres kör után ott is hagyom.

A tekintetem a hófehér mennyezetről ismét rátéved Guriga cikkére. Szépen érzékelteti kötődését a természet adta szárnyalás, és a barátok iránt. Ezután már nehéz leírni (hogy ne tűnjön plágiumnak) a barátok sorjázását a kórházi szobába, akik aggódással, - ki pilóta keksszel, ki vörösborral -. Tomi mindent fölülmul az ominózus fotóval

melyet vegyes érzelmekkel veszek kézbe; hisz oly közel még a döbbenet: „úristen, ezt most lehet, hogy örökre elhúztam”. A részletek, még hiányoznak, de ami bizonyos, hogy amit eddig magamról gondoltam, a higgadt, megfontolt, óvatos stílusom most cserbenhagyott, és durván megsértettem a leszállás törvényszerűségeit.

Egy rossz pillanat, tetézve fejfájással, lázzal, fáradtsággal, és máris oda a huszon egynéhány év sok repült óras tapasztalata, az alapóvatosság. Nincs más csak a végtelen csend, és a zuhanás megélt döbbenete, az ijedt gondolatok cikázása sérült barátokról, gerinc sérülésről, családról, ahol még sok dolgom van.

Ismét látogatók érkeznek, kölcsönös erőltetett mosolyok, poénok, de belül valami nagy üresség, csalódás, és fájdalom. Fájdalom a fűvön fekve, fájdalom az autó csomagterében hazáig, a baleseti osztály lelkiismeretes orvosának óvatos megnyugtatósaig. A felvételek biznysága szerint nincs gerinctörés csak csúnya összefüggő zúzódások, lábadozás.

Én is sűrűn lecsukom a szemem; most épp, azért mert utálok látni a tüt, de helyette látom Gurigát tizenöt éve a Pipisen - milyen érdekes még sohasem repültünk együtt -.

Lassan összemósodik minden, a szerető családom arca, a barátok akikkel együtt tekerünk az égen: Guriga, Laci, Tomi, Sándor, Gergő,... és még sokan, akiket a repülésnek köszönhetek. Kavarog, forog a kép a kockák összemósódnak, a gyógyszerek győznek, s már alszom is. Álmodom egy szép „milka tehenes” startról, hatalmas emelésekről, és stressz mentes flekkensütős vörösboros, barátokkal teli leszállóról

Egészségünkre!

STÉF

Aurél

Mezei Kati írása, fotók: Aurél - archív Kovács Aurél átlagos pilótának tartja magát – bár eredményei és a válogatottkeret-tagsága nem erről árulkodnak. Valahogy mindig távol tudta magát tartani a versenyláz által gerjesztett vitáktól. Újoncként nem érezte illendőnek az efféle megnyilvánulásokat, aztán rájött: a felesleges izgalom amúgy sem vezet jóra. Bár Európa- vagy világbajnokságon még nem végzett a dobogón, de – navigátorával együtt – nagymértékben hozzájárult a csapat eredményéhez. Civilben autószerelő, ez az oka annak a bátorságnak, amivel – saját szavaival élve – variálja a motorokat. Mindemellett a válogatott keret mindenkorai főszerelője is.

Bár a génjeiben lehet a repülés – keresztapja vitte fel először motoros sárkánnyal –, sokáig nem vágyott a levegőbe. Nem érezte magát biztonságban, és különben is ténisznya van. Aztán csak elszánta magát valahogy. Mindenféle légi járművet kipróbált, s mindannyiszor arra a



Mészáros Tamás, Kovács Aurél, Guti Gábor, Thuróczy Endre



Long Marston, ahogy Aurél látta

következtetésre jutott: a motoros sárkány adja a legnagyobb szabadságot. 1996-ban már önállóan repült saját Trabant-motoros gépével – már azt is egyfajta eredménynek tekintette, ha egyáltalán el tudott indulni. Felderítés céljából – ekkor még versenyen kívül – körülnézett az az évi miskolci BAZUL Kupán is.

– Sikeresen el is tévedtem, hosszas bókálás után találtam vissza a reptérre. Aztán a következő BAZUL-on már versenyzőként vettem részt.

Egyszemélyesként kezdte – ebben az osztályban indult többek között a '98-as matkópusztai világkupán, illetve egy évvel később az ugyanott megrendezett világbajnokságon is –, később nagyrészt a körülmények vitték rá a kategóriaváltásra.

– Akkoriban 16 m²-es Bogdola-szárnyal és Rotax 462 motorral repültem, ami inkább alkalmas két-, mint együlésesnek. Nem kellett messzire mennem navigátorért: Mészáros Tamás klubtársam elvállalta a „másodpilótáságot”. Mivel ő gyalog is repül, általában „ráérez” a termikre, aminek értelemszerűen az üzemenyagtakarékossági számokban láttuk hasznát. Előfordult, hogy kétütemű motorunkkal sikerült „leverni” a négyüteműeket.

Tamás a mai napig nem dolgozta fel

klubtársuk, Dobó József tragikus balesetét. Bár ezt a szezon – a szegedi nemzeti bajnoksággal és az angliai világbajnoksággal – még végigcsinálta, úgy döntött, befejezi a versenyzést. Egyelőre Aurél számára is kérdéses, hogy egy- vagy kétüléses kategóriában folytatja-e – mostani 13,4 m²-es szárnya bármelyikre alkalmas. A világbajnokságon pedig egyértelmű bizonyítékát látta annak, hogy kétülésesben a viszonylag kis felületű, gyors szárnyaké a jövő.

Aurél egyébként – mint a fentiekből is kiténik – „multifunkciós”. Mindkét kategóriában lett már ezüstérmes két különböző Mura Kupán, az idei jugoszláviai nyílt nemzeti bajnokságot pedig szólóban sikerült megnyernie.

Tapasztalatai szerint az Európa- és világbajnokságok lassan „elfogynak”.

Csak az elmúlt négy-öt évben – a malkópusztai világbajnokság, illetve világbajnokság óta – egyre szűkül a hajlékony szárnyúak tábora.



Kovács Aurél

– A csökkenő tendencia pontos okát nem ismerem: részben talán a szervezésre, illetve a feladatkiírásra vezethető vissza. Az angliai vb mezőnyének nagy részét is a hazaiak tették ki – márpedig ők eleve sokan vannak. A francia és a német sárkányosok közül viszont többen „eltűntek” az utóbbi időben, esetleg átnyergeltek merev szárnyúra.

Az angliai vb sajátos feladatkiírása sem növelte a versenysport vonzerejét. Ahogy Ferinc Vince is írta a Madártoll októberi számában, mindvégig a sebességi számok domináltak. Sőt, a változatosság kedvéért sok más feladatba is „beletették” az időlimitet, ami értelemszerűen a legalább 160 kilométer/órás sebességgel repülő sárkányoknak kedvezett. Ilyen technikával pedig – legalábbis a kétüléses hajlékony szárnyúak osztályában – kizárólag az angolok rendelkeztek. Igaz, a vb-n részt vevő gépek legkisebb sebessége az FAI Sportkódex szerint nem lehet több 65 kilométer/óránál, ezt azonban a rendezők nem mérték.

– A sport technikafüggő volta csak bonyolítja a helyzetet. Lassú szárnyal, kétütemű hajtóművel nem érdemes vb-n versenyezni – mire elindul, a többiek jóformán vissza is érnek. Az angoloknak nyilván nem okoz gondot a feljűk mostanra szinte standarddá vált Rotax 912 beszerzése. Én meg egy dupla súlyú Suzukira cseréltem le régi Rotax 582-esemet. Most már repülni is tud „a mi autónk” motorja... Elégedett vagyok a kis felületű, nagy sebességtartományt (45–145 kilométer/óra) felölelő szárnyammal. A kis kormányerők miatt hosszú távokon sem fárad ki a pilóta, így jobban élvezhető a túrarepülés.

Hasonlóképpen látja Aurél a hazai helyzetet is, persze „kicsiben”. Például a szegedi nemzetin – annak ellenére, hogy jól szervezett, minden tekintetben korrekt verseny volt – mindössze négy páros

indult. Most, hogy Aurélék kiesnek, a maradék három, többé-kevésbé standard formációnak borítékolható a dobogós helyezés.

– A Molnár Zoli-féle találkozókön többen jövünk össze, mint egy nemzetin – sőt, az egri „mezőny” már vetekszik egy szerényebb Európa-bajnokságával. Holott jó pilótában nincs hiány – és itt még csak nem is Rabnyóra gondolok, aki általában minimális felkészüléssel a háta mögött jelenik meg a versenyeken, és majdhogynem lehetetlen megverni. Érdeemes lenne viszonylag könnyebb hazai versenyeket rendezni, olyan feladatokkal, melyeket a nem túl tapasztalt, illetve kevésbé korszerű technikával rendelkező pilótáknak is van esélyük sikeresen megrepülni. A „pengék” nyilván szívesen átadnák a tudásukat – már ha lenne kinek.

Véleménye szerint legalább rész megoldást hozna, ha valamennyi rendező át térne a GPS alapú értékelésre – mint ahogy azt már jó ideje tervezik is.

– Mégiscsak elgondolkodtató, hogy némely pilóta 60 kilométer/órás átlagsebességet ad meg felszállás előtt, miközben a gépe százötvennel megy. (Bár az angliai világbajnokságon – éppen a sebességi feladatok aránytalan túlsúlya miatt – senki sem folyamodott ehhez a „taktikához”.) A GPS segítségével ki lehetne szűrni az ebből adódó visszafordulást, „s”-elést – s ezáltal maga a versenysport is visszakapná korábbi rangját.

Horrorba hajló vészhelyzetekről, széles vászonra kívánczoló kalandokról Aurél nem tud beszámolni. A legnagyobb élményt talán az Adriai-tengerparti vízi sárkányrepülés, illetve a Mura Kupán a határokon való átrepülések jelentették számára. Szép emlékei vannak a csehországi nyílt nemzeti bajnokságról is:

– Egy pillanatra meginogtam, érdemes-e egyáltalán fotókat, jeleket

keresnem, vagy elég, ha a tájban gyönyörködhetek... Azért ennyire nem volt egyszerű a helyzet: mivel leszállóként csak egy betonút jöhetett szóba, figyelmem kellett, hogy legalább ne a forgalommal szembe helyezkedjek be, ha úgy adódik.

Akárcsak a földön, a levegőben is igyekszik nyugodt maradni. Persze, egy-két kiélezett helyzet az ő pályafutásában is előfordult – bizonyos fokú kockázat nélkül nemigen megy ez a dolog.

– Estem már be én is a reptérre két csepp benzinnel a tankban... Angliában pedig szinte állandóan olyan erős szél fújt, ami normál viszonyok között legalábbis határesetnek számít. Volt, hogy 40 méteren keveredtünk bele a leáramlásba. Egyszer pedig három katonai repülőgép húzott el alattunk – ha akkor leáll a motor, nem lett volna elég a placcot kinézni... Tudomásul kellett vennünk, hogy ez van, és igyekeztünk alkalmazkodni a helyzethez. Ezzel együtt a minden körülmények között a biztonság az elsődleges szempont számomra.



Mészáros Tamás Aurél motorját bűvöli

24 Ultrakönnyű Repülő Világbajnokság - Új idők új osztályai

Szanati Pál írása, fotók: Szilágyi archív Ferinc Vince a Madártoll előző számában leírta a helyszínt, szerénysége azonban visszatartotta attól, hogy összehasonlítsa a körülményeket a nagykanizsai Európa-bajnokságával.

Nyugatnak indultunk Szilágyi Józsi barátommal, aki tizenhat órát levezetett, és megérkezve azt hittük, hogy 180°-ot tévedtünk. Leszámítva a botkormányos illemhelyet, a körülbelül 100 emberre jutó két zuhanylehetőséget, az áramfejlesztő (!) éjjeli leállását, igazán „európai” körülmények között éreztük magunkat. A roncstelep mellett volt még sok üregi nyúl, valamint kukoricás, amely a verseny végén játszott fontos szerepet. Én a Q'TAY FLY Repülőklub, Sárvár képviseletében mint technikai kísérő voltam jelen. A klub Helmut Stern vezetésével biztosította a hat résztvevő csapat számára a gépeket. A versenyszámok, melyeket Sir Richard kitalált, igazi hátimotoros feladatok voltak. A mi majdnem 400



Jobb szélén a szerző.

kilogrammos és 50 kilométer/órával repülő gépeink nem voltak igazán össze mérhetők a későbbi győztes orosz páros egyszemélyesből átalakított, hagyományos ernyővel repülő gépével (például szlalomban a pontok távolsága). Talán az óvásokban kellett volna jobbnak lennünk – volt, hogy a marshall (orosz) segített elstartolni kissé túlterhelt gépüknek, nekem meg szólt, ha ernyőterítésben segédkezni akartam. Az időjárást sárkányos szemmel jellemezte Vince – nap, eső,

A magyar csapat: Szilágyi Krisztina, Szilágyi József és felesége, Kocsis István és Vargyai Livia



viharos szél –, mit tehetnék hozzá ernyősként?

Talán még hab a tortán, hogy mindig a két-személyes paratrájkok versenyszáma volt az utolsó. Általában zseblámpa kellett ahhoz, hogy a feladaton kívül a sárga trikós marshallokat is megtalálhassuk, akik illő távolságból, a sötétben pontoztak.

A végére a kukorica is megérett, és azt megsütve egy szívélyes meghívásra cseh barátainkhoz látogattunk, a többiekkel együtt. Itt megosztották velünk kilenc hordó sörüket – a gyorsítót nem számolva



Készülődés a felszálláshoz

–, majd egy kölcsön gitárral alkalmi formációt alakítottam a házigazdákkal, fergeteges hangulatot teremtve.

Végül hosszú késéssel, egy kimustrált teherautó platójáról (nem mindig működő hangosítással) kihirdették a győzteseket. Egyes paratrájkban és párosban is orosz győzelem, Helmut Stern–Olivia Zechner ezüstérmes, ukrán barátunk, Ruszlán bronzérmes, a Kocsis István–Vargyai Livia duó negyedik, Szilágyi József lányával, Krisztivel ötödik, hatodik a svájci team és végül az izraeli csapat. A győztesek himnuszát Ruszlánéknak élőben énekelve kellett előadni, mert a rendezőknek ez nem sikerült. Szépséghiba (-tapasz): a szövege a régi szovjet himnusz volt. Mindazonáltal felejthetetlen élmény volt,



Két versenyszám között

ahogy az ég egy termékszámában tele volt szebbnél szebb ernyőkkel, és élvezhettük a verseny utáni "levezető" wingovereket, méghozzá az igazi profiktól.



A Szilágyi duó



Szaky

www.szaqi.hu/pg
30/318-5555

Fly Castelluccio tandem trájk

Szakolczi Norbert írása és fotói
Mindig is nagy álmom volt, hogy a hátmotoros megaélményt megoszthassam a barátnőmmel is. Első lépésnek megszereztem a tandempilóta-jogosítást. Következő lépésnek a megfelelő teljesítményű erőforrás kiválasztására helyeztem a hangsúlyt. Hosszas gondolkodás és válogatás után úgy döntöttem, hogy a Fly Castelluccio Energy hátmotor-családból a SMN130-as hátmotort szerzem be.

Ez eddig jól hangzott, de nem tudtam eldönteni, hogy lábról induljak a tandemmel, vagy trájjal próbálkozzam. Lábról való indulásnál mindig is abban láttam a veszélyt, hogy gyorsításnál megbotlik az utas, aminek ki tudja, milyen következményei lennének. Így tehát a trike mellett döntöttem.

Meg is vásároltam a Fly Castelluccio cég által gyártott tandem trájkot, ami meglehetősen pozitív paraméterekkel rendelkezik. Maga a trájk a két beülővel együtt 25 kilogrammot nyom! Ez azért fontos, mert egy átlagos tandem ernyővel repülhető. A trájk elég kényelmes, de ne várjunk tőle csodákat: két 180 centiméter körüli ember vígan repülhet a szerkezet-

tel, de ennél magasabbaknak én nem ajánlanám. A hátmotor, melyet használok, 30 kilogramm teljes tankkal, erre jön a trájk plusz az ernyő súlya – így összesen körülbelül 65 kilogrammot nyom. A trájkot tárolás szempontjából is nagyon jól „kitalálták”: 1 darab (!) csavar kivételével az egész trájk összecusukható, így akár egy személyautó hátuljában is szállítható. Ennek ellenére hihetetlenül masszív a felépítése, aminek az elrontott leszállásoknál lehet jelentősége (erre az én eddigi nagyjából 50 startomnál kétszer volt példa). A kerekek – a minél jobb rugózás érdekében – szabályozható nyomásúak. Jól eltalálták a tengelytávot is, a trájkot ugyanis elég nehéz megborítani (teszteltük). Az egész szerkezet összeállítása teljesen szétszedett állapotból körülbelül 20–30 percet igényel, amiben a motor beállítását és az ernyő felcsatolását is beleértve. A pilóta beülőjét nagyon egyszerűen be lehet állítani a megfelelő pozícióba, így az utas a pilótát nem zavarja, vagy csak minimális teret vesz el a kilátásból, nagyjából annyit, mint a gyalogos tandemnél. Rendkívül fontos a megfelelő ernyő kiválasztása. Jól és könnyen startolható tandemet célszerű választani, mivel a trájkos tandem start nem olyan egyszerű, de megtanulható. A

trájkban az eddigi utasok – elmondásuk szerint – mindvégig kényelmesen ültek, és a vállmagasságban végigfutó keret jelentősen növelte a biztonságérzetüket.

Nagyon kellemes élményekről tudok beszámolni a szerkezettel kapcsolatosan, a tény pedig, miszerint egyetlen hónap leforgása alatt 30 utast reptettem meg, azt hiszem, magáért beszél. Tudom, nem a mennyiség, hanem a minőség a fontos, de ez így jött össze. Már alig várom a következő nyarat, amikor este, nyugodt időben órákat repülhetek majd a kedvesemmel, és meg tudom neki mutatni mindazt, amit az ember ebből a perspektívából lát. Én személy szerint a motoros tandem repülés ezen formáját elég biztonságosnak tartom utasrepültetéshez.

A Szaky által mért műszaki adatok

65 kg pilóta + 55 kg utas:
Emelkedés: 1,8–2 m/s
Fogyasztás: 4 l/h
Felszállóút: kb. 30 m

65 kg pilóta + 80 kg utas:
Emelkedés: 1–1,3 m/s
Fogyasztás: 5 l/h
Felszállóút: kb. 80 m

65 kg pilóta + 90 kg utas:
Emelkedés: 0,8–1 m/s
Fogyasztás: 6–7 l/h
Felszállóút: kb. 150 m

A trájk anyaga: alumínium + acél
Súlya üresen: 15 kg!!!

Kompatibilis:
Fly Castelluccio Energy széria

Felhasználási terület:
tandem + szóló repülés

Légcsavar: SMN Mini 2 GT
(Ez nem a gyárilag adott csavar!!!)



28 Néhány gondolat az MLR GPS-ről

Farkas Tibi írása és fotója

A GPS-ek a fejlődés eredményeképp gyorsan elterjedtek. Kitűnő műholdas navigátorok, főleg 2000 májusa óta, amikor az Egyesült Államok megszüntette az SA (Selective Availability – globális lerontás) sugárzását. Ennek hatásaként a pozíció-meghatározás pontossága nőtt, melynek mértéke függ a nap ionoszférára gyakorolt zavaró hatásától. Bővebb információ: <http://www.igeb.gov>
Az MLR GPS SP 24XC siklóernyős változata az általános navigációs funkciókon túl kifejezetten alkalmas siklóernyős repülések segítésére is. A GPS szoftverét a siklóernyős szövetségek, illetve a nemzetközi szövetségek által rendezett versenyek követelményeinek megfelelően módosították. Az SP 24XC siklóernyős változatot a Francia Siklóernyős Szövetség (FFVL) minősítette.

Főbb speciális jellemzői:

Track – bejárt útvonal

– 4000 pont tárolására van lehetőség
– védett pontokat csak PC-vel lehet letölteni

– a bejárt útvonal mintavételi intervalluma meghatározható időegységben vagy távolságban.

Siklási szög

– pillanatnyi pozíciója az érkezési pozíció és a repülési magasság függvényében kerül kiszámításra, tehát az a szög, mely a célállomáspont eléréséhez szükséges.

Klónozás

– az egyik vevőben tárolt pontok és útvonalak egy másik vevőbe automatikusan átmásolhatók.

A fenti jellemzőkön túl néhány sajátosság szoftvermegoldást tartalmaz, melyek a versenyeken a repülési útvonal, a forduló-



lópont és más adatok ismeretében az egy-séges értékelést veszik alapul.

A GPS kompatibilis a Brauninger Alti Vario magasságmérővel.

Nagy pontosságuknak köszönhetően a GPS-ek használata – a légi és a vízi alkalmazás mellett – mostanra kiterjedt az utca-szintű térképek tárolási lehetőségeire is, ami nagy könnyebbséget jelent a földi navigációban.

IGOL olaj hátimotorosoknak

Farkas Tibi cikke

Néhány éves hátimotoros tapasztalatom és a különféle olajtípusok alkalmazásának eredménye igazolta az IGOL olaj érdemleges használatát. Pontosabban az IGOL STS Racing olajról van szó.

A francia cég által ajánlott többféle változatának kipróbálását követően maradtam a fentebb említett típusnál. Nagyon magas teljesítményű, szintetikus technológián alapuló, észter bázisú, két-

ütemű-kenőanyag. Speciálisan az intenzív használat feltételei szerint készítve. Az alacsonyabb fordulatszámú motoroknál – pl. SOLO210, SIMONINI, HIRTH – 1:50-es keverési arány ajánlott. Ez bizonyított az arab országok 50 °C körüli hőmérsékletében is. Kicsi kokszolási hajlama van. API TC TSC 3+ osztályba sorolt olaj. Rendszeresen repülök barátaimmal itthon, a Mátra környékén. Köreinkben elterjedt, és tudom ajánlani mindenkinek. Beszerezhetőség: Farkas Tibornál (70/389-6572) 2300 Ft/liter áron, illetve speciális szaküzletekben, de ott valamivel drágább. Nagyobb fordulatszámú motoroknál – pl. RDM, stb. – inkább az IGOL STS R Competition olajat tudom ajánlani. Nagy fordulatra fejlesztett 100% szintetikus, 100 % észter bázisú kétütemű-motorolaj. Az STS R változat ára 3600 Ft/liter.

Megjegyzésként említem a CASTROL Super TTS félszintetikus olaj használatát, mely szinte teljesen megegyezik az IGOL STS olaj összetételével. Mind a PARAPOWER, mind a FRESH BREEZE gyárak ajánlják hátimotorjaik üzemeltetéséhez.



Két és fél óra alatt a Fertő-tótól Szegedig

29

– Tudom, hogy másoknak ez esetleg nem nagy dolog, de mindenki a saját gépéhez, és az időjárás körülményekhez viszonyítsa, amit tesz – írta Patonai Tamás abban az e-mailben, melyben a Fertőszentmiklós–Szeged–Fertőszentmiklós közötti repüléséről is beszámolt. A három „közreműködő” – Bábinszky Gábor, Szanati Pál és Patonai Tamás – koprodukción készült cikkét lényegében változtatás nélkül közöljük.

Bábinszky Gábor, Patonai Tamás

és Szanati Pál cikke, Patonai Tamás fotói

A Szombathelyi Repülőklub fertőszentmiklói csapatának három tagja (Bábinszky Gábor–Szanati Pál CXMD, Patonai Tamás C17 TN) elhatározta, hogy két géppel elrepül Szegedre. Az időjárás viszonyok nem voltak a legkedvezőbbek: 35–45 kilométer/órás szél, erős turbulencia. Ez utóbbiból eltekintve utunk odafelé simának mondható volt, a földhöz képest 120 kilométer/órás átlagsebességgel. Aki ismeri a CXMD repülési tulajdonságait, tudja: ez azért nem rossz. Kihasználva a rendkívül erős magassági szelet, 1000–1200 méteren tettük meg az utat. A Fertőszentmiklós–Szeged szakaszon egyetlen pihenőt tartottunk, mégpedig Balatonfőkajáron, alapvetően ismerkedési szándékkal. Vendéglátónkról, Vörös Gyuláról csak a legjobbakat mondhatjuk. Úgy fogadott, mintha legalább tíz éve ismernénk egymást, holott addig csak telefonon beszélünk. Mindvégig figyelemmel kísérte utunkat: bárhol is szálltunk le, érdeklődő hívása nem maradt el. Hasonló kedvességgel és barátsággal fogadott Makra Zoltán Szegeden. Azonnal intézkedett, hogy gépeink helyet kapja-





Indulás Fertőszentmiklósról

nak a hangárban, és felajánlotta, bármikor indulunk reggel, kijön és ott lesz. Mivel a tervezettnél jóval korábban érkeztünk, Bábinszky Gábor – aki egyébként szegedi származású – kihasználta az alkalmat, és bemutatta a számára oly kedves várost. Az idegenvezetés, valamint a helyi specialitás – cseresznyepálinka és szegedi halászlé – elfogyasztása után megállapítottuk, hogy Szeged valóban olyan szép, mint mondják.

Reggelre az időjárás végképp „ellenünk fordult”. Időnként viharos szembeszélben tettük meg az utat. Erre a szakaszra az időjárás miatt több leszállóhelyet is be kellett iktatnunk. Szeged–Kiskőrös: 1 óra 45 perc. Kiskőrösre érkezve hamarosan előkerültek vendéglátóink, Frei László és



Érkezés Fertőszentmiklósra

a többi sárkányos. A Vörös Gyula kapcsán említett kedvesség rájuk is jellemző volt. Nagyon jó érzés volt leszállni közük és beszélgetni velük. Pillanatok alatt egy nagy család, a sárkányosok családja lettünk. Aztán ismét irány Balatonfőkajár. Egyik repülő társunk Dunaföldvárig el is kísért bennünket.

Ekkor kezdődött a számunkra igazán nehéz szakasz. A meteorológusok által jóslt idő megérkezett! A rádióban a nyugat tájékoztatót hallgatva mást se hallottam a merev szárnyú gépek pilótáitól, minthogy a viharos szél miatt leszállunk..., megszakítjuk a repülésünket..., holnap folytatjuk..., valahogy hazaérünk... Mi pedig küzdöttünk a levegőben. Gépeink a leghihetlenebb akrobatamutatványokra készítették minket. Hol dugóhúzóból, hol átesésből kellett kivenni a repülőt. Előfordult, hogy a sárkány minden átmenet nélkül kezdett 7-es varióval spirálba süllyedni, majd két dobás és vízszintes repülés. Kiskőröstől számítva 2 óra 10 perc elteltével, szemerkélő esőben érkeztünk Balatonfőkajárra. Az elmaradhatatlan telefonhívások – ekkorra Frei Laci is bekapcsolódott – lebonyolítása után rövid kényszerpihenő a hangárban.

Ha eddig erős szélről beszéltünk, nem tudom, hogyan írhatnánk le az ezt követő szakaszt. Teljes szembeszél, erős, viharos lökésekkel – mindez természetesen a Bakony felett. A Balatonfőkajár–Dáka szakaszt már nem tudtuk kötelékben megtenni. 100 és 1200 méter közötti valamennyi magasságot próbáltuk megrepülni, de reménytelen vállalkozásnak bizonyult. Egyetlen apró momentum a körülmények érzékeltetésére: Veszprém elejétől Veszprém végéig a repülőút 30 perc volt. A Bakony felett képtelenség volt



Balatonfőkajáron

tartani a kurzust – mentünk, amerre völgyet láttunk. Küszködés és kitartó repülés után szálltunk le a dácai repülőtéren. Bevártuk egymást, s innen már kényelmesnek mondható, 600 méteres magasságban tettük meg a maradék utat a Fertőszentmiklósra. Az immár megszo-kottá vált telefonhívások után családtagjaink is megérkeztek.

Köszönetet kívánunk mondani minden repülő társunknak, aki várt bennünket, és osztozott az örömeinkben. Külön köszönet Makra Zoltán szegedi sárkányos főpilótának, valamint Frei Lászlónak és Vörös Gyulának.

A Duna felett

**Műszaki adatok:**

Bábinszky–Szaniati CXMD szárnyal és Rotax 582 motorral, Patonai C 17 TN szárnyal és Hirth 2703 motorral repült.

Repüléssel töltött idő:

Fertőszentmiklós–Szeged: 2 óra 30 perc, talajhoz képest mért átlagsebesség 120 km/h.

Szeged–Fertőszentmiklós: 7 óra 10 perc, talajhoz képest mért átlagsebesség 42 km/h.



Kiskőrösön

Mezei Kati írása, Vízaknai Sándor fotója
Az egri Apollo találkozón, egy esemény kapcsán ismerkedett meg Ferinc Vince egy krasznai román pilótával, akit a többiek csak Janóként emlegettek. Utasa, az ugyancsak krasznai Vízaknai Sándor – leendő pilóta – a tolmács szerepét töltötte be.

– Ugyanolyan szárnyal repültek, mint én – emlékszik vissza Vince. – Aztán egyszer csak „elesett” a gépük. Másnap szólta nekik, rossz helyen van a felfüggesztés, részben ez okozhatta a bajt.

A beszélgetés a 6. Krasznai Napokon folytatódott, ahová – Vízaknai Sándor közreműködésével – Kraszna polgármestere több magyar sárkányost meghívott. A nagykanizsaiakat Vince, a békéscsabaiakat Barna Lajos, Kovács Péter, dr. Kövesdi József, Szász Pali, Zoltán Tibor, Kovács Ervin, Nagy Károly és Szendrői Mihály képviselte, összesen öt géppel és különböző családtagokkal. A közel harminc vendéget Vízaknai Sándor és egy munkatársa szállásolta el és etette-itatta „nulla-huszonnyolcban”, vagy ahogy Vince fogalmaz, majdhogynem lakodalmas stílusban.

– Bár a rendezvény apropóját a szüret adta, jóval több volt az ilyenkor szokásos mulatságnál – meséli. – Inkább afféle városi PR-nak nevezném. Volt többek között ökomenikus istentisztelet, szüreti felvonulás, vásár, fogathajtó verseny – mindebből nem sokat láttunk, tekintve, hogy magunk is a hivatalos program részét alkottuk. Kraszna és a Kiskőrös környéki Imrehegy pedig testvérvárossá fogadták egymást.

Arrafelé egyébként szinte mindenki beszél magyarul, aki esetleg mégsem, az is érti a nyelvet. A nagyjából 6000 lakost számláló település már kisvárosnak számít: saját kórháza van, hat felekezeti kép-



viselteti magát – a sportrepülés azonban, mint olyan, mostanáig lényegében ismeretlen fogalom volt.

Ami nem csoda: Kraszna környékén nem-hogy reptér, de egyelőre ideiglenes fel- és leszállóhely sincs. A rendezvény idejére a helyiek – más lehetőség nem lévén – egy libalegelőt neveztek ki „repülőrétnek”, amely gyakorlatilag egy minden irányba lejtő domb volt, s már csak az erős turbulencia miatt sem volt alkalmas placcnak. Szerencsére a békéscsabaiak találtak egy jó kis helyet a domb tetején. Igaz, a pálya végétől alig száz méterre 8–10 méter mély szakadék tátongott – de hát minden, ugye, nem lehet.

– Sanyi egy hordó benzinnel is megszponzorálta a rendezvényt, így ingyen fuvaroztuk a helybelieket. Két nap alatt nagyjából 150 földön járóval ismertettük meg a repülést.

Közben többször megáztunk, és az utolsó, minden addiginál kiadósabb eső miatt több tucat önkéntes le is maradt a repülésről. Az „akció közben” készült digitális képek osztatlan sikert arattak a városházán, ahol egy teljes napig szünetelt a munka, mert a polgármesteri számítógép le volt foglalva – ismét Vince szavaival élve – „fotónézésileg”. A sárkányosokat pedig visszavárják Krasznára – már csak azért is, mert utasrepültetés terén súlyos restanciájuk van.



Mezei Kati írása,
 Szabó Péter és Szabó György fotóival
Eredeti módon emlékeztek meg a gödöllőiek a repülés 100. évfordulójáról. A Szabó Péter–Tardy Tamás koprodukcióban szervezett országos hátimotoros találkozón a PPG-sek nem hivatalos hazai rekordot állítottak fel azzal, hogy minden addiginál többen – szám szerint tizenhatan – emelkedtek a levegőbe, többé-kevésbé szervezett kötelékben. Ami első olvasatra talán szerény teljesítménynek tűnik, de tekintve, hogy a hátimotorosok optimista becslések szerint sem lehetnek hetvennél többen az országban, ez az arány semmiképp sem mondható rossznak.

Mint az valószínűleg sokak számára ismeretes, a gödöllői gyalogernyősök és hátimotorosok jelenleg két egyesület közül választhatnak, és a jelek szerint a közeljövőben újabb klubbal bővül a repertoár. A találkozó azonban minden tekintetben e szervezetek fölött állt – a főrendezők például eleve más mezben játszanak.

– Az utolsó pillanatokig bizonytalan volt, hogy mennyien vesznek részt a rendezvé-

nyen – mondja Szabó Péter, aki jelentős gyalogos múltat tudhat magáénak, és augusztus óta hátimotorral is repül. – Meghívásunkra első körben hat-hét PPG-pilóta jelzett vissza az ország különböző pontjairól, és nagyjából ennyien vagyunk mi, gödöllőiök is. Márpedig a konkrét számadatok iránt erősen érdeklődtek az írott és az elektronikus sajtó képviselői, illetve – éppen a várható médiamegjelenés kapcsán – a lehetséges szponzorok is. Több cég és magánszemély a fenti rizikófaktor ellenére is hajlandó volt hozzájárulni a maga eszközeivel rendezvényhez. Szabó Peti és Tardy Tomi pedig lényegében saját zsebből finanszírozta meg az érdemi bevetéssel legkevésbé sem kecsegtető projektet, különös tekintettel a gulyásra.

A résztvevők végleges számánál csak az időjárás volt kiszámíthatatlanabb.

– Bár a rendezvényt megelőző három napban mindvégig esős, havas, borús időjárás volt, én mindháromszor repültem – folytatja Peti. – Aztán a találkozó reggeli gyönyörű kirándulóidőt hozott, az erős szél azonban alaposan megnehezítette a dolgunkat.

Premier főpróba nélkül

A pilóták és a rendezők – érhető módon – óvatosan közelítették meg a kötelékrepülés kérdéskörét, ráadásul a főpróbát alpból „letiltotta” az időjárás. Aztán eljött a várva várt almulás, így napnyugta előtt még éppen „belefért” a programba a tervezett kötelék.

– Elsőként startoltam el, és fél órán belül a teljes mezőny a levegőben volt – meséli Tardy Tomi. – Határtalan boldogsággal töltött el, amikor az utolsó társam is felszállt. A legszívesebben kiabáltam volna. Én voltam fent a legtovább, majd lefagyott a kezem, ezt azonban egyáltalán nem bántam. Tizenhat magyar hátimotoros volt egyszerre a levegőben – amire mostanáig nem volt példa, így ez a repülés egyfajta nem hivatalos hazai rekordként is értelmezhető. Az persze vitatható, hogy a formációt mennyire lehetett zártnak nevezni. Legyen elég annyi, hogy e tekintetben kísérletiesen emlékeztetett egy néhány évvel ezelőtti, matkópusztai sárkányos kötelékrepülésre. Egyéb vonatkozásban viszont többek között azért sem, mert Gödöllő környékén nincs az átstartolást és a légifotózást elviekben kizáró objektum. (Az említett – nem feltétlenül publikus –

Gíbert Miki a Back Bone tolóerejét teszteli.



Ambrózy Peti a Miniplane-nel.

sárkányos köteléknek valószínűleg többen hallották hírét annak idején. Az esetleges további érdeklődőknek legfeljebb négy szemközt, szóban vagyok hajlandó beszámolni a részletekről.)

– A biztonságot szem előtt tartva ötfős csoportokban, illetve 50 és 200 méter között különböző magasságokban repültünk – fűzte hozzá Tardy Tomi. – A jövőben viszont változtatni kívánunk ezen a koreográfián, mivel egy 200 méteres körben minden további nélkül elfér tíz-húsz hátimotoros. Az 50 méteren repülőket a városból már nemigen látták.

Magánakció – legális keretek között

Szerencsére – és persze az előzetes beharangozónak köszönhetően – a civilek a reptérre is „begyűrűztek”. Igaz, sokan közülük feladták a mind kilátástalanabbnak tűnő küzdelmet a 0 °C körüli hőmérséklettel, de a kötelékrepülés időpontjára lassan „visszaszivárogtak”.

Szabó Petiék máris hasonló találkozó szervezésén gondolkodnak; ennek persze inkább a következő szezonban lesz realitása. Szeretnék, ha az ilyen és ehhez ha-



Edina



Szabó Péter

sonló összejövetelék hagyománnyá válnának, akár különböző bázisokon megrendezve, akár „összevont” formában – ez majd idővel letisztul. (Gödöllő egyébként mostanra valóságos „nagyhatalommá” nőtte ki magát, persze PPG-léptékben.) Minden esély megvan arra, hogy a hátimotoros tábor jövőre akár háromszorosára növekedjen; a következő rendezvényeken várhatóan nemcsak a megszokott „kemény mag” vesz majd részt. Ami önmagában na-



Tardy Tomi

gyon jó, Tardy Tomi és mások szerint viszont célszerű lenne a jelenleginél szervezettebb formában „üzemelni”:

– Aki nem tagja az MRSZ-nek, nyilván klubtag sem lehet, következésképpen kimarad az információáramlásból. S mivel a hátimotorozás bizonyos szempontból úgy mond „lazának” nevezhető – bepakolom a cuccot a kocsiba, kimegyek a rétre és mindenféle asszisztencia nélkül felszállok –, néhányan hajlamosak a „járulékos” dolgokat – úgymint pilótavizsga, repbiztonság, biztosítás stb. – is lazán kezelni. Tartok tőle, hogy az ilyesfajta partizánakciók előbb-utóbb a sport jövőjére is kihatnak; elég, ha csak a szabályozást említem. Ez pedig egyikünknek sem jönne jól... Az MRSZ-tagdíj pár ezer forint, és ha ne adja Isten, bármi történik, mégiscsak egy szervezet áll az ember mögött. A pilótavizsga sem ördögösség, még érte-ségi sem kell hozzá...

Hirdetési tarifáink

1/6 oldal 1500 Ft
1/3 oldal 3000 Ft
1/2 oldal 4500 Ft
1/1 oldal 6000 Ft

Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseidet a megjelenés hónapjának 2-áig, e-mailen, vagy telefonon juttasd el hozzám. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. **Fizetni a feladással párhuzamosan**, normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: ASE, 1550 Budapest, Pf. 59. A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérek, írd be: „hirdetés”.

Magyar Bertalan
(beric)

E-mail: beric@index.hu
 Tel.: (28) 514-791; (30) 9642-652

Startkönyvet vegyetek!

Megújult, színvonalasabb formában ismét kapható startkönyv az MRSZ-ben. Ára 400 Ft/db.

A 2004-es évre terveink szerint két üzemeltetési alapokmány lesz szükséges: a startkönyv, benne az érvényes jogosítás bejegyzésével, és az alkalmassági kártya, hátoldalán a biztosítást igazoló matricával. Az MRSZ liszensz a jelenlegi javaslat szerint nem lesz kötelező, csak a külföldön repülni szándékozók számára (IPPI kártyával együtt). Az MRSZ licen-szhez igyekszünk külföldre érvényes felelősségbiztosítást kötni. Az MRSZ tagságot a Sporttörvény által kötelezővé tett sportigazolvány fogja igazolni.



Bővebb tájékoztatást a novemberi szakmai vezetői továbbképzéseken fogok adni. Egylőre most pótoljátok startkönyvi hiányaitokat.

Guriga



LAMINAR 14 ST sárkányrepülő (árbc nélküli) ELADÓ

1998-as, jó állapotú
Ár: 1000 Euro,
vagy annak megfelelő Ft
Telefon: (20) 3417-539
E-mail: uf5@freemail.hu

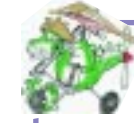


Racer GT

**503-as motorral,
 C15 és C17
 szárnyal eladó.**
Tel.: (30)2819-754
 (s)



**Kétszemélyes
 ujszerű 3 kerék rugózott,
 burkolt trike**
 Rotax motortartóval,
 műszerekkel eladó.
 Buran motor eladó.
Ár.: 260 ezer, 70 ezer.
Tel.: (3630) 953-2196



**Bogdola 14 szárny,
 Bogdola trike-ka,
 462-es, vizes Rotax
 motorral,
 3 tollú Aviatika
 légcsavarral eladó.**
Írányár: 1,4 millió Ft.
Tel.: (70) 234-0509



Tavalyi Pepi-pondró

közepes méretben - szinte vado-
 natú, alig repült -

ELADÓ

Ajándékba hozzá egy régebbi,
 egyszerűbb, de szintén nagyon
 kényelmes (4 pontos felfügg.)

Tel.: (20) 3835-887



Willswing RamAir 154 gyalogársárkány eladó.

Gyártási év: 1995. Jó állapotú,
 törésmentes. repült ideje: 231
 óra. Ára 145 ezer Ft két db.
 gyári új trapézzsárral.

**Négy éves Pepi pondró men-
 tőernyővel eladó, ára 30 ezer Ft.**

Mészáros Ferenc
 06/ 20/9614-233

ENAIRBGY

(20) 9458-658

SIKLÓERNYŐS ISKOLA

SIKLÓERNYŐS
TANFOLYAMOK

Teljes felszerelést,
oktatói anyagot
biztosítunk!

ÚJ ÉS HASZNÁLT FELSZERELÉSEK

Enyők					
Típus	Szín	Súlyfejtés	Állapot	DNY	Érték
Uip Ultra	Rozsaszín	85-110	Extra	2	1926
Uip Ultra	Fehér	85-110	Extra	2	1927
Adventure Sigma 3	Zöld	75-95	Extra	2	1994
Proxima Compact	Fehér	85-110	Uj	2	1988
Enyx Sigma	V. kék	90-105	Extra	3	1992
Enlid Sigma IX	Lilla	60-75	Extra	2	1992
Arco Balance	Piros	85-110	Extra	1-2	1998
Enlid Saber	Fehér	80-100	Uj	2	2002
Autowave Sport M	Piros	80-100	Uj	1-2	1996
Enlid Galaxy tandem	Fehér	150-200	Uj	2	1996
Adventure Biberá tandem	Fehér-sárga	140-210	Extra	1-2	1998

Betűk

Típus	Szín	Készítés	Méret	Pretekter	Érték
Dunatoronolo	Fekete	G/RS	M	Airbox	2029
Proxima	Fekete-piros	G/RS	M	Airbox	2029
Proxima	Fekete-piros	G/RS	M	Karbox	1999
Si Line Racer II	Fekete-kék	G/RS	M	Airbox	Uj
Si Line Racer II	Kék-fehér	G/RS	M	Airbox	Uj
Si Line Racer II	Fekete-piros	G/RS	M	Airbox	Uj
Si Line Project	Fekete-kék	G/RS	M	Airbox	2001
Si Line Project	Fekete	G/RS	M	Airbox	2001
Si Line Project	Fekete	G/RS	M	Airbox	1999
Si Line	Fekete-zöld	G/RS	L	Airbox	2000
Proxima	Fekete-piros	G/RS	L	Airbox	2000

Mentőernyők

Típus	Súlyfejtés	Állapot	Érték
Uip Ultra	100	használt	39 ezer Ft
Uip Ultra	120	használt	1999
Uip Ultra	120	használt	36 ezer Ft
Uip Ultra	100-120	használt	39 ezer Ft
Uip Ultra	86-98-118	használt	65 ezer Ft
Uip Ultra	120	Uj	88 ezer Ft
Uip Ultra	120	Uj	65 ezer Ft

Sisakok

Típus	Szín	Méret	Altvédő	Érték
Charly Insider	Médi	Rendelésre	Igen	Uj
Charly Insider	Fehér	Rendelésre	Igen	Uj
Charly Insider	Citrom	Rendelésre	Igen	Uj
Charly Air Control	Barni	Rendelésre	Biztonsági	Uj

Variók, GPS-ek

Típus	GPS-képes	Pé-képes	Érték
Graviner Competition	Uj	Uj	90 ezer Ft
Styck 4005	Uj	Uj	62 ezer Ft
Graviner IQ Comfort	Uj	Uj	59 ezer Ft
Graviner AV Pilot	Uj	Uj	45 ezer Ft

Overallok

Típus	Érték
Vadász Miga	Uj
Charly Montura	Uj
Charly X-Wing Windclapper	Uj
Charly X-Wing Economy	Uj

A használt felszerelések értéke az árakhoz 10% kedvezményt kapnak!

Charly Second Chance



65 ezer Ft

Legjobb minőség -
legkedvezőbb áron!

Német gyár -
német precizitási
Nagy választéki

... hogy a mentőernyő tényleg a **MÁSODIK ESÉLY** legyen!

www.firststerwalder-charly.com

AIRMAX
HUNGARIAN AIRSPORT PARACHUTE SCHOOL

e-mail : info@airmax.hu , net : www.airmax.hu

0620 9264-251

GRADIENT



Ózonne Kite-Akció!!!

GOLDEN DEMO 1-1-1
Egy ernyő mindenkinek!

Ózonne LITTLE DEMO 6.0 Demo Kite + Biggy (ajánlatkötés)
Október és November hónapban szíjazattal Kite tanfolyamot kínálunk.
Biggyval, sílécce! Snowboarddal és sok sok kiegészítéssel!



GRADIENT
ASPEN DNY 2



Végtelen síklás! Vmax 56km/h (28-as méter)
Válogatott kerettagoknak kedvezmény !!

2003 október végén: Termikrepülő tábor Bassanóban
részletek a www.airmax.hu-n vagy telefonon.



Köszönet: Both Lajos reptérparancsnoknak, aki a PPG-sek rendelkezésére bocsátotta a gödöllői repteret és áramot biztosított, a Red Bullnak, a Ballentine's Finlandia Vodkának, illetve azon belül Kocsi Tibornak, Szűcs Péternek, a gödöllői Csuhas Bt.-nek, valamint a szintén gödöllői C-PLAY DISCO-nak.

A „Rekorderek”: Ambrózy Péter, Balázs Róbert, Berkes Zsolt, Farkas Tibor, Galambos Ferenc, Gibert Miklós, Gyurcsó Attila, Kiszél István, Kovács Gyula, Nagy Tamás, Rozsnyói Ferenc, Szabó György, Szabó Péter, Szabó Tamás, Szakolczi Norbert, Tardy Tamás, Traub József

www.vamp-air.hu, mail@vamp-air.hu, telefon: +36 30 9 322 937

