



GPSMAP 96C

Repülés-autós-hajós üzemmódok, 160x240 pixeles színes kijelző, vízálló, 119MB memória, automatikus autós útvonaltervezés akár házszámra is.

Alaptartozék: JEPPESEN légtér adatbázis, USB kábel, szivargyújtós tápkábel, csuklópánt, szarvkormányra rakható tartó, 2 AA elem, Trip&Waypoint manager CD



**Tudjuk az utat
földön, vízen, levegőben**

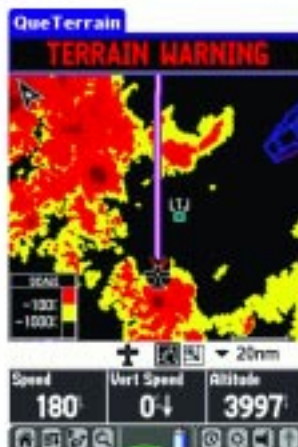
iQue 3600a

Aviation GPS + Palm PDA

Repülés-autós-hajós üzemmódok, 320x480 pixeles 97mm átlójú kijelző, 64MB memória (bővíthető 1 GB-ig!), automatikus autós útvonaltervezés navigációs beszédhanggal.

Domborzati riasztás, Flight Log, E6B computer, Weight & Balance

Alaptartozék: JEPPESEN légtér adatbázis, USB kábel bölcsovel és töltővel, szivargyújtós tápkábel, GA27C antenna, szarvkormányra rakható bölcso (a mellékelt ábrán), setup CD



Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 06 1 222 3333 gps@aircraft.hu

www.garmingps.hu

HOR-PROP falégcsavarok NIMBUS hátimotorok gyártása

NIMBUS

Radne Raket motor 120 cm³

10kW, 9000 fordulat/perc

röpsúlyos kuplung

turbóhűtés

125 cm-es légcsavar

szállítási méret 83x43x26 cm

súly 17,2 kg beűlővel

alapár 1600 Euró



www.hor-prop.com; hor-prop@hor-prop.com

tel.: 00 421 47 4381136

00 421 905 134305



A Szabad Repülők Szövetségének lapja
Postacím: 1550 Budapest, Pf. 171.

Főszerkesztő:

KEREKES LÁSZLÓ

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: laszlo.kerekas@hmth.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.uw.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 cséken befizetve, vagy a Szabad Repülők Szövetségéhez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon: Monte Carlo, 2006. január

Fotó: BALU. Cikkünk a 15. oldalon

Jegyzőkönyvi kivonat

a Szabad Repülők Szövetsége 2006. február 24-i közgyűléséről

(az ülés jegyzőkönyve wav formátumban archiválva)

Az ülés helyszíne: Az MRSZ oktatóterme (1139 Budapest Dagály utca 11.)

Időpontja: 15 órától

Jelen: Amatőr SE (Dr. HEGEDÜS Anikó); Airborne SE (TÓTH Zsuzsanna); Kettő SE (PÁLFI B. Gábor); Pilisi SE (KENDERES Zoltán); Budai SE (TOLNAY István); Pan-nónia Solaris SSz (VARGA Gábor); Gödöllői SE (LÁNYI Aladár); Cumulus SE (CSI-GA Sándor); Sky Club Győr (ATKÁRI Győző). **Távol:** Tokaj Fly SE; UFO SE

Az ülés napirendje és döntései:

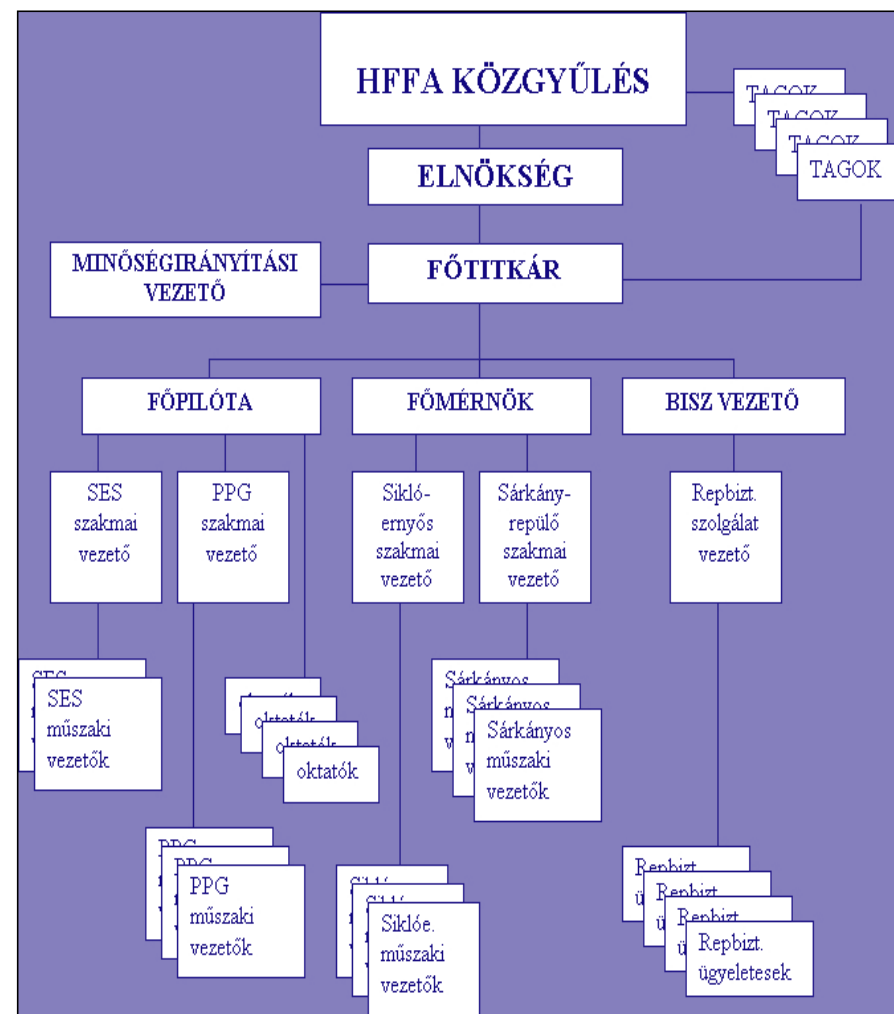
Az üzemeltető szervezet és működés bemutatása (a hatóság igényeinek ismertetése) (javasolt organigram mellékelve)

Levezető elnök megválasztása (KEREKES László), jegyzőkönyvvezető (TÓTH Zsuzsanna) megválasztása

Új felvételre jelentkező tagszervezetek tagfelvételének eldöntése. Tagfelvételre jelentkezett: az Ócsényi RE, a Békéscsaba SE, az Easy Fly SE, a Nyikom Hegyisport Természetvédő Klub és a Kecskeméti Siklóernyős Egyesület. Valamennyi szervezet felvételét a közgyűlés egyhangúlag elfogadta.

Elnökségi tagok választása:

Mivel az alapító tagszervezetek mellett sok új tagszervezet nyert felvételt, az MRSZ siklórepülő szakági szekcióülésének 2005. október 15-i igényének megfelelően, a teljes vezetőség mandátumát visszavontuk és új elnökség választ-



tását kezdeményeztük. Ezen túlmenően a korábban megválasztott főtitkár lemondott, mert a hatósági feladatok ellátásában betöltött szerepével ez a funkció összeférhetetlen.

A megválasztott új elnökség nyílt, illetve titkos szavazással:

Elnök: Dr. Petrányi Győző (nyílt szavazással egyhangúlag)

Főtitkár: Tóth Zsuzsanna (titkos szavazással 9 mellette 1 tartózkodás)

Gazdasági vezető: Tóth Ibolya (nyílt szavazással egyhangúlag)

Elnökségi tagok: (titkos szavazással):

Ádám Elek (10 szavazat), Csiga Sándor (8 szavazat), Dr. Hegedüs Anikó (9 szavazat), Valkó Judit (9 szavazat).

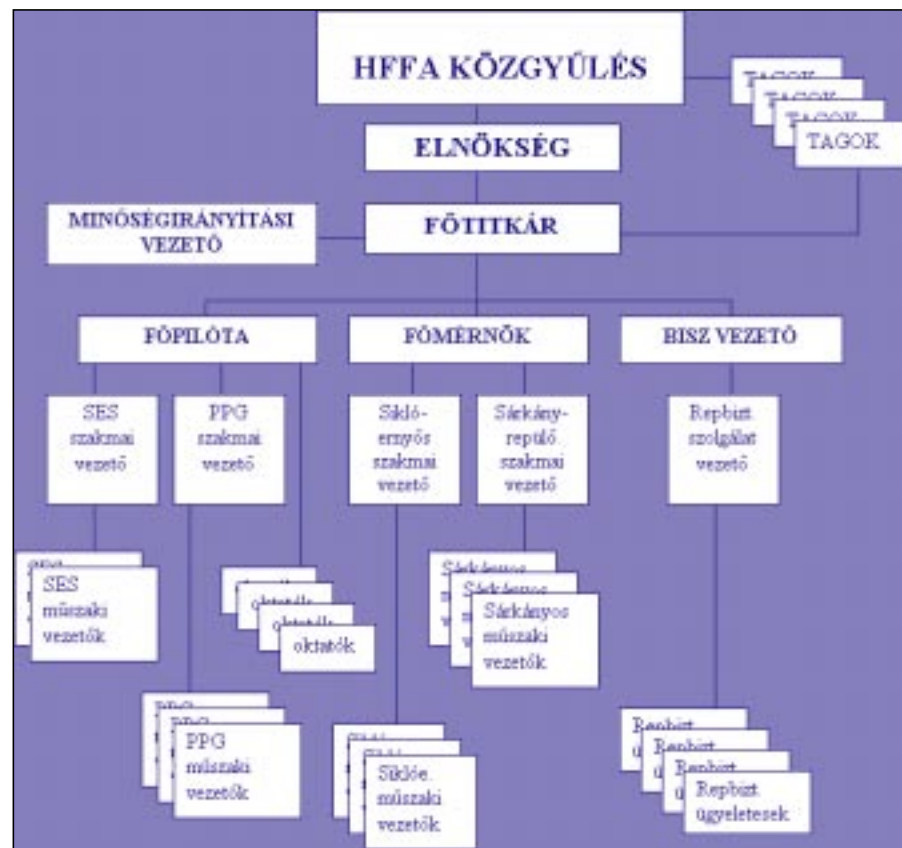
2005. évi pénzügyi beszámoló (ellenőrző bizottság jelentése)

2006-os év feladatai:

Szervezeti működésben: alapszabály korrekció szükséges.

Az üzemeltetési rendszer kiépítése, elfogadtatása és működtetése.

Pénzügyi működés tartalma: 2 fő alkalmazása (főtitkár, BiSz vezető), üzemeltetés költségei (gépkocsi, infrastruktúra, iroda fenntartás), hatósági díjak. ■



SIKLÓREPÜLŐ OKTATÓI TANFOLYAM

A HFFA éves oktatási tervétől eltérően az érdeklődésre való tekintettel siklóernyős és sárkányrepülő oktatójelöltek számára oktatói továbbképzést szervez. Az új oktatói jogosítások megszerzéséhez a tanfolyamon részt kell venni és az ott elhangzottak, valamint a tematika oktatói képzésre vonatkozó melléklete alapján eredményes vizsgát kell tenni. A továbbképzés költsége: 10 jelentkező alatt 20 ezer Ft, felette: 15 ezer Ft. Négy főnél kevesebb jelentkező esetén a továbbképzés elmarad.

A továbbképzés helyszíne az MRSZ oktatóterme (Budapest XIII. kerület Dagály u. 11., 2. em. bejárat a Jakab József utcai telephely felől).

Az előadások és a vizsgák nyíltak, bárki számára megtekinthetők, a korábban vizsgázott oktatók számára ajánlott.

A tanfolyam tervezett programja:

Április 7. (péntek)

15.00 Regisztráció

A részvétel feltételeinek ellenőrzése: 2006-re érvényes P 3 jogosítás, a klub szakmai vezetője általi felterjesztés, vezetett startkönyv, amelyből nyomon követhetők a követelmények (min.100 h repült idő, 30 km-es táv, 3h feletti repülés).

16.00 Az elméleti és gyakorlati oktatás módszertana (előadó: Pálfi Béla Gábor)

18.00 A repülés pszichológiai aspektusai (előadó: Kerekes László)

19.00 A tematika ismertetése (előadó: Kerekes László)

Április 8. (szombat)

1000 Előadás módszertan (előadó: Kerekes László)

11.00 A repülés fizikájának oktatása (előadó: dr.Gausz Tamás)

12.00 Tandem repülés oktatásának módszerei (előadó: Holló Attila)

13.00 Ebéd

14.00 Mentőernyő ismeret és alkalmazás oktatásának módszere (Szabó Péter)

15.00 Felszerelés ismeret oktatásának módszere (előadó: Blaumann Attila)

16.00 A különleges repülési helyzetek oktatásának módszerei (előadó: Tasi Gábor)

17.00 Meteorológia oktatása (előadó: Kerekes László)

Április 9. (vasárnap)

10.00 A gyakorlati repülés elméletének oktatása (előadó: Kerekes László)

11.00 Segédmotoros ernyős képzés módszere (előadó: Szalma Gábor)

12.00 Csőrléssel folytatott képzés módszere (előadó: Bíró Bálint)

13.00 Ebéd

14.00 Navigáció oktatása (előadó: Farkas Szilárd)

15.00 Légi szabályismeret oktatása (előadó: Kerekes László)

16.00 Amit még el kell mondani a leendő pilótáknak (előadó: Kerekes László)

17.00 Konzultáció vizsga előtt

Április 22. (szombat)

10.00 Vizsgadolgozat megírása

13.00 Vizsgaoktatások vizsgabizottság előtt

20.00 Záróvacscora, jogosítások kiadása (Budapest, Karinty Frigyes étterem)



Sokkolt sasok

fotó: www.photo.net

A rádióban a minap furcsa kérdést tettek fel: Tájképvédelmi szempontból kifogásolható-e a természetvédelmi terület felett vagy előtt megjelenő színes siklóernyő látványa?

Hogy miért furcsa a kérdés? Csak ismételné tudom, amit az egyik válaszadó - nem pilóta - mondott: nem értette a kérdést, azt hitte, rosszul hallja, hogy a második évezred, a technika évezrede hajnalán egyáltalán kérdés lehet ez. Volt, aki úgy reagált, a természeti környezetet meg kell őrizni, repüljenek a madarak, nőjön a fű, ne repüljön a siklóernyő. Adódik ebből a kérdés: ott már fű se nő, ahol siklóernyőznek?

Többen voltak szerencsére azok, akik tisztelik, sőt csodálják a repülő embert,

és örülnek, ha egy színes ernyő feltűnik a táj felett, hiszen "házak között mégsem ugrálhatnak". Történetek utalások a tőlünk nyugatabbra űzött gyakorlatra, ahol - bár környezetvédelem terén sem csak orrhosszal vezetnek előttünk - kultúrája van ennek a sportnak, leszálló területet építenek a siklóernyősöknek, a turisták pedig gyönyörködve nézik a hegyek közt forgolódnó színfoltokat.

Sokkolt sasok

A legjobban A Környezetvédő nyilatkozata lepott meg, aki így szólt: „A

fokozottan védett, nagytestű ragadozó madarakat sokkolja a siklóernyő, mert óriási nagy madárnak tekintik.” Ez a mondat viszont engem sokkolt. Emlékeztem arra a két réti sasra, akiket családtagnak tekintettünk a budaörsi reptéren, pedig ott zajos motoros repülőgépek rótták a köröket napestig. Felszállásra vártam a végrehajtón, bömböltettem a motort, hogy elérje az üzemi hőfokot, sas barátom pedig a szárnyvégtől alig pár méterre, peckesen sétált a fűben, fél szemmel engem figyelt, fél szemmel az ürgelyukakat vizslatta. Többször előfordult, hogy az iskolakörön is találkoztam vele, elsiklott fölöttem rezzenéstelen, kitárt szárnyaival, csak a fejét fordította felém, lenézett, de szó szerint. Kevés olyan vitorlázórepülőt ismerek, aki el ne mondhatná magáról, hogy együtt termikelt egy sassal. Gyakran épp a ragadozó madarak mutatják meg, hol az emelés, és cseppet sem bánják, ha csatlakozik hozzájuk egy vitorlázógép. Pedig annak inkább van madár formája, mint egy siklóernyőnek vagy sárkánynak.

Nem vagyok se biológus, se ornitológus, csak logikus. Próbálok lenni. Mert miért sokkolná a nagy ragadozó madarakat egy csendes sikló ernyő. Hiszen ők állanak a fajtájuk táplálékláncának csúcsán, milyen törvényszerűség írhatná bele a génjeikbe, hogy van kitől félniük? Ahányszor ilyen nagy madárral találkoztam, úgy láttam, méltóságteljes türelemmel veszi tudomásul, hogy használok az ő közegét, és szeme sem rebent miattam. Csak annyira tért ki előlem egy apró szárnymozdulattal, hogy össze ne ütközzünk. Ezek az okos madarak annyival különbek nálunk, hogy még kompromisszumra is képesek. Amire a környezetvédők elég kevésbé. Megragadt a fejemben a repülőszövetség

siklóernyős és sárkányrepülő főpilóta-helyettesének hasonlata: ha az egyetlen vasúti átjáróban mindig piros a lámpa, az emberek gyorsan hozzászoknak, hogy átjárkáljanak a tiloson. Az elmúlt 20-25 évben 40-45 sárkányos starthely működött, ezek ma is jók lennének a siklóernyősök számára, de idegölő harcok után ma összesen csak nyolcat engedélyeztek. Vajon miért? A természetről van itt szó. Természetes vágya az embernek a repülés? Igen. Akkor csak egy marad: repül, mert repülni kell. Ezért akár át is mászik a vasúti síneken, akkor is, ha piros a lámpa. Talán okosabb lenne időnként zöldre váltani. A zöld szép szín.

A siklóernyős tehát felveszi a zsákját, fegyverlogol mondjuk a Pilisbe az úton, ahol a turisták, és útközben nem dob el papírzsebkendőt, nejlonzacskót, nem rak tüzet, nem szed le védett virágokat, nem hagy maga után sörösdobozokat, csikkeket, autógumit sőt: lefelé jövet már a talpa sem koptatja az ösvényt. Viszont szomorúan látja a hatalmas sebeket a hegy oldalán, a bányák éhes állkapcsainak nyomát, a kilométeres betonbázist a hegytetőn, amit a katonák hagytak hátra, mert ezt mind szabad. De hogy ő letaposson pár négyzetméter fűvet, azt nem szabad. Látja, hogy a nemzeti parkban hatalmas fák dőlnek ki, füstöt okádó erőgépek vonszolják a törzseket, letaposnak útközben mindent, és arra gondol: a starthely kis négyzetében holnap már feláll újra a fű, de mikor áll helyre az "öko" a lánctalpak nyomán?

Aztán felszáll, szabálytalanul, de boldogan, hangtalanul siklik és közben rossz a lelkiismerete. Arra gondol, hogy ő nem elég környezetbarát. Nem illik a tájba.

daka

2001. október 3., szerda 13:27

Címlapsztori: Paul TISSANDIER (1881–1945)

Paul TISSANDIER Gaston TISSANDIER-nek, a neves aeronautikusnak a fia volt. A fiatal Paul első repülését egy gömb alakú ballonnal hajtotta végre 21 éves korában. Pályafutása felfutására jellemző több, mint 100 ballonrepülése. Korai szakértőjévé vált a motoros repülésnek is, mivel egyike volt Wilbur WRIGHT első növendékeinek. Ő repült Franciaországban először egy órán túl repülőgéppel, és ezzel egyben az első francia sebességi rekordot állította fel egy órán túli repülésben 1910-ben.

Paul Tissandier - DE LA VAULX gróffal együtt - nagy szerepet vállalt 1905-ben az FAI alapításában és építésében. Őt nevezték ki az FAI kincstárnokának. 1913-ban lett az FAI főtitkára. Ebben a beosztásban önzetlenül és önfeláldozóan dolgozott, egészen 1945-ben bekövetkezett haláláig. Az ő példamutató emléke tiszteletére az FAI jugoszláv javaslatra alapította a Paul Tissandier Diplomát 1952-ben. Ezzel a diplomával azokat tüntetik ki, akik sokat tettek a repülésért. Az FAI minden év októberében tartja a világ különböző országaiban éves kongresszusát. Ott osztják ki a nemzeti szövetségek felterjesztése alapján odaítélt Paul Tissandier Diplomákat.

A MRSZ tagjai eddig 90 Paul Tissandier Diplomát kaptak, az alábbi sorrendben és időben:



DR. HEGEDŰS DEZSŐ

01	SVACHULAI Sándor	1952
02	KVASZ András	1953
03	ASBÓTH Oszkár	1954
04	SZALAI Lajos	1955
05	RÓNAI Rudolf	1956
06	RUBIK Ernő	1957
07	Dr. RÁCZ Elemér	1959
08	DRAHOS Lajos	1960
09	STUDZENI József	1960
10	SZABÓ Béla	1961
11	KARSAI Endre	1961
12	SZŐNYI József	1962
13	HORVÁTH Ernő	1962
14	MOLNÁR István	1963
15	KEREKES Pál	1963
16	FALUSI István	1964
17	FRIGYES Ernő	1964
18	CSERMELY Károly	1965
19	OPITZ Nándor	1965
20	PAPP Márton	1966
21	CSANÁDI Norbert	1966
22	CSINOS József	1967
23	FARKAS Endre	1967
24	KOVÁCH Aladár	1968
25	RÓNAI Mihály	1968
26	MANDL Ernő	1969
27	BALÁZS András	1969
28	RÉTI Antal	1970
29	HADHÁZI Antal	1970
30	Dr. BECK Rezső	1971
31	SZÁSZ Lajos	1971
32	SZALMA János	1972
33	SZARKA Rudolf	1972
34	SZELES Ferenc	1973
35	MIKLÓSI Sándor	1973
36	KOTRÁS Gábor	1974
37	GOMBÓCZ István	1974
38	FAZEKAS József	1977



39	GULYÁS Ferenc	1977
40	SCHMIDT István	1978
41	SZUNYOGH Károly	1978
42	Dr. HINEK Emil	1979
43	Dr. OSZTROVSZKY György	1979
44	TERNESZ Vilmos	1980
45	TÓTH István	1980
46	FARKAS László	1982
47	VINCZI Károly	1982
48	KISS Lajos	1984
49	KOVÁCS Béla	1984
50	Dr. SZABÓ József	1985
51	FÜLÖP András	1985
52	HARGITAI Ferenc	1986
53	SZEPESI József	1986
54	BÁRDOSI Ferenc	1987
55	AUGUSZT Lajos	1987
56	LÁNC Tibor	1988
57	POKOROCZKI András	1988
58	Dr. HEGEDŰS Dezső	1989
59	SIMÓNÉ AVAROSSY Éva	1989
60	JÁVOR Géza	1990

61	KOVÁCS Pál	1990
62	CSÁK Péter	1991
63	KORÉ Vilmos	1991
64	GAJDÁN Miklós	1992
65	Dr. ORDÓDY Márton	1992
66	BESZNYEI Péter	1993
67	KATONA Sándor	1993
68	Dr. PAPP Lehel György	1994
69	SZENTGYÖRGYI György	1994
70	CSORDÁS Tamás	1995
71	MOLNÁR Géza	1995
72	PAP László	1996
73	MIHÓK József	1996
74	GALLÉ Miklós	1997
75	SZABÓ Kálmán	1997
76	PODOLCSÁK András	1998
77	PÁLFI Károly	1998
78	HAJNAL Sándor	1999
79	TALABOS Károly	1999
80	MITTER Imre	2000
81	MÁRTON Attila	2000
82	GULYÁS György	2001
83	MATUZ István	2001
84	VÉRTES Róber	2002
85	BUZÁDY György	2002
86	HAJAGOS Károly	2003
87	VARGA Csaba	2003
88	FEJÉREGYHÁZI László	2005
89	KEREKES László	2005
90	KASSAI Béla	2005

A 88. és 89. sorszámú diplomák javaslata 2004-re szólt, de adminisztratív hiba miatt 2005-re tolódott. Kassai Béla diplomáját 2006 októberében osztották volna az FAI kongresszusán, de súlyos betegsége miatt előbb küldte az FAI, így pár nappal halála előtt érkezett meg. Köszönet a gyors, emberséges segítségért.

Az FAI főtitkára, Max Bishop bocsátotta rendelkezésemre a Paul Tissandier-re vonatkozó adatokat, a portrét Jean-Marc Badannak köszönhetjük, a magyar diplomák listáját az FAI titkárságával egyeztetettük. ■

UP: hibajelentés

Ezúttal sajnós egy rossz hírről kell beszámolnunk. Egy olyan apró problémáról van szó, amit többsége saját magától meg fog tudni oldani: néhány Pamir+ és valószínűleg egy pár más típusú UP beülő is úgy került forgalomba, hogy a mentőernyő-fogantyú rosszul lett megvarrva. A következő képeken jól lehet látni a különbséget. Találtunk néhány fogantyút, aminek nem megfelelő a varrása, ezért min-



Igy néz ki a megfelelően odavarrt fogantyú



A fogantyú nincs megfelelően rögzítve a belső konténerhez

denkinek azt ajánljuk, hogy ellenőrizze vagy ellenőriztesse a sajátját mielőtt használná a beülőt.

A UP dealer, akitől a beülőt rendeltétek nagy valószínűséggel tud majd nektek segíteni, de ha mégsem tudnátok hol megvarrni, elküldhetitek a fogantyúkat (a beülőt nem!) a UP címére is. Elnézést kérünk a kellemetlenségért.

UP

web: www.up-paragliders.com
email: info@up-paragliders.com

Előadássorozat a szabad repülőknek

az MRSZ Budapest, XIII. kerület Dagály utca 11. II. emeleti oktatótermében, amelyet az Amatőr Siklórepülők Egyesülete biztosít számunkra. Minden érdeklődőt szívesen látunk. A termet délután 6 körül nyitjuk, a szervezett előadásokat este 7-től kezdjük és alkalmanként egy kétszer 50 perces témát dolgozunk fel. Az előadások után mód van kötetlen beszélgetésre, eszmecsere.

Az előadások programja:

- Március 22. Nyakunkon a versényszezon
- Március 29. Az irányváltozás és a forduló
- Április 5. A motorozás szépségei és veszélyei
- Április 12. Csőröljünk, vagy vontassunk?
- Április 19. Hol tart a világ?
- Április 26. Jöjjön ki Óbudára...

Reméljük, hogy előadásaink minden résztvevő számára hasznosak és élvezetesek lesznek. A részvétel mindenki számára díjmentes. Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt!

Szabad Repülők Szövetsége

NÉVJEGY: SIMONICS Péter

Az Univerzum hullámhosszán

„...tudjuk, hogy itt éljük meg a legfontosabb és legnagyobb találkozást amit az ember megélhet. Odafent saját magunkkal találkozunk. Az álmainkkal és a félelmeinkkel. Az arcunkat fújó menetszél kitisztítja a gondolatainkat. Döbbenetesen tisztának és egyszerűnek tűnnek azok a dolgok, amelyek ott lent olyan bonyolultak...”

MIKE: Mikor találkoztál először a repüléssel?

PÉTER: Ez egy régi történet. Gyermekkoromban GUBA Tibivel rengeteg papírrepülőt hajtogattunk, modelleztünk, sőt Adyligeten egy régi bányában, nejlondarabokból ejtőernyőt akartunk csinálni.



Név: SIMONICS PÉTER

Szüli.: 1943. február 18. (Vízöntő)

Státus: világcsúcstartó, gyémántkoszorús pilóta, válogatott csapatkapitány, oktató

Klub: Cross Country

Ernyő: "...valamivel mindig repülök..."

Elérhetőség: 06-70-3819313

Évekkel később, 1989-ben volt rajtam először igazi ernyő. Előtte évekig a hegyeket másztam, végrehajtottam nehéz mászásokat, vannak első megmászásaim, válogatott voltam éveken keresztül. Elég komoly sportmúltat tudhattam már magam mögött, amikor egy hegyi túrán, Chamonix-ban láttam siklóernyőt repülni, és nagyon megtetszett. Hozzá tartozik egyébként a siklóernyőzés történelméhez, hogy az első gyakorló és reklámozói a hegymászók voltak, hiszen a nehéz túra után egyszerűen lerepülhettek a hegyről. Mi '90-ben kezdtünk el repülni GUBA Tibivel és néhány más hegymászóval, talán TIBOLDI András neve ismerősen cseng. Fontos megemlítenem még BOCSÁK Bélát, aki az ifjúsági hegymászó válogatottat irányította akkoriban. Sokat másztunk együtt a világ különböző helyein, és ő volt az első magyar, aki komolyan elkezdett repülni siklóernyővel. Emlékszem: az első EB-n negyvenfős mezőny indult, mert csak ennyien jelentkeztek. Akkor már félhivatalosan a válogatott vezetője lehettem, igaz ez a válogatott csak két főből állt. A '93-as svájci világbajnokságtól kezdődött az a dinamikus fejlődés, ami hatással volt mind a pilóták mentalitására, mind az ernyők fejlesztésére.

Mike: Honnan jött a késztetés, hogy oktató legyél?

Péter: Szeretek emberekkel foglalkozni. Korábban síelést, hegymászást is oktattam, és mindig is szerettem átadni azt, amit én kaptam ettől az egésztől. Sok-sok éve tanulom a repülést és itt sokkal többről van szó, mint pusztán egy repülési tevékenységről amit különböző fortélyok kísérnek. Nagyon sok időbe telt, amíg rájöttem, hogy ez a tudás sem belülről jön, ahogy az ember gondolná, hanem a szó legszorosabb értelmében odafönről. Nekem kijutott az, hogy átadhatom ezt a tudást, és ezt nagyon szívesen teszem.

Mike: Legemlékezetesebb történeteid?

Péter: Az a fontos, hogy akár jó, akár rossz dolog történt velem az mind az enyém és ha évekkal később is, de használható tapasztalattá formáltam magamban. Láttam fényt és ragyogást, láttam sötétséget, történeteim vannak jópofák, szomorúak és veszélyesek is, de egy biztos: akármilyen történet is velem, mind-mind hozzájárult ahhoz a nagy halmazhoz, ami most a hátam mögött van, és amiből tovább tudok adni a növendékeknek.

Mike: Azt mondják, a profik már csak akkor mennek ki, ha távozt lehet repülni. Te mikor repülsz?

Péter: Én nagyon szeretek repülni a Hármashatár-hegyen is, szívesen ellejtőzgetek a Márián. Ha kezdők vannak kint, velük együtt izgulok. Ha valami miatt nem megyek ki, az a család. A két srácom és

a lányom mellett nem mindig tehetem meg.

Mike: A gyerekek mekkorák? Még nem repülnek?

Péter: A két nagyobbik már repült. ANDRIS 8 éves, PETI 6 lesz októberben, RITA pedig 3 és fél. Ami ablakot ismerek azt kitárom nekik, de hogy mit választanak majd, az rájuk lesz bízva. Nem akarok semmit rájuk erőltetni. Tiszteletben tartom az elképzeléseiket.

Mike: Távlati terveid?

Péter: Az iskolát szeretném nagyon jól csinálni. A külföldi utak jól mennek én pedig továbbra is szívemet-lelkemet beleadom. A másik fontos dolog a versenysport, amit évek óta eredményesen fogok össze. Ezt nem is szeretném kiengedni a kezemből. Nyilván egy kicsit idősebb vagyok a „top”-pilótáknál, de nagyon jó kapcsolatom van mind-egyikkal. Fontos, hogy elfogadják a véleményemet, és én igyekszem összetartani ezt a csapatot. Igyekszem ezt a teljesítménnyel is alátámasztani, hiszen évek óta benne vagyok az első ötben. Büszke vagyok arra is, hogy akár Brazíliában, Spanyolországban vagy Szlovéniában, ahol magyarok indulnak, ismernek bennünket. Például tavalyelőtt



a brazil elő-világ bajnokságon Dennis PAGEN mellett engem is beválasztottak a feladatkitűző bizottságba. Ugyanez Szlovéniában is többször megtörtént. Ez nagyon nagy elismerés, de egyben nagyon nagy felelősség is, hiszen ha lefújom a napot, lehet, hogy 120 ember repüléséről hozok döntést. Szeretem csinálni, talán azért is mert motivál. Mindig tanulom az időjárást, mert ez egy olyan „kút”, ami kimeríthetetlen. Mindig tud új dolgokat produkálni. Gyakran látok pilótákat, akik jól teremmelnek, briliáns a repülési technikájuk de nincs meg bennük az a sajátos időjárás-elemző analitikus gondolkodásmód, ami szükségszerű velejárója a si-kernek.

Mike: Hogyan lehetünk jó távrepülők?

Péter: Fontos, hogy a távrepülés nem akkor kezdődik, amikor elstartol az ember, hanem napokkal előtte. Most például Brazíliába viszek egy csoportot; és már hetekkel ezelőtt összejöttünk, többször találkoztunk, hogy mindenki készüljön rá lélekben! Ez nem csak egy utazás lesz, a lelki ráhangolódással megteremtjük magunknak az eredményes repülést. Fontos ez a szellemiség; de



Írta:
FALUDI MIKLÓS
Fotók: SUSÁN PÉTER

sajnos, ezt kevesen tudják! Ehhez tiszta gondolkodás kell, tiszta mentalitás, nyugodtság és ráhangolódás. Amikor ezek találkoznak, egyszerűen elájulsz, és csak nézel, hogy mi történik veled a levegőben!

Mike: Beavatsz

bennünket a személyes repülési titkaidba?

Péter: Mindig megpróbálom belülről megélni a repüléseket. Aki repül, annak előbb-utóbb el kell jutnia odáig, hogy megtalálja azt az igazi üzenetet, amit a repülés hordoz. Nekem hosszú évekre telt, mire rájöttem a repülés maximálisan szellemi indítatására. Ez egy olyan mély és olyan filozófiai mélységeket feltáró meditatív tevékenység, hogy aki csak egy pillanatra is megérzi, el fog képedni. Én átrepültem a célvonalat jónéhányszor elsőként, az is nagyszerű élmény, de amikor az ember eljut odáig, hogy ha pillanatokra is, de tényleg szakít ezzel a földdel – és nem csak fizikailag – az tényleg egyfajta meditáció. Eggyé válunk a repülés során azzal az univerzummal,

amit annyira kutatunk. Már nincs fölöttünk semmi, csak a képzeletünk szab határt. Erre a hullámhosszra kell rárepülni. Ha valaki ezt megérzi, ezt fogja keresni egész életében. Mint ahogy én is ezt teszem. Azt gondolom, hogy ha egy kis időre is, de sikerült bekukucsálnom a függöny mögé. Talán majd egyszer felhúzzák a függönyt. ■

Monte-Carlo 2006. II., avagy a

Megvilágosodás

Elmenekültünk a mínusz tíz fokos magyar tél elől, egészen Monacóig. Útközben mindenféle izgalmas kalandokon estünk át. Néha azt hittük, örökre az olasz autópálya foglyai leszünk, néha pedig azt, hogy már a befagyott tengeren autózunk Afrika felé... De végül, 17 órai autózás után, egyszer csak megérkeztünk! Persze, nem verőfényes napsütés fogadott, mint ahogy reméltem, de inkább ücsörgők Monacóban esőben és plusz tizenöt fokban, mint itthon a mínusz tízben! Az eső két nap alatt jól kieste magát, egy nap alatt jól felszáradt a hatalmas szélben; és utána repülhettünk is!



KEREKES NÓRA
Fotók:
a szerző, BALU, ZSUSZI

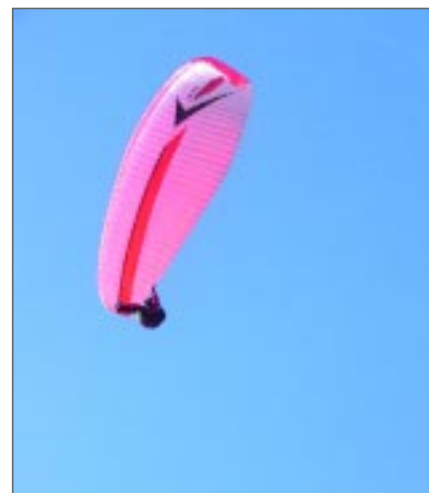


süllyedtem és már nem tudtam visszazagihelni. Sokszor azért kerültem ilyen helyzetbe, mert egyszerűen arra akartam menni, holott tudtam, ha arra megyek nem találok majd termiket... De mégis arra mentem. Mert én úgy akartam, persze jól le is rohadtam.

Az utolsó délután aztán jött egy hatalmas gyogyi, vajsima levegő, mindenhol emel, tök jó. Most aztán szétrepülöm magam és mindenkit lerepülök a levegőből, tök jó lesz! Elstartoltam, mentem erre-arra, nem kellett különösebb



De én most nem útleírást akarok írni, hanem azt, hogy milyen óriási okosságokra jöttem rá az alatt a két hét alatt, amit Monacóban töltöttem. Szóval! Többször lett volna lehetőségem nagyot repülni, de valahogy mindig sikerült olyan helyre keverednem, ahol jól be-



tudomány, mindenhol emelés. Repültem úgy egy órája, amikor már kicsit fázott a kezem, de ahhoz, hogy elengedjem a féket ki kellett mennem a tenger felé, nehogy összeütközzek valakivel. Kimentem, felmelegítettem, visszajöttem. Repültem tovább. Kezdték már unatkozni, de azért repültem, mert én most százmillió órát fogok repülni! Aztán megint fázott a kezem, aztán már pisilni is kellett és még mindig unatkoztam. Megnéztem a variót, másfél órája repülök. Még csaaaak? Nem baj, fent maradok! Aztán már nagyon-nagyon fázott a kezem és már nagyon-nagyon kellett pisilni és nem akartam a beülőbe... szóval elindultam leszállni. És nagyon szomorú voltam, hogy nem repültem még három órát se, holott mások simán repülnek három-négy órát, én miért nem?! És a többiek még mindig fent vannak!

Aztán elkezdtem gondolkodni. Mi a fenét akarok? Már egyáltalán nem élvezem a repülést, és pont az lenne a lényege, hogy élvezem! Mit számítanak



a számok, ha nem élvezem? Nem az a lényeg, hogy hány órát vagyok fent, hanem hogy mennyire élvezem! Egyébként meg sokkal jobban élvezek egy órát izgis, termikes időben (persze nem túl keményben!), mint tízet a gyógyiban. Semmi kihívás! Az összes kezdő fent ragadt, mit számít, ha én többet repülök a gyógyiban náluk is?! Aztán rájöttem, hogy kissé elmerültem a belső világomban (CSÜLÖK!), úgyhogy elkezdtem a leszállásra koncentrálni.

Végül is leszálltam, de még nem pisilhettem, mert össze kellett csomagolni, mert messze voltam, akkor már azt hittem meghalok. Nekem nem ér ennyit az



egész. Nem ér annyit, hogy szétfagyjanak az ujjaim vagy belepisiljek a beülőbe kínomban. Nem ér ennyit! Pont annyit ér, amennyit élvezek belőle. És nem számít, ha az nem három óra, csak másfél. Az a másfél igazi élményeket ad!

Erre valószínűleg már nagyon sokan rájöttek. Gondolom sok mindenkinek nem újdonság. Nekem mégis az, és sok kezdő van, akik csak azt hallják a nagyoktól, hogy ennyit meg annyit repültem. Én is ezt hallottam. És én is ennyit meg annyit akartam repülni. De most már nem akarok. Illetve akarok, de csak akkor, ha minden percét maradéktalanul élvezem!

„Ilyen még nem volt Magyarkanizsán”

(Az alábbi cikk a vajdasági *Magyar Szó* című szerbia-montenegrói napilapban jelent meg. Mentségükre szolgáljon, hogy ebben a témában ez az első publikáció a Délvidéken... tehát valószínűleg lesz ez még jobb)

„Az idén a Delta Repülőklub lesz a házigazdája két nemzetközi siklóernyős bajnokságnak. Magyarkanizsa, Törökkanizsa és a környék lakói az utóbbi években mind többször csodálhatták meg a siklóernyősök, a gyalog- és motoros sárkányosok repüléseit, sőt a bátrabbak sétarepülésre is mehettek. Az első repülés; az alatt elterülő város, tarka, egymásba futó, vagy egymással kergetőző mezősávok, a Tisza élményét az újabb repülések sem feledtetik. Mégis, amiben az idén tavaszra, majd nyáron lesz részük, igazi kihívást jelent nemcsak a Delta Repülőklubnak, a magyarkanizsai, a törökkanizsai repülősöknek, hanem a községnek és a környéknek is. Áprilisban (22-23.) házigazdái, szervezői lesznek a Siklóernyősök Nemzetközi Célaszálló FA-1 Bajnokságnak, júliusban (21-23.) pedig a Nemzetközi Távereplési FA-2 Bajnokságnak. Az előkészületek valójában már meg is kezdődtek - mondta a minap Varga Gábor, a Delta Aeroklub elnöke a Tiszaparton, a Strandvendéglőben programbemutatóval megtartott évi közgyűlésen, amelyen részt vettek a szabadkai, az adai és a magyarországi sándorfalvi aeroklub vezetői is.

A repülés rajongói egyelőre kedvtelésből űzik ezt a semmivel össze nem hasonlítható, csodálatos sportot, de mint mondják, eljönnek majd azok az idők is, amikor felénk is több hasznát vehetik a könnyű repülőfelék családjába sorolt motoros sárkányoknak, például a mezőgazdaságban,

a természetvédelemben vagy akár az idegenforgalomban. Ennek előfeltétele lenne a gazdaság, a mezőgazdaság fellendítése. Addig pedig marad a nem mindig vonzó valóság: Felénk ugyanis eléggé költséges sportnak tűnik a repülés! Bár ez is viszonylagos, vélik a magyarkanizsai siklózók, sárkányosok, akik a jó klubközi együttműködésüknek köszönhetően tavaly is eljutottak számos itthon és külföldön megtartott szemlére, versenyre, köztük Görögországba, Bulgáriába, Romániába, Erdélybe, Magyarországra, Horvátországba. Itthon a legtöbbet saját röpterükön gyakorolnak, de szívesen siklózhatnak a titeli dombról is. Tavaly voltak Zlatiboron, Versecen, a Fruška Gorában, és nem múlhatnak el a falunapok, a búcsúk, az aratóünnepségek nélkülük számos vajdasági településen. Felsőhegyen, Martonoson, Tóthfaluban, Tordán stb. szinte már hagyományosnak számítanak a repüléseik.

- Évente 2-3 hosszabb túrára megyünk, és ez nekünk nem kerül többbe, mint másoknak pl. 2 hetes nyaralás - mondta Ónódi Miklós vezető siklós pilóta. Persze, akinek futja a jövedelméből. De azért azt sem hallgathatjuk el, hogy egy közepes siklóernyő 1000-1200 euróba, a motoros siklóernyő pedig plusz 4000 euróba is belekerül, s akkor még nem említettük a különböző csörlőket, amellyel felhúzzák a siklóernyősöket.

- Mindent összevetve, eredményes volt a tavalyi év - részletezi Varga Gábor sárkányos és siklóernyős. - Csaknem 30 ta-



gunk 100 órát repült és több mint 1000 eredményes felszállást valósított meg. Négyen siklóernyő pilóta (P2) vizsgát tettek, négyen pedig P1 vizsgát. Egy sárkányosunk meghosszabbította engedélyét. Az idén többet tervezünk repülni, és sokat várunk a két nemzetközi bajnokságtól is.

Szeretnék, hogy 2008-ra, mire húszéves lesz a Delta Repülőklub, még jobb eredményeket érjenek el. Az idei tervekben már erre összpontosítanak, és ezért szeretnék népszerűsíteni a repülést, főleg a fiatalok körében.

- Utánpótlás, tanulók nélkül nem lehet folyamatos a repülőklubok tevékenysége - mondták a veteránoknak számító repülősök. Még a Delta Aeroklubé sem, amely Vajdaság egyik legnyitottabb, siklóernyősöket tömörítő klubjának számít. Vannak tagjaik Péterváradról, Újvidékről, Szenttamásról, Temerinből, Nagyikindáról, Szabadkáról stb., sőt még Magyarországról is. Az idén Varga Gábort választották meg repülésvezetőnek, helyetteseknek pedig Kakuszi Jánost és Ónódi Miklóst. Mellettük vezető, oktató siklóernyős pilóta még Auner Amade Magyarországról.

A hagyományos mohácsi busójáráson, a farsangbúcsúztatón Ónódi Miklós vett

részt a napokban motoros siklóernyőjével. Az idén is, csakúgy mint a korábbi években, részt vesznek más, külföldi szemléken is. A tervek szerint már tudják, hogy augusztus 20-án Kecskeméten repülnek. Itthon indulni szeretnék a szabadkai Ivan Sari Repülőklubbal együtt az országos és a köztársasági motoros sárkány, valamint a siklóernyő bajnokságon.

Komolyan tervezte az idén Erős Ágnes és Utcai Tamás fiatal temerini siklózó is. Igaz, még csak egy éve, hogy űzik ezt a sportot, de már megszerezték az A vizsgát, ami azt jelenti, hogy B vizsgás pilóta mellett siklózhatnak, mondták el útban visszafelé - Temerin és Újvidék felé jövet. A szemléken, versenyeken való részvétel mellett gondolnak a B vizsgára is.

- Fegyelmet követel ez a jellemet is formáló sport - jegyezte meg Tamás. - Nem lehet italozás, diszkózás után a röptérre menni. Ezért általában úgy időzítjük szórakozásunkat, hogy ki tudjuk utána pihenni magunkat. De még így is előfordulhatnak apró hibák, bakik. Ha ezeket a saját bőrödnön tapasztalod, egy életre megtanulod a leckét. A repülés élménye viszont mindenért kárpótol. Csodálatos volt Zlatiboron, Kalocsán, Pécsen, ahol 726 méter magasra felhúzták a csörlővel. Gyönyörű a Duna felülről. Volt időm élvezni a kisimuló természetet, hiszen néhányszor 15 percnél is többet vitorláztam siklóval, amíg földet értem.

A repüléshez vonzó vajdasági fiatalok érdeklődését, jelentkezését várják Magyarkanizsán a Delta Repülőklubban.

STANYÓ TÓTH Gizella

20

159. szám – 2006. március ■ Hirdetés

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, kérlek, írd be: „hirdetés”. Átutalással is fizethetsz, a **65100149-11301903** számlaszámra!

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

Egyszemélyes permetező trike eladó, hobbyrepülésre is alkalmas. Tel: (30) 9374-640 2/1



ST14 Laminar

gyalogársárkány
(piros-fehér;
pilótasúly: 90-110 kg)

eladó

GURIGA
Tel.: (20) 364-6921



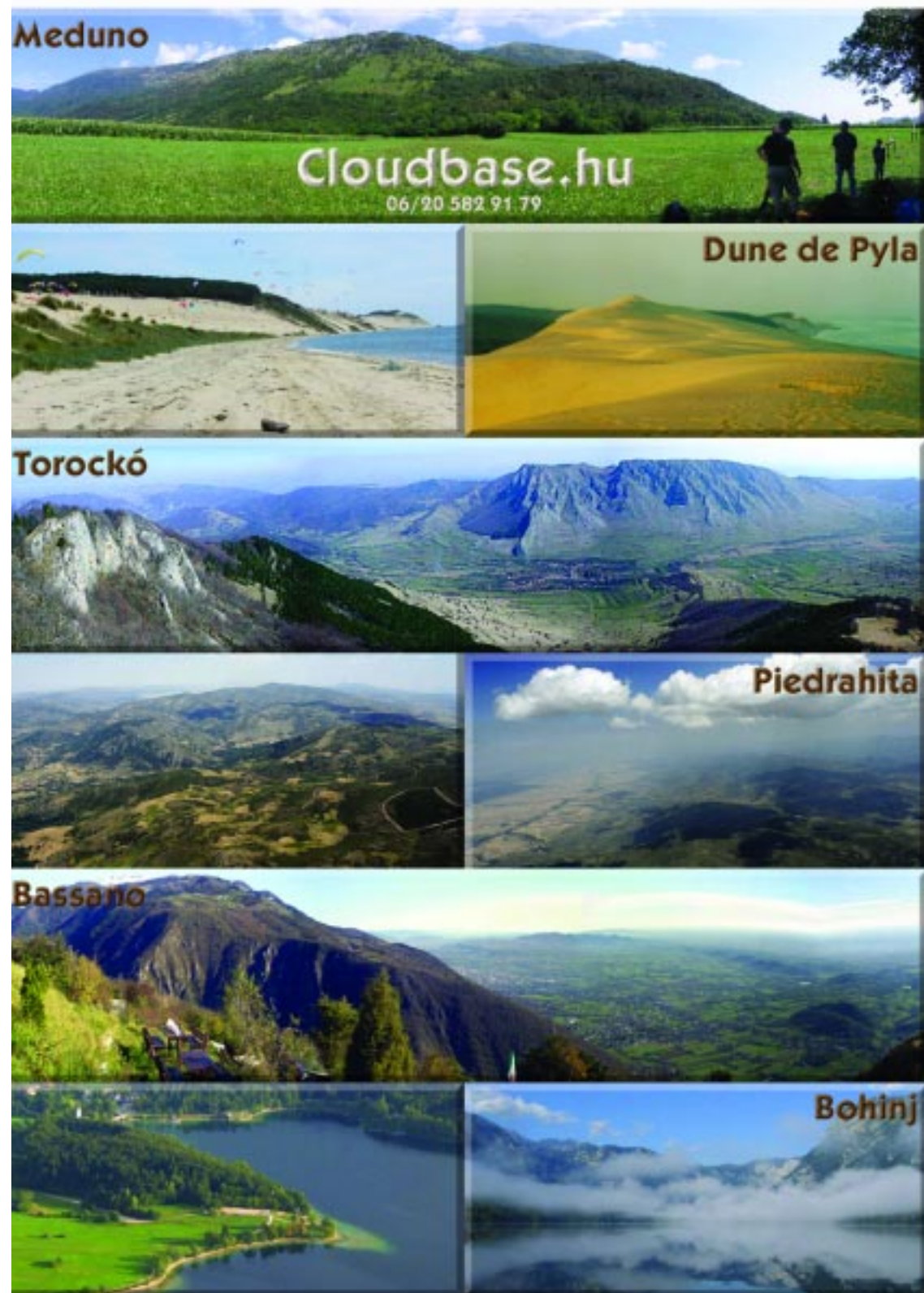
Motoros sárkány eladó

Motor: 582, vizes.
Szárny: 015TN.

Trike: Apollo Jet Star.
Műszerezettség: teljes.

**Érdeklődni lehet:
(80) 9348-010**

4/2





<http://www.pro-design.at>



1986 óta... töretlenül...

NE HALLGASS MÁSRA! SAJÁT MAGAD PRÓBÁLD KI AZ ERNYŐDET!

Miért vennél zsákbamacskát? Nálunk kipróbálhatod az ernyőket, mielőtt megveszed. A Pro-design a világ vezető siklóernyőgyártó cége, ausztriai székhellyel, csak kiváló minőségű ernyőket gyártanak, a legmodernebb anyagokból, technológiákkal. Az árak NE vezessenek félre! Nézd meg a Pro-design ernyők nyugat-európai árait, próbáld ki repülés közben, és utána ítéld!

Tavaly 2 új modellel jelentek meg, idén már megjelent az Accura és a nyár végére jelenik meg az új verseny ernyőjük. Nem tétlenkednek...

Használd ki a lehetőséget, amit kiharcoltunk Magyarországnak! Az árak csak és kizárólag Magyarországra érvényesek, a nyugat-európai piacon ezek az ernyők közel a kétszeres áron kaphatók!

	THESIS	JAZZ	ACCURA	THEMA	TITAN II	RED JOE	JAZZ-BI
DHV	DHV 1	DHV 1-2	DHV 1-2 <small>proakt</small>	DHV 1-2 <small>lighter, Duet</small>	DHV 2	-	DHV 1-2
Modell	2005	2003	2006	2005	2002	2003	2003
Siklószám	7.5-7.8	7.8-8.0	8.0-8.3	8.1-8.4	7.9-8.2	9-9.3	7.5-7.8
V _{max}	48km/h	50 km/h	50 km/h	52km/h	52 km/h	55 km/h +	44 km/h
Ár <small>(bruttó Magyarországon)</small>	1 169 €	1 369 €	1279 €	1 379 €	1 699 €	2 279 €	1 729 €



Bővebb információ az
info@pro-design.hu
E-mail címen,
vagy a telefonszámok
egyikén:
+36 30-9219282;
+36 20-9521942;
+36 20-9455824

**Jó leszállást
mindenkinek!**



SOLO

FELSŐ BEKÖTÉS
2200 euró

SIMONINI

FELSŐ BEKÖTÉS
2990 euró

SNAP 100

FELSŐ BEKÖTÉS
2800 euró

WWW.PARAPOWER.HU

ALSÓ BEKÖTÉS

2200 euró

2990 euró

ALSÓ BEKÖTÉS

2800 euró

SNAP 100

Ár: 2900 euró

Műszaki adatok:
Motor: kétdielű, egyhengeres
Hengerűrtartalom: 96 cc
Sűrítési arány: 11:1
Porlasztó: 20 mm-es membrános
Gyújtás: elektronos CDI
Röpsúlyos kuplung
Állítható helikoidális fogaskerék
Max. teljesítmény: 12 kW 9000 ford./percen
Tolerancia: 96 kg, 90 kg pilótasúlyig optimális
Tank: 8 liter

Simonini TRC

Ár: 3630 euró

Műszaki adatok:
Motor: kétdielű, egyhengeres
Hengerűrtartalom: 200 cc
Porlasztó: Bing 32
Gyújtás: Power Ignition CDI
Speciális rezonánscsillapító
Extrahítt rendelhető elektronos önindító
Max. teljesítmény: 16 kW 7500 ford./percen
Tolerancia: 70 kg, 220 kg pilótasúlyig tandem-repülésre alkalmas
Tank: 11 liter

FRESH BREEZE

POWERED PARAGLIDER

Xcitor

Műszaki adatok:
h. x sz. x m.: 3,17 x 1,91 x 2
Üres tömeg: 168 kg
Hasznos teher: 200 kg
max. felszállótömeg: 368 kg
üzemanyag: 28 l
min. sebesség: 35 km/h
manőverezősebesség: 80 km/h
max. sebesség: 85 km/h
motor: Hirth 3503
teljesítmény: 70 le 6200 ford./percen

Ár: 18 800 eurótól



PARAPOW

FRESH BREEZE
AFFIRM PARAGLIDING



Budapest és környéke:
Blaumann „Indián” Attila, tel.: 06 20 922 53 90
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
Gödöllő és környéke:
Szabó Péter, tel.: 06 20 346 60 04
Szabóné Koleszár Edina, tel.: 06 20 476 85 66
Kecskemét és környéke:
Baltás „Rasta” Róbert, tel.: 06 70 335 23 65
Szekszárd és környéke:
Biro Bálint, tel.: 06 70 942 05 54
Debrecen és környéke:
Török Tamás, tel.: 06 30 985 9053
Mátfa és környéke:
Farkas Tibor, tel.: 06 70 312 75 09
Győr:
Grisó György, tel.: 06 30 932 29 37

„Rég meguntad a síelést. Ki próbáltad a deszkát, de azzal is csak lefelé lehet suhanni a szűz hóban, meg főleg kínlódni a felvonókon. Te akarsz eldönteni, hogy melyik irányban száguldasz a piros pályákon? Vagy még magasabbra kívánczol?”

www.vampair.hu

Portálunkon lehetőség van hozzászólásra, saját fotók feltöltésére, valamint aprós és a nagyobb hirdetések elhelyezésére. A motoros könnyűrepüléssel kapcsolatos hírek és aktualitások mellett megtaláljátok az Aeromagazin UL-mellékletében és a Motormadárban megjelent régebbi cikkeket is.



Az ernyőzés biztonságos

A biztonságos siklóernyőzés a megfelelő, mondhatni kompetens oktatással kezdődik.

Jelenleg Magyarországon csak az oktathat szabályosan siklóernyőzést, akinek az oktatói jogosítványt a Szabad Repülők Szövetsége (HFFA) adta ki.

Az oktatói képzés és a majdani oktatói tevékenység sarkalatos pontja, hogy a képzés biztonságos keretek között történjen, kialakítva a növendékben a biztonságos repülésre való igényt.

Az oktatás a légügyi hatóság által elfogadott képzési tematika alapján zajlik. Ebben az oktató számára kötelezettségként írják elő, hogy a tanfolyamon milyen biztonsági rendszabályokat kell betartatni, milyen felhiteket kell biztosítani (egyéni védőfelszerelés, korszerű emelő, protektoros beülő stb.). Csak megfelelő időjárási és terepviszonyok között oktathatunk. A gyakorlati tanulás során az egyre nehezebb, illetve bonyolultabb feladatokat csak a megfelelő alapszintű feladatok biztonságos begyakorlása után végeztetjük el, ügyelve arra, hogy a növendék se fizikailag, se mentálisan ne terheljük túl. A növendékek elméleti oktatása is a biztonságos repüléshez szükséges ismeretekre koncentrálnak.

A tanfolyamon a növendék azt is megtanulja, hogy repülés közben milyen veszélyek leselkednek rá, hogyan kerülheti el őket, illetve azt, hogy hogyan

tudja megoldani az esetleges vészhelyzeteket. Természetesen a mentőernyő kezelése is oktatási téma.

A növendék javaslatot kap arra vonatkozóan is, hogy milyen felszerelést vásároljon – elsődleges szempont ekkor is a biztonság. Az alapképzést követően is felügyelet alatt repülhet, gyakorlórepülései előtt tapasztaltabb pilóta jóváhagyását kell kérnie. Oktatói felügyelet mellett gyakorolhatja a pilótavizsgához szükséges feladatokat. Pilótajogosítást csak az kaphat,

aki már jelentős repítőkutatásra tett szert, s emellett sikeres vizsgával győzi meg oktatóját.

A siklóernyős számára a biztonság legfontosabb eleme, hogy saját korlátait csak körültekintéssel, kis lépésekben, tapasztaltabb pilóta megkérdezése után, annak figyelme mellett feszegetse, és ne önkényesen „hübebalázás módjára”. Ekkor válik számára a repülés extrém sportból élménysporttá, igaz: extrém nagy élményeket nyújtó, de biztonságosnak tekinthető sporttá.

Kiss István, Szalma Gábor



További információ: Kiss István (tel.: 06 20 934 05 44) és Szalma Gábor (tel.: 06 20 969 77 28) siklóernyős (PG-) és segédmotoros siklóernyős (PPG-) oktatók, internet: www.ppg.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

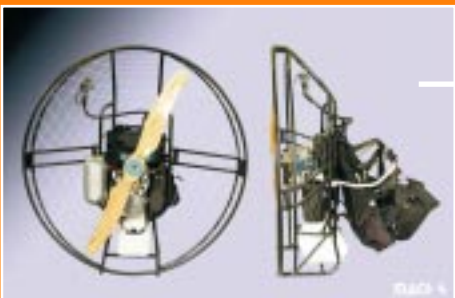
Mach 4 árengedménnyel Solo 210 motor

- 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



FLY CASTELLUCCIO
PARAMOTOR & PARAGLIDING





siklóernyők

Jó lóra kell tenni

Air Max siklóernyős iskola
www.airmax.hu
Mobil: (20) 9264-251



0620 9264 -251
e-mail : info@airmax.hu
net : www.airmax.hu

Ozone Buzz, DHV 1/2 Kiemelkedő biztonság, a Vibe-ot felülmúló teljesítmény mellett.

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklózás, trimmsebesség. Táverpolóknek...








ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól.

BUZZ & RUSH





MESCAL, DHV 1, Fun Cruiser
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.



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.



JOINT, 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 esőrőlhető, motorozható, akár trájjal is. Az ára abszolút magyar. 8 Jet nyílása van.



„A föld megnyílik, hegyek emelkednek, folyók szísszennek 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

AKCIÓ...már több, mint 80 hazai pilóta,
közel 100 Apco ernyővel...<http://sikloernyo.info>**100 db**

Finesse Plus (2006): mentőernyő oldalt
Finesse Top: (2006): mentőernyő alul
Edge beülő (2005): mentőernyő alul



Hevederzet struktúra „get up rendszer”, Kisebbsre vágott oldalprofil a karcsúbb, sokkal aerodinamikusabb formáért, Nincsenek merev belső lapok, kevésbé vastkos, alacsonyabb pakolhatósági térfogat, de még így is nagy tárolóhely, Alsó megerősítés, súrlódásálló anyaggal, Kompatibilis az APCO gyorsítóival, lábtartójával, kiegészítőivel, Elülső neoprén szélvédővel a tökéletesebb aerodinamikai formáért és komfortért – opcionális, Számos zseb és tároló rekesz, Magába foglalja a hát és oldalprotektorokat a maximális védelemért, Hihetetlenül egyszerű mentőernyő nyitó rendszer, letisztult és feltűnő nyitó fogantyúval.

**MayDay**

Az ernyő anyaga F111 "zéró porozitású" ripstop nylon. A széle és a felső lyuk szegélye egy úgynevezett 1"mil speciális nylon szalaggal van megerősítve, melyet egy precíziós 4-tűs géppel látunk el gondosan öltésekkel. A zsinórok bekötései V-pántokkal vannak megerősítve, melyeket komputerizált géppel varrnak a helyükre, ezzel biztosítva egyenletesen magas minőséget és erőt. A zsinórösszefogó gurtai 6000 fontos Nylon szövethöz (UV sugárzás ellenálló) készül. A végén található hurok Teflon bevonattal van ellátva, hogy a nyitáskor előforduló veszélyes súrlódástól védve legyen. Végül a gurtai azon részét, ahová a zsinórok befutnak egy zsinórborítás védi.



2003-2006

Stressz nélkül
 elegendő teljesítménnyel



2005

Ha még az elején tartasz, de
 szeretnél több teljesítményt.
 Már az első időnyedben segít
 a teljesítmény-repülésében is.



2005

Szemmel láthatóan jobban
 megy, és nagyon stabil. Itthon
 is nagyokat fogsz repülni, mert
 teljesítmény-repüléshez
 állították be.

**Tetra vagy hamarosan
 megjelenő utódja (DHV1)**

☺ **1.522.- EUR***

**Salsa
 DHV 1-2**

1.722.- EUR*

**Lambada
 DHV2**

1.822 EUR*

***: Bármely méretű, színű, teljes felszereltségű, Finesse vagy Edge beülővel és
 MayDay 18 (120kg-ig) mentőernyővel együtt !!!**

Vértes Balázs nagyszerű eredményei az APCO Dhw-2 kupáival

2005

Világbanoknag 1. hely (széria)
 Dutch Open 4. hely (1. hely széria)
 Czech Open 8. hely (1. hely széria)
 Magyar Rangor 2. hely (előzetes)
 Nemzetközi Magyar Kupa 2. hely

2004

ESE-világbanoknag 3. hely (széria)
 Magyar Rangor 1. hely (széria)
 Magyar Rangor 2. hely (széria)
 Dutch Open 2. hely (széria)

2003

Brazil Open 8. hely (széria)
 Eger Kupa, Magyarország 3. hely
 Magyar Kétszemélyes Kupa 1. hely
 Nemzetközi Magyar Kupa 5. hely
 Magyar Rangor 2. hely
 Brazil Open 2. hely (széria)

2002

Hilkom Kupa, Magyarország 5. hely
 Magyar N. Bajn. Szlovénia 3. hely (széria)
 Magyar Támp. Reményes Kupa 1. hely
 Magyar Kétszemélyes Kupa 4. hely

2001 Ártisz "AC" versenye

Akciós Airwave ernyők!



Flite
 DHV 1
 M
1400
 Euro



Mustang
 DHV2
 S, M, L
1600
 Euro



Bi-Boo
 Tandem
 DHV 1-2
1950
 Euro



Wave
 DHV 1
 S, M, L
1400
 Euro

Bomba árak!
 Nem Teszkó, de gazdaságos.
 A legjobb minőség
 a legjobb áron.
 Most akár 20-30%-kal
 olcsóbban vehetsz ernyőt
 akár részletre is, a készlet erejéig!
 Ragadd meg a lehetőséget
 és repülj a világ legjobb ernyőjével.

www.enairgy.hu
enairgyclub@freemail.hu
 (20) 9458-658



APOLLO
UL AIRCRAFT "HALLEY"

E-mail: apollo@mail.datanet.hu Internet: www.halley.hu