

madártoll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 188. szám ■ 2007/1.





A Szabad Repülők Szövetségének lapja

Postacím: 1550 Budapest, Pf. 171.

Főszerkesztő:

KEREKES László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: laszlo.kerekas@hnmth.hu

(+Előfizetéssel kapcsolatos ügyek)

Szerkesztő, tipográfus:

MAGYAR Bertalan

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu

(+Hirdetésfelvétel)

Tördelőszerkesztő:

IFJ. MAGYAR Bertalan

Tel.: (20) 247-2504

E-mail: stellar@c2.hu

(+webszerkesztés)

Grafika:

HEMMERT László

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: TÓTH Imre

Honlap: www.madartoll.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 a Szabad Repülők Szövetségéhez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon:

A siklóernyő a legbiztonságosabb közlekedési eszköz!

Gondolatok a TB-rendelet kapcsán. Azt hittem, nyitott kapukat döngetek, nem gondoltam, hogy másfél évvel e nyilvánvaló felismerés után a kormány ezt másképp fogja látni. Lehet, hogy ahhoz, hogy rendbe jöjjenek a dolgok, kormányzás helyett honatyáink kezébe siklóernyő fékeket kellene adnunk... **4. oldal**

Elcsúszik-e a társadalom ürrülékén? A világon a madár és a rovarok után az egyetlen lény, aki fejfelé előre repül, a sárkányrepülő. Valamikor az ötvenes évek közepén egy Francis ROGALLO nevű úr, a NASA mérnöke maga sem tudta, hogy megteremtette egy tíz évvel később születő sportág, a sárkányrepülés repülőeszközét. **6. oldal**

Névjegy: VARGA Dénes. ...egy barátom hozott össze egy színész sráccal, akitől vettem egy lecsukott Nova CXC-t és egy tökéletes állapotú Pepibeulót. Az ernyőt vásárlás előtt ki is próbáltam Máriahalmon – valahogy lelökött a fickó a dombraól –, az volt életem első repülése! Aztán jött a Fly Away, csak a tanfolyamkezdesre két hónapot kellett várni! Nehéz időszak volt! **6. oldal**

Több súly, jobb repülés? Menyire változnak az idők! A 90-es évek elején a siklóernyők felülete nem lehetett elég nagy. Az Edel Team például 40 m² feletti gigantikus ernyőkön repült, hogy megnyerje az időtartam-versenyeket. Ez sikerült is, 0,8 m/s süllyedéssel. Ma a top akropilóták olyan – 14-15 m²-es – siklóernyőkön repülnek, melyek felülete ennek egyharmada... (a DHV Info cikke) **14. oldal**

Vezér^{tol}

Kedves Pilótatársak! Bizonyára mindannyiútoknak feltűnt, hogy az utóbbi időben a Madártoll nem a megszokott rendszerességgel, a hónap 20-a körül jelenik meg, hanem sokszor késik, néha a megjelenés átcsúszik a következő hónapra.

Ennek oka részben a folyamatosan romló külső feltételekben keresendő; ezek azonban mindannyiunkat sújtják, és egyébként sem mentik egy havi folyóirat megjelenésének akadozását.

Sokkal fontosabb, és a szerkesztők által nem mindig kivédhető ok, hogy (szinte hihetetlen, de) a lap anyagiánnyal küszködik. Magyarul: nem írjuk tele, mint egykoron. Pedig volna miről írni, ebben egyetérthetünk. Pár éve még sorban álltak a cikkek a számítógépben, ma úgy kell „könyörögni” értük.

Ezt súlyosbítja tovább az előfizetők elmaradása. Ráadásul 2007-től már nem is az ASE, hanem a Szabad Repülők Szövetsége a lap kiadója; így az ASE-tagság tagdíjába „épített” előfizetés sem automatikus többé. Ez oda vezethet, hogy a példányszámot drasztikusan csökkentenünk kell, ami nemcsak a fajlagos nyomda- és postaköltség emelkedéséhez, de hirdetőink elmaradásához is vezethet.

Mint tudjátok: tavaly októbertől a Madártoll az interneten is olvasható. A honlap indulásával párhuzamosan közvéleménykutatást indítottunk, arra várva a válaszokat, hogy melyik formátumot részesítitek előnyben. A lapban meghirdetett kérdésre írásban NEM kaptunk választ. Szóban annál többet: aki csak megemlítette, mind fontosnak érezte, hogy a Madártoll nyomtatott formában is fennmaradjon. Az internetes szavazás (talán érthetően) az internetes forma „győzelmét” hozta; ugyanakkor a szavazók egyharmada(!) az interneten is s papír-Tollat részesítette előnyben. Mindez azt bizonyítja, hogy a siklórepülőket egyetértéssel a lap szerkesztőivel abban, hogy a Madártollnak meg kell maradnia.

Ígérjük, mindent meg is teszünk ezért.

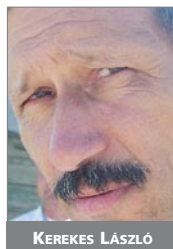
Titeket pedig arra kérünk: segítetek ebben; mindenekelőtt azzal, hogy megértitek: ez MINDANNYIUNK ügye – és munkája. Ígérjük: mi megcsináljuk. Ha segítetek a költségek előteremtésében azzal, hogy előfizetitek a lapot; és segítetek írásaitokkal, fotóitokkal valamennyiünk szépséges szenvedélyét megmutatni a világnak.

Jó leszállást!

a szerkesztők

Gondolatok a TB-rendelet kapcsán

Az alábbi írás kezdeményét 2005 vége felé írtam a *Madártoll*-ba. Azt hittem nyitott kapukat döngetek, nem gondoltam, hogy másfél évvel e nyilvánvaló felismerés után a kormány ezt másképp fogja látni. Lehet, hogy ahhoz, hogy rendbe jöjjenek a dolgok, kormányzás helyett honatyáink kezébe siklóernyő fékeket kellene adnunk... Érdekes dolog ez. Hiszen ezt a hülye is tudja! Mégis mindig mindenkinek bizonyítani kell, hogy miért is tartom igaznak azt, miszerint:



KEREKES LÁSZLÓ

A siklóernyő a legbiztonságosabb közlekedési eszköz!

Első eset:

A gépkocsi négy keréssel az úton áll. Állítólag 30 vezetett órával már megtanítanak arra, hogyan közlekedjek vele biztonságosan. Namármost: négy és háromnegyed év múlva attól a dátumtól, amikor lettem a gépjárművezetői vizsgát, a vizsgát követő 0 kilométer vezetési gyakorlattal is beülhetek az autóba. Jogosult vagyok vele a csúcsforgalomba is behajtani. Nulla gyakorlattal. És ez nem extrém! Mégcsak nem is sértek vele szabályt. Maximum pár gyalogost, néhány kerékpárost és a közlekedésben részt vevő egyéb társaim idegeit.

A siklóernyős sok napos gyakorlás után szerez „jogosítványt”. Ha huzamosabb ideig nem repül, képesítése visszaminősül, és nem repülhet önállóan. A tanuló 3 hónap kihagyás után is köteles újra kezdeni, a pilóta fél év kihagyás után mehet újravizsgázni. Ha nem teszi

szabályt sért. Ha ezt nem tudja, jogosulatlan a repülésre. Tehát a képzési rendszer, ha betartjuk, fenntartja a biztonságot adó gyakorlottságot. A gépjárműképzési rendszer pedig nem!

Ki is itt az extrém?!

Második eset:

A gépkocsival a jégre hajtasz, és az megcsúszik. Előfordulhat, ugye? Mi a teendő? Külön be kell gyakorolni az ilyen esetet, mert ha nincs meg a gyakorlat (az extra tudás), menthetetlenül ott a baleset. Elengedni a kormányt, ki hallott még ilyet? Az lenne csak extrém!

Az ernyő, ha turbulenciába kerül, becsukódik. „Engedd fel a féket, ne nyúlj bele, megoldja magától!” Ilyet hallottál már motoron, autóval, vagy bármi más-sal kapcsolatban?

Ki is itt az extrém?!

Harmadik

„Öreg szerinte repülj!”

„Miért?”

„Mert ez az idő neked való! Várd meg amíg megnyugsz az idő, akkor élvezni fogod.”

Ilyen párbeszédet sokszor hallottam már a starthelyeinken. Az autópályán ez így hangzik:

„U r a m ,
ön nem tud vezetni!”

„P o f á d
befogd!!!”

„Ja, bocsánat, nem akartam megsérteni”

(befelé: „felőlem meg is dögölhetsz...”)

A fenti három eset, bár csak a képzelet szüleménye, ha valaki mégis magára ismerne, az csak a véletlen műve. De ha valaki felismeri, hogy ilyen feltételek között a siklóernyő valóban a legbiztonságosabb repülőeszköz, akkor talán megszűnik ennek a sportágnak a vesszőfutása hazánkban. És akkor elhiszi talán a média és a jogalkotó is, hogy itt az ideje egysíkú riportjaival, rendeleteivel a háromdimenziós térbe lépni!

„... Tisztelt Honatyák! Tanulva ebből, ha nem megy a kormányzás, siklóernyő fékeket a kézbe! Ha nem megy, csak engedjétek el! A siklóernyő a legbiztonságosabb dolog a világon! Csak engedjétek el a fékeket



Sárkány: a repülés legmadárszerűbb formája

Vajon elcsúszik-e a társadalom ürülékén?

sosem elégszik meg azzal a lehetőséggel,

A világon a madár és a rovarok után az egyetlen lény, aki fejfelé előre repül, a sárkányrepülő. Valamikor az ötvenes évek közepén egy Francis ROGALLO nevű úr, a NASA mérnöke egy szerkezetet tervezett, amelylyel az űrkabint szeretne volna siklópályán a földre juttatni. Akkor még maga sem tudta, hogy megteremtette egy tíz évvel később születő sportág, a sárkányrepülés repülőeszközét.

A sárkányszárny akkoriban egy 15-20 kg-os szerkezet a kisgyerekek által eregetett sárkány formájára emlékeztetett, három cső két kúppalást alakra fűvódó vitorlafelületet biztosítva tartotta levegőben a pilótát.

A hőszerkezetek veszélyesek, lassúak és kis siklótéljesítményűek voltak, de nyugodt időben a magas hegyekről nagyszerű élmény volt lesiklani velük.

Az ember azonban nem azért nem madár, mert nem tud repülni, hanem mert

amit környezete nyújt. A magasabbra és messzebbre törekvésre egyre feszebb és kihegyezettebb, egyre szárnyszerűbb sárkányokat eredményezett, ami mellett folyamatos igény volt a biztonság megteremtése, így a mai sárkányok már sokszoros siklótéljesítménnyel és sebességgel, nagyobb szilárdsággal összehasonlíthatatlanul nagyobb biztonsággal repülnek, mint a hetvenes évek elején használt elődeik. A kezdetben ülő testhelyzetet biztosító hevederzetet felváltotta a pilótát fekvő pozícióban tartó és ezáltal a madár-szerűség érzését biztosító és egyben kisebb légellenállású zsák. Ebben a sárkányrepülő már tényleg inkább a repülő állatvilág egyedeire hasonlít, mint egy bebábozódott pondró.

Ahogy az állatvilágban a lepke, a pondró itt is



csodás színes pilangóvá válnak a sárkányrepülők. Könnyedségük és kecses vitorlázásuk láttán fel is sóhajtott a starthelyen mellettem álló ötéves-forma fiúcska: „Ha megpróbálnám, biztos én is tudnám...”

Pedig a kezdet nem volt ilyen egyszerű. Hazánkban 1973-ban a Műszaki Egyetemen kezdtek foglalkozni sárkányrepüléssel. A maroknyi csoport maga építette szerkezetekkel kezdte; sokáig csak kis dombokon rohángásztak, mint a mai kezdők az oktatáskor. Múltán terjedt el ekkoriban, hogy: a sárkányrepülő az, aki lábról indul, és pofára érkezik.

Agyerekbetegségeket azonban hamar kinőtte a magyar sárkányozás is, amely fejlesztésük eredményeként 1975-ben már elérte a világszínvonalat. 1979-re kitartó munkával létjogosultságát bizonyító repülésfajtává nőtte ki magát. A magyar versenyzők

ekkor már világversenyeken vettek részt, megteremtődött a hazai sárkányrepülő sport, aminek jó példája volt 1986-ban a Gyöngyösön rendezett Európa-bajnokság.

Ezalatt a világ haladt tovább. Megjelentek a lábról induló merevszárnyú szerkezetek. A sportág, amelynek nemzetközi szervezete a Szabad Repülők Nemzetközi Bizottsága nevet vette fel, ugyanis csak három kérdésben kötötte meg magát sportkódexében. Nevezetesen a

súlypont-kormányzási technika (idegen szóval a sport neve *Hang Gliding*, ami függve siklót jelent), lábról indulás és lábra (nem pofára) szállás.

Bemutakozott e sportfajta másik új kategóriája, a siklóernyőzés (az alumínium csövek nélküli sárkány).

A hagyományos sárkányrepülők a világban ekkor már túl voltak a 250 km-es távrepüléseken, és több mint 4000 méter magasságnyerést regisztráltak világrekordként ezzel a motor nélküli siklószervezettel. Elkezdődött a hegyről való startolás kizárólagosságát megszakító, vontatással való levegőbe emelkedés. Eleinte telepített csörlőkkel vagy gépkocsi-vontatással kerültek a levegőbe, később megjelentek a motoros sárkányrepülők: kicsiny furcsa háromkerekű szekereket illetve a sárkányszárny alá, és motor hajtotta légszárny került a pilóta mögé. A motoros sárkány, mint vontatógép ugyanúgy képes a levegőbe emelni a „gyalog-” azaz vitorlázó sárkányt, mint a motoros vontató repülőgép a vitorlázógépet.

A légivontatás kifejlesztésének úttörő



munkájából a hazai fejlesztés is jócskán kivette a részét.

Hazánkban az elsők között rendeztek légivontatásból versenyt és az első világverseny légivontatásból való megrendezése is Magyarországhoz kötődik, tíz évvel a nagy sikerű gyöngyösi EB után 1996-ban Dunaújváros adott otthont az első síkvidéki Európa-bajnokságnak..

A magyar sportolók a 90-es években egyre javuló nemzetközi eredményeket értek el, többször átírták a rekordlistát, és ma a legnagyobb magyar pilóta által repült táv meghaladja a 400 kilométert, 2000 decemberében pedig megszületett a magyar sárkányrepülés első világrekordja BERTÓK Attila révén, aki ahhoz, hogy ezt a kiváló eredményt elérhesse, már évekkel korábban Ausztráliába, a sárkányozás lehetőségeinek hazájába költözött. Magyarországon ugyanis ekkoriban már elkezdődött a hazai szabad repülés lehetőségeinek teljes felszámolása.

A huszadik század végére hazánkban 25 sárkányrepülő klubban mintegy félszáz jogosított sárkányrepülő oktató oktatta a sárkányrepülést a következő generációnak. A sportág biztonságát és a szakmai irányítás magas színvonalát képzett oktató és társadalmi szakmai vezetői gárda biztosította. A légijárművek alkalmassági vizsgálatokon estek át, a kezdeti barkácsoló sárkányépítést felváltotta az igényes sárkányrepülő fejlesztői és gyártói tevékenység. Életveszélyes lélekvesztők ekkor már nem kaptak engedélyt a levegőbe jutásra. Elveszítette aktuali-

tását az a történet, miszerint egyik pilótánk leszálláskor tartalmasan elbeszélgetett a mezőn dolgozó öregekkel, akik meglátva, hogy a szárny anyaga egyszerű paprika-fólia, végigmérték a pilótát és megkérdezték:

„Osztán maga ezzel röpköd?”

„Igen, ezzel” – húzta ki magát büszkén hősünk.

„Meg fog egyszer dögleni.” – hangzott a népi bölcsesség.

Úgy tűnt, a népi bölcsességen most kifog a modern kor.

De sajnos nem így történt. Hiszen amíg a múlt század végén a hazai sárkányozás szervezett keretekben több száz sárkányrepülőt tartott nyilván, mára ez a szám töredékére csökkent.

Amíg a hőskorban a sárkányrepülő klubok, vagy a repülőklubok sárkányrepülő szakosztályai bensőséges közösségek voltak, ahol az egyesületi élet keretei között a pilóták folyamatosan hozzájuthattak a repüléssel kapcsolatos információkhoz, lehetőségekhez, addig az új kor interneten ontja a reklámok között megbújó információkat ellepő

dezinformációt, megosztást és gyűlölethullámokat. A sárkányrepülők száma vésszesen csökken. Úgy tűnik: a sárkányrepülők kihalnak...

A sárkányok világa a 21. században úgy múlik el, mint a romantika kora. Hazánk lassan teljesen lemarad a fejlődésben, mert a technikai fölény, ami minden technikai sportban anyagi fölényt is jelent, nehéz lépést tartani. Amíg 1997-ben a Cumulus csapata bemutatta a hármas kötelekvontatást egyetlen vontatógéppel, ami a mai napig kuriózum a világ bármelyik fejlett sárkányozó országában, addig mára csak maroknyi elszánt hős marad meg a sárkányos sportban akinek a magyar viszonyok között nemhogy légtér, már felszállóhely sem jut. És bemutatóinkra nem hogy igény nincs, még engedély sem.

Mára a hazai sárkányrepülő sporttól minden korábbi támogatója elfordult. A sportfinanszírozásból – hiába nyerte meg világcsúcstartónk, Bertók Attila az elő világbajnokságot Amerikában – a sárkányozás semmit sem kap. A világ sárkányosainak aktuális rangsorában hiába van az első tízben két magyar, az a hazai sportvezetés számára nem számít sikernek. Egyéni áldozatvállásnak most már kevésnek tűnik a teljes felszerelés megvétele mellett a felkészüléshez szükséges milliók előteremtése és

a versenyeken való részvétel teljes költségének átvállalása. Még akkor is, ha ezek révén hazánkban a világban nem kis hírnevet és dicsőséget szereznek.

Hiába. A társadalom vezetői hibás és szakmailag éretlen döntése révén még a részegen kerékpározó állampolgárnak kijáró társadalombiztosítást sem kapják meg ezek a hősök. Ameddig régen dicsőség volt a bátorság és az áldozatvállalás, az a mai Magyarországon szegyen és gyalázat. Mert a jogalkotó azzá teszi.

Ha egyszer eljutunk odáig, hogy a levegőben folytatott sportágak ne pusztán egyéni áldozatvállalások legyenek, ha elérjük, hogy a társadalom igényként megjelenjen az egészséges életmód igényéhez kapcsolódva az egészséges felfogásmód megteremtésére való igény is, talán megkapják a repülősportok is azt a támogatást, ami látványával és személység fejlesztő varázsával hozzájárul egy valóban háromdimenziós, testileg, lelkileg és szellemileg is egészséges világ kialakulásához.

Őszintén remélem, hogy a szabad-ságot jelképező sárkányrepülő sport valódi megismerése hozzásegít ehhez. ■



Előadások a szabad repülőknek

2007-ben ismét indul szerdánként az MRSZ oktatótermében (Budapest, XIII. kerület Dagály utca 11. II. emelet) a szakmai előadássorozat siklórepülők számára. A szervezett előadásokat 19 órától kezdjük, alkalmanként egy 2x50 perces témát tervezünk feldolgozni.

Az előadások programja:

- Február 21.** **Olvassuk a felhők üzeneteit**
(az igazi pilóta az égre néz)
- Február 28.** **Felszerelés ismeret siklóernyősöknek**
(nem mindegy, hogy mivel)
- Március 7.** **A jogszabályok útvessztőiben**
(az elmarasztalástól a jogsegélyig)
- Március 14.** **TAVASZI SZÜNET**
- Március 21.** **Közlekedés a levegőben siklórepülővel**
(légikresz kritikával)
- Március 28.** **Elsősegély nyújtás**
(a fáról leszedéstől az életmentésig)
- Április 3.** **Termikelés és távrepülés**
(az első buboréktól a világcsúcsig)
- Április 10.** **Mentőernyő használat**
(van még esély)
- Április 17.** **Navigáció**
(GPS-el, vagy nélküle)
- Április 24.** **A magyar légtér**
(lesz-e nagyobb Magyarország?)
- Május 2.** **Versenytaktika a siklórepülésben**
(amíg nincs vége, addig nincs vége)

Reméljük, hogy a témák minden résztvevő számára hasznosak és élvezetesek lesznek. Az előadások mindenki számára nyíltak és díjmentesek. Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt!



Eladó! (anyagi okok miatt)
Apollo C15TN szárny
 (3 éves, 70 óra repült idővel)
Racer GT trike (az alacsony)
Rotax 503 motor
 Felújítva, teljes műszerezettséggel.
Ára: 1,5 MFt

A pusztacsalládi vagy a fertőszentmiklósi repülőtéren kipróbálható.
 Tel. (csak este fel): **(20) 7779-812; Nagy Imi**

Névjegy:

VARGA Dénes

**Szinte csak ketten vagyunk
 a kávézóban.
 Beszívom a fekete tea illatát,
 ami a csészénkben gőzölög.
 Kint sötét van
 és szakad az eső,
 de Dénes szavai
 napsütéses tájat
 varázsolnak szemeim elé...**

MIKE: Hogyan kezdte el repülni?

DÉNES: Nagybátyám pilóta a Malévnél, előtte pedig motoros géppel műrepült, így gyerekkoromban sokat jártunk repülőnapokra, az indíttatás innen jöhetett. Esztergomban voltam középiskolás, ott majdnem elkezdtem vitorlázni, végül szerencsére mégis siklóernyős lettem. Műegyetemi éveim alatt kezdtem el, '97-ben. A Schönherz koleszban a szobánkban már akkor is volt internet, egy hírfórumon kezdtem el kérdezősködni. Végül egy barátom hozott össze egy színész sráccal, akitől vettem egy erősen lecsukott Nova CXC-

t és egy tökéletes állapotú Pepi-beülőt. Az ernyőt vásárlás előtt ki is próbáltam. Máriahalmon – valahogy lelökött a fickó a dombról –, az volt életem első repülése! Aztán jött a Fly Away, csak a tanfolyamkezdésre két hónapot kellett várni! Nehéz időszak volt! Simonics Peti mellett BALÁZS Andris és SZÜCS Zoli oktattak, elég lelkes voltam, a tanfolyam alatt már fellógtam a Pilisre is.

Eleinte nem izgatott különösebben sem a távrepülés, sem a versenyzés, úgy éreztem már a Pilisen lejtőzgetés is igazán kitűnő dolog. Azért '98-ban már indultam Szlovéniában a Cross

Country Openen! Azt hiszem, repültem is egészen 10 km-et a Krska Goráról, ahová FÖRDŐS Zolihoz és SZEGEDI Mikihez csapódva mentem ki, nagy élmény volt. Abban az időszakban majdnem minden repülhető napon kimenetünk valamelyik hegyre. Persze ez lehet



Név: **VARGA DÉNES**
Születési idő: **1974. április**
(**Oroszlán**)
Klub: **ASE**
Ernyő: **Sol Tracer**
Státus: **Siklóernyő oktató**
Elérhetőség: **iweb@c2.hu**

később is így volt, mert volt olyan év, hogy kb. 1700 km távot repültem itthon, és ebből 7 volt 100km felett. Valószínűleg régebben jobb lehetett az időjárás, mert ezzel akkor csak második lettem az MKK-ban! Később azért sikerült nyerni is...

Közben persze elkezdünk külföldre is járni repülni. SZŐKE Gabival többször hirtelen felindulásból elmentünk Szlovéniába, Horvátországba, Olaszországba. Telente többször voltam Tene-rifén, ezek jó kis utak voltak, sokan mentünk, látványos helyeken nagyon jókat repültünk.

Mike: Manapság kevesebbet repülsz?

Dénes: Biztosan kevesebbet megyek ki repülni, a jó távos időkre azért megpróbálom szabaddá tenni magam, szerencsére ez általában sikerül is. Sajnos a több hetes utazásokra egyelőre nincs időm, európai, itthoni versenyeken igyekszem ott lenni, illetve gyarapítani a 100 km feletti távjaimat.

Mike: Mivel repülsz?

Dénes: A tavalyi idényben kezdtem el versenyernyővel repülni, előtte 2-3-as ernyőim voltak. Volt például négy FreeX Spark-om, minden évben kivégeztem egy jó állapotú használt darabot... Aztán Tenerifén kipróbáltam egyszer Palika Eclipse-ét, és úgy megtetszett, hogy vettem is egyet, repültem vele két szezont. Ezután jött a versenyernyő, egy SOL Dynamic AR, amitől tartottam kicsit, de kellemesen csalódtam. Idén pedig a SOL legújabb versenyernyőjével repülök, Tracer-nek

hívják.

Mike: Mire emlékszel vissza legszívesebben?

Dénes: Nehéz lenne bármit kiemelni, rengeteg nagyszerű élmény ért a repüléseim kapcsán, és nem csak a levegőben. Az első százast '99-ben sikerült megrepülnöm, ez akkor nagy öröm volt. Óbudáról indultunk, Sárkeresztesig jutottam. Vagy amikor a 2005-ös Szlovén Open-en szériában első lettem, és overallban is egész jó helyezést értem el. Tulajdonképpen ez volt az első komoly külföldi versenyem. Az ötven eurós pénzdíjat aztán az első sarkon elvették a rendőrök, mert nem voltam bekötve. Legalább a kupa megmaradt! Balatonra repülések, nagy hegyek, sasokkal együtt tekerés, nagy távok közösen és egyedül, és még összeszámolhatatlanul sok élmény, ezekre mind szívesen gondolok vissza.

Mike: Kellemetlenségek?

Dénes: Egyszer elbénáztam egy termit és lerohadtam a Bérhegy mögé, a többiek meg szépen átrepültek a fejem felett. Akkor nagyon rosszul éreztem magam! Amikor ilyesmiről kérdezel másokat, legtöbbször baleseteket említenek, nekem szerencsére eddig semmilyen komoly sérülésem nem volt. Mentőernyőt két-szer dobtam, 2000 körül kezdődött az akró karrierje, úgy gondoltam, hogy eljött az ideje, hogy én is megpróbálkozzak a dologgal. A helikopter tanulásával kezdtem rövid akros pályafutásomat – autodiakta módon és fekvő beülőben – így az csak egy napig tartott, és egy mentőernyődobással ért véget. Ezután visszatértem inkább a távrepüléshez. Az eset után pár nappal jött is egy Óbuda, a mentőernyőm pedig nem volt összehajtván, gyorsan, úgysem lesz rá szükség, ilyeneket legközelebb csak víz fölött



Írta:
FALUDI MIKLÓS

spirált, betekeredve. A kioldóhoz nyúlva bevillantak a hajtogatás pillanatai, meg ahogy a konténert fogva magyarázom Szőke Gabinak, hogy kívülről pontosan olyan szép az én csomagom is, mint az övé, és valószínűleg úgy sem lesz rá szükség. A mentőernyő egyébként kinyílt minden gond nélkül, a leérkezés az erdőbe is inkább izgalmas volt, mint kellemetlen. Az irányíthatatlan mentőernyőn lógást azért a kellemetlen élmények közé sorolnám. A mentőernyő hajtogatását attól kezdve inkább INDIÁNRA bízom, ami nem megy, azt nem kell erőltetni...

Mike: Mit jelent számodra a repülés?

Dénes: Nyilvánvalóan sokat jelent, csodálatos lehetőség a mindennapokból kiszakadásra, az igazi szabadság átélésére. Akármennyire is közhelyes ez, a többségünk szerintem így éli meg a repülést. Szabadidőm nagy részét ezzel töltöm, különösen, hogy barátom, ÁGI is rutinos siklóernyős, így nem szoktunk vitatkozni a hétvégi programon, nyaraláson. Távról hazafelé utazva szoktam azon elmélkedni, hogy időnként hajlamos vagyok elfelejteni, hogy milyen szerencsés kisebbséghez is tartozom. Sok tervem van még a repüléssel kapcsolatosan, hosszú távon a vitorlázórepülés is érdekel, de a közeljövőben biztosan a versenyzésre fogok koncentrálni. ■

Több súly, jobb repülés?



Biztonságtechnika – DHV-info 2006. február/március, 138. sz.
Fordította: Koczka Géza Győző Szakmailag lektorálta: Bíró Ernő

A fotón: Balra: Swing Minoa 27, 1993. Siklószám: 7,5-7,8; felületi terhelés: 3,2 kg/m²; min. süllyedés: 1,2 m/s; DHV -. Jobbra: UP Stellar 29, 1991. Siklószám: 5,5-5,8; felületi terhelés: 2,4 kg/m²; min. süllyedés: 1,4 m/s; DHV -. Képünk illusztráció

Mennyire változnak az idők! A 90-es évek elején a siklóernyők felülete nem lehetett elég nagy. Az Edel-Team például akkoriban 40 m² feletti gigantikus ernyőkön repült, hogy megnyerje az időtartam versenyeket. Ez sikerült is 0,8 m/s süllyedés mellett. Manapság a top akropilóták olyan – 14-15 m²-es – siklóernyőkön repülnek, melyek felülete ennek egyharmada.

Kis felület – nagyobb sebesség Az utóbbi tíz év fejlesztése kisebb felületű ernyőkhöz vezetett. A mai ernyők mintegy 10%-kal kisebb felületűek, mint a 90-es évek közepén. Így a DHV 1-2-es M méretű ernyők vetületi felülete a korábbi mintegy 26,5 m²-ről 24 m²-re csökkent. Ez maga után vonta

a DHV 1-2-es ernyők korábbi, mintegy 3,1-4,1 kg/m²-es felületi terhelésének 3,5-4,5 kg/m²-re növekedését. Az aerodinamikai fejlesztéseknek és a fajlagos felületi terhelés növekedésének köszönhetően ezen ernyők trimsebessége a tíz évvel ezelőtti 32-34 km/h-ról 36-38 km/h-ra nőtt.

Ennyit az ernyők sebességének növekedéséről, de most vizsgáljuk meg mik az előnyei és hátrányai annak, ha az ernyőt a megengedett alsó- illetve felső súlyhatáron repüljük.

Teljesítmények Elméletileg a szárny siklószáma nem függ annak felületi terhelésétől. Ennek ellenére, amikor az alsó súlyhatáron repülünk, a sebesség mégis mérhetően kisebb a felső súlyhatáron mérhető sebességhez viszonyítva

a teljes sebességgel. Gyakorlati összehasonlítási példa: Alsó súlyhatáron – a minimális süllyedés 1,11 m/s (31 km/h, 7,6 siklószám) – a legjobb siklás 36 km/h-nál (1,25 m/s, 8,0 siklószám) Felső súlyhatáron – a minimális süllyedés 1,21 m/s (34 km/h, 7,6 siklószám) – a legjobb siklás 39 km/h-nél (1,35 m/s, 8,0 siklószám) 1. A gyakorlat tehát némileg eltér az elmélettől, ugyanis a kisebb terhelésű ernyők az alsó sebességtartományban (minimális süllyedés) összességében kedvezőbb süllyedés/teljesítmény arányt, valamint jobb teljesítményt mutatnak. A felső súlyhatáron történő terhelésnél viszont nagyobb a legjobb sikláshoz tartozó sebesség. 2. Ugyanazon felületi terhelésnél a nagyobb ernyők valamivel jobb teljesítményűek, mint azok arányosan csökkentett kisebb felületű változatai. Ez azzal függ össze, hogy a nagyobb ernyők aerodinamikai összellenállása – különösen az indukált ellenállás és a pilóta ellenállása – valamivel alacsonyabb értékű, mint a kisebb ernyőknél. Ezen kívül a kisebb szárnyak aerodinamikai jósága gyakran rosszabb. Ez gyakran oda vezet, hogy a gyártó cégek a kisebb felületű dinamikus ernyőket a megcélzott biztonsági fokozat eléréséhez gyengébb teljesítményre kényszerülnek trimmelni. Összegezés: A teljesítménykülönbség a felső és az alsó határon terhelt ernyők között relatíve nem nagy. A kis terhelésű ernyő a kisebb süllyedési sebesség eredményeként a gyenge feláramlásokban érezhető előnnyel bír, mivel jobban emelkedik. Továbbá a legkisebb süllyedési sebességhez tartozó kisebb sebesség és a kisebb spirálzási süllyedés is elősegíti a fennmaradást. Erős termikekben azonban a kisebb süllyedési sebesség már nem játszik nagy szerepet. Itt a nagyobb

terhelésű ernyő előnyösebb, mert vele gyorsabban lehet elérni a következő termiket, továbbá széllal szemben is jobban lehet haladni.

Biztonság A nagyobb terhelésű szárny mindig gyorsabban és dinamikusabban reagál a zavarásokra, így a frontális- és az oldalcsukásokra, a gyorsítási fázisban, például a merülőspirálban, vagy a szárny előrelövésénél. Ilyen helyzetekben a kevésbé terhelt ernyő alapvetően kellemesebben viselkedik, csukásoknál kevesebbet fordul el, és kevesebb magasságot veszít, a merülőspirálban visszafogottabban gyorsul. A DHV-tesztek jegyzőkönyveiben jól látható, hogyan viselkedik a szárny az alsó és a felső súlyhatáron történő terhelésnél. Általában a felső súlyhatáru terhelésnél mutatkozik meg a szárny igazi viselkedése, pl. csukásoknál, meredek spirálban, stb. Nem ritkán előfordul, hogy az ernyő a felső súlyhatáron történő tesztelésnél az egyik tesztmanőver miatt magasabb biztonsági besorolási osztályba kényszerül. Alsó súlyhatáru terhelésnél ritkán az is előfordul, hogy az ernyő nagyon lassan tér csak vissza az eredeti helyzetbe, így például gondolkodóba esik a B-stallnál és a fülcsukásnál. Előfordul, hogy a gyártók, hogy beleférjenek a tervezett biztonsági fokozatba, kénytelenek csökkenteni a felső súlyhatárt. A felületi terhelés a DHV1-es ernyőknél általában alacsony (3,6 kg/m²), míg a DHV2 esetében mintegy 4,2 kg/m², a DHV 2-3-nál pedig 4,4 kg/m². A felületi terhelés még az egy típuscsaládhoz tartozó különböző méretű ernyőknél is markánsan különbözhet. A kis méretűeknél (S és XS méret) sok esetben alacsonyabb felületi terhelést alkalmaznak, amivel kedvező tulajdonság biztosítható extrém manővereknél. A nagyobb

felületi terhelésű ernyők átlag mintegy 3 km/h sebességtöbblete az erős szélben a legjobb sikláshoz tartozó sebességnél egyértelműen észrevehető. A nyugtalan szélviszonyokat a nagyobb terhelésű ernyő jobban bírja. Könnyen belátható mennyire nem mindegy, hogy a trimmesebesség 36 km/h, vagy 39 km/h, amikor erős szélben messze van a leszálló, vagy leszállásra alkalmatlan terep felett repülünk. A kis trimmesebességű ernyővel repülő pilóta hamarabb kénytelen a gyorsítóra lépni, ami növeli a szárny instabilitását, valamint a süllyedési sebességet. Veszélyes lehet a felső súlyhatár átlépése. Az utóbbi időben sajnos nagy divat lett felülterhelt ernyővel való repülés. Természetesen az acro-repüléshez nagy felületi terhelésű szárny szükséges, de máshoz nem. A szárny felülterhelése semmilyen előnyt nem nyújt, viszont a biztonság rovására megy, egyértelműen általában az ernyő biztonsági osztályát meghaladó extrém manőverezési tulajdonságokat von maga után. Megnő a minimális süllyedési sebesség, ami nem teszi elehetővé a gyenge feláramlások hatékony kihasználását, gyengül az emelkedő képesség, nő a süllyedési sebesség a spirálozásban, amelyben hamarabb orra áll az ernyő, nő az átesési sebesség, rövidül a fékút hossza és nő a leszállási sebesség. A német légi szabályozás szerint az ernyő terhelése a megadott súlyhatárokon kívül tilos és a biztosítás elvesztését vonhatja maga után. Felülterhelésnél nem szabad figyelmen kívül hagyni a szilárdsági tényezőket sem. A DHV előírások szerint az ernyő minimális szakítószilárdságát a megengedett felső súlyhatár nyolcszorosaiban állapították meg. Felülterhelésnél kevesebb szilárdsági tartalék marad, ami nagy G-terhelésű manővereknél, különösen a szárny

anyagának öregedésből eredő szilárdságcsökkenéssel párosulva kritikussá válhat. Nagy G-terhelések mellett könnyen részterhelési csúcsok (csukás utáni csattanós nyitás, terheletlen zsinórok hirtelen dinamikus terhelése) jelenhetnek meg, amik elérhetik a szilárdsági határt.

Stabilitás és kezelhetőség A magassabb felületi terhelés nagyobb szárnystabilitást eredményez csukással szemben. Ez többek között abból ered, hogy a nagyobb sebesség a szárnyon belüli nagyobb légnyomást biztosít, ami nem lineárisan, hanem négyzetes arányban nő a sebességgel. Amikor az ernyő 10%-al nagyobb sebességgel repül, mintegy 40%-kal nagyobb belső légnyomás keletkezik.

A csukások mindig a szárny megfúvási szögének túl nagy csökkenése miatt következnek be. A nagyobb belső légnyomás turbulens időben történő repülésnél nagyobb stabilitást nyújt az állásszög veszélyes csökkenésével szemben. Az alacsony felületi terhelés először a szárnyvégeken vehető észre a fülek belazulásával, ami a fülek kisebb mértékű lecsukódásával járhat, bár ez nem veszélyes, de a tendencia elősegítheti a nagyobb csukódásokat. Ennek a szárny elcsavarása az oka, mivel a szárnyvégek kisebb állásszögűek, mint a szárny középrésze, a centrop-lan. A cikk szerzőjének tapasztalata szerint a szárny csukásérzékenységét sokkal inkább az ernyő konstrukciója (nagy cellanyomású kemény – kis cellanyomású puha), mint a felületi terhelés befolyásolja. A nagy felületi terhelésű, kis méterű ernyők vitathatatlan előnye a nagy fordulékonyság, a gyors reagálás a kormánymozdulatokra. A hosszanti- és a keresztten-gely körüli kisebb csillapítottság és a

nagyobb sebesség következtében az ernyő inerciája kisebb, ami nagyon precíz manőverezést, szűk fordulókat kis belengés mellett, a merülőspirál gyors bevezetését, dinamikus wing-overeket és gyors irányváltásokat tesz lehetővé. Ez azonban nagyobb követelményeket állít a pilóta elé, szükséges a dinamikus manőverek kezelése, fejlett fordulási technika, döntött helyzetek ellenőrzése, kis merülősebesség biztosítása. A kis felületi terhelésű ernyő kevésbé fordulékony, nagyobb tehetetlenségű, fordulóban kevesebbet süllyed, éles fordulóhoz nagyobb súlyáthelyezést igényel.

Végkövetkeztetés Azok a pilóták, akik különösen értékelik a kellemes tulajdonságú ernyőket, sokat repülnek gyenge szeles, gyenge termikes időben, akik értékelik az alacsony süllyedési sebességet, de tudatosan lemondanak az erős szélben történő legjobb siklásról, a gyors fordulékonyyságról

és a dinamikus ernyőkezelésről, akik elsősorban fel akarnak tekerni és fennmaradni, azok az engedélyezett súlyhatár közepétől lefelé orientálódnak az ernyő méretének kiválasztásánál. Azok a pilóták, akik nagyobb pilótatudással rendelkeznek, sokat repülnek erősszeles időben és erős termikekben, akik különösen értékelik a nagy sebességnél elérhető jó siklószámot, valamint a fordulékonyt és a dinamikus ernyőkezelést, de tudatosan lemondanak a legkisebb süllyedési sebesség előnyéről, az ernyő méretének kiválasztásánál az engedélyezett súlyhatár közepétől felfelé orientálódnak. Azok a pilóták, akiket az előbbieken felsorolt előnyök és hátrányok nem izgatnak, jó kompromisszumként az engedélyezett súlyhatár közepét választhatják.

Semmiképpen nem szabad a DHV által engedélyezett súlyhatárokon kívül kerülni, sem felfelé sem lefelé. ■



GRADIENT

Golden 2

Három nagyon sikeres "Golden" év után a Gradient elkészítette az új közepkategóriás távrepülő ernyőjét, a Golden 2-t (DHV 1-2 kategória).

A célcsoport ugyanaz mint az eredeti Goldennél.

Teljesen átterveztük az új ernyőt:

- 50 cella,
- új módosított szárnyprofil,
- új anyagok, új színek és szinkombinációk.
- 5 különböző méret.

További info : www.gradient.cx,
www.airmax.hu,
06 209 264 251.

Ne higgy senkinek, csak magadnak.
Jelentkezz tesztrepülésre !

Hirdetési tarifáink 2006. január 1-től

Apró:	500 Ft
1/6	2500 Ft
1/3	4000 Ft
1/2	6000 Ft
1/1	10000 Ft

Borítóbelsőn 25%, hátlapon 50% felár! 3 megjelenéstől
20% kedvezmény!

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: **Madártoll, 1550 Budapest, Pf. 171.** A csekk „Megjegyzés” rovatába, kérek, írd be: „hirdetés”. Átutalással is fizethetsz, a **65100149-11301903** számlaszámra!

MAGYAR BERTALAN (beric)
E-mail: beric@index.hu
Telefon: (30) 9642-652



**Flytec
variók**
egyenesen
a gyárból!
Gyári áron!
Telefon:
(20) 945-2004
HEMI

**Keresek
baráti áron,**

**kezdőknek
(165/65)
megunt síklóernyőt,
beült,
Bräuniger variót. Tel.:**



AZ ELSŐ ROMÁNIAI MOTOROS ERNYŐS TALÁLKOZÓ

Brassó, 2007. január 5–7.

Szándékosan nem írtunk Erdélyt, mert bár Brassó még ízig-veéig erdélyi város, a résztvevők zöme román ajkú volt, és a Kárpátokon túlról jött. Január elseje óta először az általam ismert és elismert történelem szerint a Kárpátokon túl is Európa van. Erre külön kíváncsiak voltunk, amikor a román motoros emyősökkel való ismerkedésre készültünk. Az út oda-vissza kimonodtan élvezetes volt a kitűnő minőségű utakon, a határátkelés pedig alig volt több, mint lassítás. Meg kell hagyni, kicsit tévován indult a rendezvény, de mint tudjuk, minden kezdet nehéz. Egészen pontosan még a spontán összeverődés látszatát is csak idővel értük el, de vasárnap délutánra, mikor az utolsó repülések végeztével és a részvételt tanúsító, névre szóló diplomák kiosztása után kézzel kézre körbejárt a pezsgősüveg a letaposott hóban álldogáló, némileg csapzott, lefáradt, de csillogó szemű társaságban, mindenki úgy érezte, van mit ünnepelni, valami elkezdődött.

A Brassó melletti Ghimbav repterén térdig érő hó fogadta az egymás után befutó résztvevőket. A felszerelések a sűfűtuning remekeitől – MZ motorból házilag barkácsolt „ventilátor”, home made trájk – a Parapower, Fresh Breeze és egyéb gyártmányú motorokon át igen színes képet mutattak. A csapat jobbra lelkes fiatalokból állt, akik információra, tapasztalatszerésre, ismeretekre éhesen érkeztek. Nem is tértek haza dolguk végeztelen, mindenkinek hasznára vált a kétnapos „tréning”: műszaki újdonságok, hírek, sok gyakorlás, tanulás, start- és egyéb technikák csiszolása. Természetesen ott is belesétáltak a könnyebb levegőbe emelkedés látszata miatt a különféle trájkos megoldások zsákutcaiba.

Bár a szinte teljes szélcsend még a lábról üzemelőket is megnehezítette, a nap is kislőtött néhány órára, szemkiválóan felragyogtatva az egyébként is szépséges, fehér hegyek alkotta díszletet. A reptéren a jellemző hangaláfestést a motorok naphosszat szakadatlan berregtetése adta – ki-ki büszkén parádézott saját eszközével, némiképp a fécánkások dürrögésére emlékeztető módon.

Szombat este közös vacsora várt a reptéren, utána pedig egy helyi vendéglátóipari egységben éjszakába nyúlóan folytattuk az ismerkedést az azipnap készült videókat, fotókat kivétől való elem-

zésével és bőségesen meglocsolt, intenzív szakértéssel. Vasárnap Törcsvár és Brán közé helyeztük át székhelyünket, hogy – a vámpírvér kötelez – tiszteletünket tegyük az ultrakönnyű repülés „ősatyjá”, Drakula gróf váránál. Drakula ugyanis jó négy évszázaddal Lilienthal előtt termelt már a holdfényben, egy egyszerű, öt négyzetméteres fekete lepel segítségével, aminek ráadásul még reflex profilja sem volt. Egy várától 6 kilométerre fekvő mezőt választottunk bázisnak, ahol a fel- és leszálló, alacsonyan forgolódo színes emyők látványa olyannyira megejtette a közeli országúton közlekedőket, hogy a kíváncsian megálló autók időnként valóságos forgalmi akadályt képeztek. Volt tehát közönség, de még a média érdeklődését is felkeltettük, az Antenna 1 országos tévécsatorna is kivonult filmezni és interjúolni a nagy premier alkalmából.

Jó volt látni az ottani pilóták lelkesedését, érdeklődését, buzgó tanulni vágyását, jó volt érezni fogadó készségüket, az új ismeretekre, tapasztalatokra való nyitottságukat. Mintha visszacsöppentünk volna úgy 5 évet az időben, Magyarországon talán körülbelül akkoriban tartott ebben a stádiumban a motoros emyős mozgalom. Nincs tehát más hátra, mint előre: ha még nincs is annyira közel az idő, hogy megrendezzük a „keleti Basse Hamot”, álmolni már most is lehet róla.

Első lépésként máris megegyezés született a folytatásra: tavasszal sort kerítünk egy újabb találkozóra és közös repülésre romániai tájakon. Vendéglátóink szeretettel várnak mindenkit, akinek kedve van csatlakozni.

Köszönet a bukaresti Phoenix repülőklubnak a kezdeményezésért és a szervezésért!

Az idei tél kiszámíthatatlansága miatt valamikor március és május közöttre tervezett tavaszi találkozóra a Vampair társasutazást szervez, melynek célja a helyi pilóták képzése, tapasztalataik gyarapítása, és természetesen a közös repülés, „háztűznézés”. Elsősorban tapasztalt pilóták, oktatók jelentkezését várjuk az andrea@vampair.hu címen.

Szöveg: Kádár Andrea
Képek: Kádár Andrea, Koszta Péter



DUDEK
paragliders

PARAPOW

FRESH BREEZE
POWERED PARAGLIDERS



Quest! xc



www.vampair.hu

Oktatók és forgalmazók:

Budapest és környéke:
Blaumann „Indián” Attila. tel: 06 20 922 53 99
Kiss István. tel: 06 20 934 05 44
Szalma Gábor. tel: 06 30 950 74 60
Varga „Gavros” Gábor. tel: 06 20 361 60 73
Tatabánya és környéke:
Kiss Oszkár. tel: 06 20 954 64 45
Gödöllő és környéke:
Szabó Péter. tel: 06 20 346 60 04
Szabóné Koleszár Edina. tel: 06 20 476 85 66
Kecskemét és környéke:
Balázs „Rasta” Róbert. tel: 06 70 335 23 65
Szekszárd és környéke:
Bíró Bálint. tel: 06 70 942 05 54
Debrecen és környéke:
Törkös Tamás. tel: 06 30 985 9053
Mátra és környéke:
Farkas Tibor. tel: 06 70 312 76 09
Gyűrő:
Szabó György. tel: 06 30 932 29 37





PARAPOW



A REDBACK ÚJ MOTORIZÁCIÓI

REDBACK CORSAIR

- Motor: Corsair M251 elektronos vagy két indítás
- Hangerőtartalom: 1725 cm², • Max. teljesítmény: 20 kW 7400 ford/perc
- Tolóerő: 55 kg, • Gyújtás: CDI, • Porlasztó: Walbro WB37
- Légcsavar: kétféle kompozit (két részre szedhető) Hélix 125 cm
- Őrassúly: 23 kg-tól, • Üzemanyagtartály: 10 l
- Alsó vagy felső bekötéssel, • Ár: 2 750 € + ÁFA

REDBACK VITTORAZI

- Motor: Fly 100 EVO, • Hangerőtartalom: 97 cm²
- Max. teljesítmény: 16 kW 9500 ford/perc, • Tolóerő: 55 kg
- Gyújtás: CDI, • Porlasztó: WB 32
- Légcsavar: kétféle kompozit (két részre szedhető) Hélix 125 cm
- Őrassúly: 19 kg-tól, • Üzemanyagtartály: 10 l
- Alsó vagy felső bekötéssel, • Ár: 2 300 € + ÁFA

REDBACK BAILEY

- Motor: Bailey 4 Stami SOHC, • Hangerőtartalom: 150 cm²
- Max. teljesítmény: 11 kW 7700 ford/perc, • Tolóerő: 55 kg
- Fogyasztás: 2 l/h-tól, • Zajszint: 50 db
- Légcsavar: kétféle kompozit (két részre szedhető) Hélix 150 cm
- Őrassúly: 28 kg-tól, • Üzemanyagtartály: 10 l
- Alsó vagy felső bekötéssel, • Ár: 4 500 € + ÁFA

Tesztelhetők a gyúrói reptéren

Időpontegyeztetés: 06 30 9322 937

vagy ppg@vampair.hu



www.vampair.hu

Új örület: SPEED RIDING

Val Fréjus, 2000 decembere: a sikkópontban összegyűlt ejtőernyősök feltalálnak egy új műfajt, amely egyesíti magában a repülést és a sielést. Ez a Speed Riding. Repülni a lejtők felett, játszani a domborzattal, átugrani az akadályokat és teljes szabadságban sielni: a háromdimenziós freeride megszületett!

A repülés és a sielés ötvözése nem is olyan elvetemült gondolat, csak ki kellett vágni, hogy észébe jusson valakinek. A különböző sportágakból érkező, de az adrenalinhajszolásban „vértessvéreinek” tekinthető megszállottak közös szenvedélyéből született: játszani az elemekkel, kihívni a havat, a szelet, a levegőt, a hegyeket, és legyőzni a félelmet. A Speed Riding a sí, az ejtőernyő és a siklóernyő „közös gyermeke”, a lejtők meghódítása a lesiklás és a repülés változtatásával, melyhez csak egy pár síléc, egy beülő és egy kis fületű emyő kell. Repülhetsz lassan vagy gyorsan, sielhetsz szolidan, vagy száguldhatsz örült módjára, bármikor elrugaszkodva a talajtól, ha kell.

Mi kell hozzá?

Síléc, beülő, emyő, sisak és maszk. Minél tapasztaltabb a pilóta, fokozatosan annál kisebb és gyorsabb emyőkre térhet át a 15 m²-es gyakorlóernyőtől indulva. Az emyők az ejtőernyőzéshez használt típusok, könnyen irányíthatók, és különösen ellenállóak a turbulenciával szemben, az ezeket gyártók száma az utóbbi két évben megduplázódott: Gin, Niviuk, Nervure, Ozone, Aérodyne, Hell Racer... Az Air Bom Tricolor Free Skiingnél fejlesztés alatt áll a kifejezetten a Speed Ridingra szabott emyők komplett skálája.

2007 a Speed Riding tele

Tavaly márciusban került sor az első speciális, oktatói képzésre Val Fréjus-ban, idén pedig már egyre több helyen (Chamonix, Samoëns, Flaine, Les Arcs, Saint Jean Monclar, Orcières, Peyragudes stb.) nyílik lehetőség a műfaj szervezett és biztonságos keretek közt való elsajátítására. A külön iskolával nem rendelkező siállomások, mint például Les 7 Laux, St Hilaire du Touvet, Avo-



Az azóta eltelt 6 év alatt a sportág egyre jobban kifejlődött, finomodott, és ma már optimális biztonsági szinten művelhető. De mint mindent, ezt is meg kell tanulni...

Február első napjaiban teszteljük Dudekék legfrissebb fejlesztéseit, a

ZAKESPEED

fantázianévű, 14 és 16 m²-es Speed glide emyőket Nassfeldben.

Várható friss infók a www.vampair.hu portálon

ATAKA, az első Speed Riding iskola

Az üttörőnek tekinthető Ataka a múlt évben mintegy 200 tanítványt fogadott Val Fréjus-ban lévő tanpályáin: a Speed Riding rejtélyeibe való beavattatást szomjazó pilóták mellett az abszolút kezdőkkel is foglalkoznak. Az első táborba tartozó ejtő- és siklóernyősök képzése könnyített, a repülésben semmilyen tapasztalattal nem rendelkezők számára pedig szintekből álló, fokozatos oktatási rendszert dolgoztak ki. Az egyetlen elengedhetetlen előképzettség a sielés tudománya.

riaz, La Grave vagy Verbier is biztosítanak már külön pályát a speed ridereknek, akik az Alpoktól a Pireneusokig Puy de Dôme-on át napról napra több helyszínen hódolhatnak szenvedélyüknek.

Ezen a télen egymást érik a Speed Ridingnak is teret adó rendezvények, az első Speed Flying Pro elnevezésű verseny pedig Les Arcs-ban, március 13-16. közt fogadja a legjobbakat, akik downhill race, slalom és freeride számokban mérhetik össze tudásukat.

Alexandre MOLLARD írása nyomán fordította: Kádár Andrea



1575 eu.

MESCAL, DHV 1, Funcruiser
Egy ernyő, melyet ajánlunk tanfolyam utáni kezdőknek, főleg ha szeretne alpesi, turbulensebb körülmények között is békésen repülni, hobbirepülőknak, és kezdő hátimotorosoknak. Teljesítménye abszolút kielégítő, specialitása a termikelés, és ugrásra készen lesi mit akarhat vajon a „pilóta-gazdi”. 6 Jet nyílása van.



1675 eu.

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



CAYENNE, DHV 2. Sportster
Az ernyő mely megalapozta a cég hírnevét. Aki látta, megjegyezte. Vérbeli sport ernyő, 8.5-ös átlagolt siklószám, 22-38-53, szinte érthetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akrohajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonyssággal.



1740 eu, egyéni színben!



2035 eu.

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



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



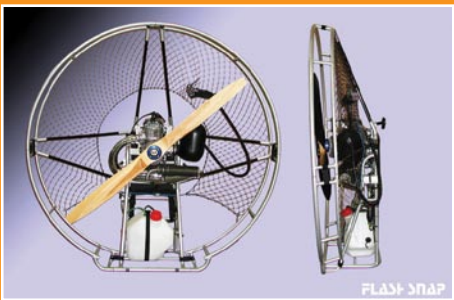
Poison, 2-3

Az új kihívásokhoz

SKYWALK
PARAGLIDERS

Már kapható, 2000 eu. !

www.solarispp.hu



FLY-TRADE

Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.

Új hátimotorok már 2000 eurótól!

- használt motorok forgalmazása
- szervizelés
- alkatrész-utánpótlás

Flash line – új Snap 100 cm³-es motor

- 17 LE/10 000 ford.
- turbóhűtés
- fogaskerék-áttétel
- röpsúlyos kuplung
- levegőben újraindítható
- 125 cm-es légcsavar
- 55 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2950 euró

SMN 130 tandem,
206 cm³-es Simonini motor

- 26 LE/7200 fordulat
- rezonátor kipufogó
- önindító
- három részre szétszedhető keret
- 130 cm-es légcsavar
- 75 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- Súly: 25 kg
- 3290 euró

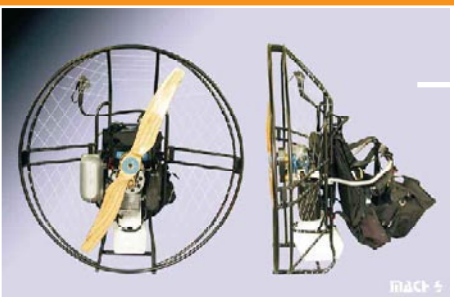
Mach 4 árendeménnyel
Solo 210 motor

- három részre szedhető keret
- levegőben újraindítható
- 114 cm-es légcsavar
- 53 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2190 euró

Végh Ernő

Telefon: 06 20 932 9004

E-mail: vegherno@mailbox.hu



Airwave

A legújabb
DHV2-es ernyő
AKCIÓBAN:

Mustang2

Scenic 2 – DHV1/2(új); *Sport 3* – DHV1/2(új)



Háti-
motorozás!
„A hideg
nem ok a
henyélésre!”



Használt ernyők már

0 Ft-tól!

Új ernyők, hátimotorok
részletre is!

EnAIRgy Siklóernyős Iskola és Klub

1113 Budapest, Kondorosi út 66.

E-mail: enairgyclub@freemail.hu

www.enairgy.hu



Meduno

Cloudbase.hu

06/20 582 91 79



Torockó



Dune de Pyla



Piedrahita



Bassano



Bohinj