

modor toll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja • 167. szám • 2006. november-december



**Bertók Attila
világelső!**

GPSMAP 96C

Repülős-autós-hajós üzemmódok, 160x240 pixels 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



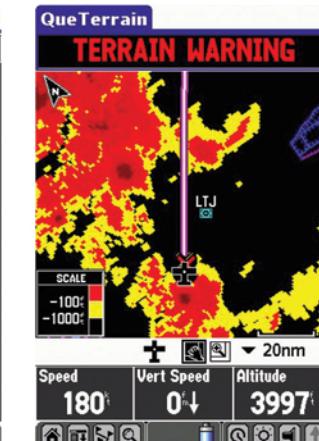
**Tudjuk az utat
földön, vízen, levegőben**

iQue 3600a
Aviation GPS + Palm PDA

Repülős-autós-hajós üzemmódok, 320x480 pixels 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 bőlcsvel és töltővel, szivargyújtós tápkábel, GA27C antenna, szarvkormányra rakható bőlcso (a mellékelt ábrán), setup CD



www.garmin-gps.hu

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

HOR-PROP

Falégcavarok és NIMBUS hátimotorok gyártása



www.hor-prop.com E-mail: hor-prop@hor-prop.com

Tel.: 00-421-47-438-1136 Mobil: 00-421-905-134-305



A Szabad Repülők Szövetségének lapja

Postacím: 1550 Budapest, Pf. 171.

Főszerkesztő:

KEREKES László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: laszlo.kerekes@hmth.hu
(+Előfizetéssel kapcsolatos ügyek)

Szerkesztő, tipográfus:

MAGYAR Bertalan

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu
(+Hirdetésfelvétel)

Tördeleszkerkesztő:

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 Szövetségehez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 1200 Ft, félévre 2200 Ft, egy évre 4000 Ft.

A címlapon:

BERTÓK Attila a kislányával

Ahoogy elkezdődött...

HEGYI, HEMI és GURIGA mintegy százhetven számmal ezelőtt gondoltak egyet, mert a sportrepülésnek akkor már nem volt sajtója, csupán a Repülőszövetségnak egy kis info lapja, mely klubonként egy példányban hozta-vitte a szövetség híreit, benne a siklórepülők kis családját is.

Akkor még egyet gondoltunk... Akkor még a legtöbb pilótatársunk egyet akart, repülni sokat, együttes, olcsón és szabadon.

Így gondoltuk:

„A madártoll könnyű piheként repül, s ha a madár elveszít a széllel száll tovább, néha végigsöpri a földet, felszed ezt-azt, majd a fuvarlat a levegőbe röptí, házak szöglete mögül erdők, ligetek fölé, kereszti a kasul a világban.”

„A madártoll útját nem állják falak, sorompók vagy határidők, ha a szükség úgy hozza: huss! Már röpül is tovább, viszi a madarak illatát, színét és szabadságuk híréit, s ha van szellő, ami hordja, jókedvűen sodródik tova, ha fülléd a lég lassan, forogva ereszkedik alá. Leül az ágra, levelekre, házak ereszére, mosolyogva súgja honnan jött, mit látott. Meghallgat Téged is, csak mesélj, s tovaröppenve viszi híreidet, gyors postás gyanánt.”

Ezért született ez a kis lap, a szabadság, az együttműködés, a közös gondolkodás ürűgyén.

„Mert a Madártoll természete ilyen. Szabadon repül. Ezt mindenki tudja. És aki szabadon szeret szállni - Vele tart.”

Kedves Olvasóink!

Köszönjük a kitartást. Kívánjuk Nektek és magunknak: még sok száz számot

Karácsonyi emlék

Sosem lesz már olyan Karácsonyom, mint akkor, amikor kicsi fiam még kicsi volt, amikor még annyira tudott örülni a karácsonyi csillaghullásnak, hogy örömet csillogó szemén át juttatta el hozzánk.



4-6 OLDAL:
GURIGA

lehelte nem túl nagy meggyőződés-sel, némi remegéssel a hangjában. Úgy kapaszkodott a kormányrúdba, hogy a gépet a leszálláskor nem is tudtam kitéríteni az elénk szaladó bokor elől. Körbefutva a sárkányt ünnepeltük kis utasom első repülését.

Akkoriban még fehér volt a tél. Dávid fiam ránevetet az összes hópehelyre, Nóra már az ötévesek érettségével mosolyogta suta kisöccsét, a kis bolondot, aki még nem tudott mit kezdeni a hideg fehér vattával.

Akkoriban még fehér volt a tél. Dávid fiam ránevetet az összes hópehelyre, Nóra már az ötévesek érettségével mosolyogta suta kisöccsét, a kis bolondot, aki még nem tudott mit kezdeni a hideg fehér vattával.

Húzgáltuk a szánkót a hólepte Határhegyen, ahol kezdő sárkányosok próbáltak az újév fuvallatait. Amíg Nóra lehúulta öccsét a lejtőn, én lerepülttem az oktatógéppel a kezdődomb tetejéről az aljáig. Kicsineim büszkén figyelték mi minden tud apjuk, pedig a lesikláshoz nem kellett tudomány elég volt a tízéves rutin, a kezdőpályán eltöltött sok száz start adta készség. Büszke voltam erre a gyakorlatra, ennek köszönhettem, hogy kislányomat (talán a legfiatalabb utasként repültetve) bátran levihettem magam mellé kötve a sárkánnyal.

– Na milyen? – kérdeztem a levegőben a mellettem kimeredt szemmel kapaszkodó négyéves csemétét. – Jó –

S ha már minden, amiért dolgoztál összeomlott...

Olvassuk a híreket, hallgatjuk a pilótársak véleményeit, miközben, éljük sajátos, néha magányos pilótaéletünket. Nem találunk társa a bajban, mert egyéni érdekek poklában vergődve minden erőlködésünket széjjelrúgja a sors halászagú fintora.

Az egyének saját maguk alkotta elméleteik zavaros forgatagából nem kívának a tiszta logika útjára tért, és az útvesztők között szakértik félinformációk és vérszagú sajtóhírek közül azt, hogy mi mitől következik be. Eközben pedig élementő információkhoz késve, vagy nem jutunk hozzá.

Ehhez az alapokat jónár évvvel ezelőtt megalapozta az a néhány vállalkozás, ami a repülésbiztonság érdekében hozott belső szakmai rendünket eszteren korlátnak kikiáltva sikeresen zavart kellett a repülő emberek között. Kiabáltuk, hogy nem lesz jó, ha a pilóták felelősséget gyorstalpaló tanfolyamokon illesztik szárnyaik alá, ha a széleskörű szakmai ismeret nem társul felelősséggel az elbizakodottsággal és a figyelmetlenséggel szemben. A jogosítások megkopnak, a légi járművek ellenőrzése átkos rutinműveletté fajul, a repülés korlátainak letegzése pedig újabb és újabb áldozatokat szül.

Épp ma verte oda magát szemünk látára társunk, de a másnapi repülés előtti ellenőrzést számonkérő segítőre idegesen mordulunk rá, „Hagyj már békén rendben van minden!”

Szakmai írásainkat személyeskedő viták során személyeskedésnek állítjuk be, az együttműködés helyett nagyobb a széthúzás, mint valaha. Látszatközösségek épülnek, amelyekben a szakmai munka, az oktatás, a továbbképzés helyét átveszi a személyes

presztízharc. Eközben pörögnek, potyognak le társaink, de mi szinte észre sem vesszük őket, hibáikat nem akarjuk látni, ezért nap-nap után megismétlik azokat.

„Ne szólj bele mit csinálok, úgy döglök meg, ahogyan akarok...”

Hát, kedves öregem, nem úgy döglesz meg! Mert oktalan zabolatlanságoddal másokat sodorsz bajba, felelőtlenn lazaságod másokra ragad át és sajnos azok a mások halnak meg helyetedd.

Tudom, hogy divatos ma a szó: extrém. Én mégsem hiszem, hogy mi, pilóták, az extrém és veszélyvállaló kaszkadőrök csapata kell hogy legyünk. A repülés önmagáért szép, és aki veszélyeztető magát és másokat, az azt a veszélyt is hordozza, hogy a repüléstől vonja meg magát, vagy épp a másikat.

Azt, hogy ki mit tehet, jogosítása dönti el, amit az egyik pilóta természetesen megtehet, azt a másiknak még megpróbálnia is tilos. Erről szól a képzés, erre kell, hogy felkészítsen az oktatód, ha lelkismeretes.

A szakmai munkát a szakember kellene hogy végezze, párórás pilóták elképzelései és zavart információterjesztése több kárt okoz, mint hasznos. A *Mit kellene tenni?* útvesztőjében ötletbörzét nyitni kevésbé hatékony eszköz problémáink megoldására, mint a koordinált központi szervezés.

Olvassuk a híreket, hallgatjuk a pilótársak véleményeit, miközben éljük sajátos, zavaros pilótaéletünket. Egyedül állunk társaink temetésén, azokén, akik valamiféle félelmetes megtévesztés áldozataiként haltak pilótahalált. Nem találtunk társa a bajban, mert egyéni érdekek poklában vergődve minden erőlködésünket széjjel-

Elveszett rekord



Annecyben voltunk, mint már beszámoltunk róla.

Szép idő, jó hely. Ideális rekordkísérletekkel próbálkozni. Eldöntöttem, hogy mindenkorban repülök egy női alap-háromszög-rekordot. Mivel két hétag volt szerencsém kint lenni, úgy gondoltam, hogy az első héten a gyakorlásé. A terep megismerése, hol jönnek a liftek, meg ilyenek. A tabor vezetője, Tasi Gabi háziversenyt szervezett. Azt gondoltam, simán nyerek, hisz az alkalmi versenytársak még sosem versenyeztek... Persze ez a nagyarcúság meghozta „gyümölcsét”. Aki csak a repülés örömeért repült, úgy vert el, mint a huzat. Csak 5. lettem! Csalódott voltam, de örülttem, hogy ilyen tapasztalt és ügyes pilóták vesznek körül.

Különösen Kiss Vikin lepődtem meg. Tudtam, hogy jól repül, de hogy ő nyeri a versenyt, arra nem gondoltam. Lealázta a pasikat! Örülttem neki, mert megtanított arra, hogy sokkal fontosabb a görcsös nyerni akarásnál a repülés élezete. Nem kell mindenig elsőnek célba



TÓTH ZSUZSANNA
FOTÓK: NAGY BALU

érni, csak be kell érni. Tudtam én ezt fejben, de a gyakorlatban nem ezt tettem, viszont ebben ő nagyon profi volt! Még egyszer ez úton is gratulálók neki!

És jött a második héten. A versenynek már vége volt, magunknak adtunk feladatot. Egy meleg nyári napra, július 19-re esett a háromszög

kiírása. Jól meg kellett tervezni, hogy szabályos FAI-háromszög legyen. minden nap friss elemeket használtam. A GPS nem merülhet le a tav alatt! Technikai hiba miatt elveszítettem egy rekordot, vagy bármilyen feladatot nem szabad! Emlékeztem GURIGA tanítására... És jött a bűvös háromszög. A szabályzat szerinti SMS elküldve, új elemek berakva, feladat kész, előző napi trackek törölve, indulás. Nagyon izgatott voltam. A háromszög első pontja (az induló) nagyon könnyű volt. Hamar kitekertem és elindultam a tó túlsó vége felé, Annecy közelébe. Na, ott nagyon sok időt el kellett töltenem, mert aznap persze nem emelt még

az a hegy, ahol addig már többször jártam az előző héten. Majdnem „partot fogtam” a tóparton, de aztán jött a mentő termik, kitekertem, azután be a tó fölé, 400 méteren belülre megközelítve a második pontot, vissza a hegyhez, ahol majdnem megint beégett, de legalább meglett ez a pont is. Ezzel majd egy órát elpazaroltam az értékes aktív időből. Itt nem tudtam annyira kitekerni, hogy átrepülhessek a tavon, így hátramentem a tuti sziklás részre. Jó alacsonyan értem vissza, de ott legalább ismertem már a biztos utat a termikhez. Meg is jött az ügyeletes lift, ami akkora front-stallal lepett meg, amilyet élesen az időjárástól sosem kaptam, csak a biztonságtechnikai tréningeken húztam magamnak. Talán csak emiatt nem volt idegen ez az érzés. Kirendeztem a kupolát, nyugalmat erőltettem magamra, majd visszamentem a kis „gonoszt” megkeresni és olyan 5-6 méteres átlaggal felzuhantam 2000 méter fölé. Innen már elindulhattam a következő ponthoz, ami a tó túloldalán

levő hegy antennája volt. Korábban ott is jártam már. Full-gyorsító, minél hamarabb ott akartam lenni, hiszen már több mint két órája repültem. „Túl sok, de minden, csak legyen meg” gondoltam. Amikor átérttem, az első emelésben a gerinc fölé emelkedtem, mert tudtam, hogy ott már végig tartani fog ahegy, csak fölé kell emelkedni. Ez sikerült is. Otthagytam egy sárkányt, aki tovább gyötörte a kis emelést, de én tudtam, hogy épp a fordulópont a legmagasabb pontja ennek a hegynek és onnan fog elszakadni a tuti emelés. Így is volt. Jött egy jó kemény, turbulens termik, amelylyel felhőalapig lehetett emelkedni. Itt megláttam egy versenyernyőt aki éppen eltűnt a felhőben, gondoltam, a fordulópont már megvan, tűnés innen tovább a befejező száron. 2500 méter fölött voltam. Már mosolyogtam, mert tudtam, hogy ennyiről nevetve átütöm a tavat, megvan a rekord!!! Nagyon boldog voltam. Gyorsító, vigyor... majd egy üzenet a gps-től. „TRACK FULL!”



Hidegzuhanýként ért az infó. A GPS-em 5 másodpercre volt állítva, mert tudtam, hogy a tavon nehéz lesz 10-15 másodpercig bent lenni a 400 méteren.

Úristen, most mit csináljak? 8,9 km választ el a rekordtól, amit ebből a magasságból még egy tanuló ernalyivel is meg lehetne repülni.

Nem tudtam mit tegyek, csak nyomtam egy-két waypontot útközben, mert abban biztos voltam, hogy az legalább megőrzi a magasságot, meg az időt is. Aztán jött az ötlet: még a levegőben elmentem a meglévő track-et és akkor tud újakat letenni. Így is tettem. A két waypoint között 3,3 km telt el és 5 perc. Gondoltam ez így jó lesz. Szembeszél volt, de nem érdekkelt. Tudtam, hogy a rekord már biztos. Fordultam a starthely fölötti záró ponton és elindultam gyorsan és boldogan leszállni.

Nagyon elfáradtam. Több mint 3 órát

töltöttem a levegőben ehhez a 32 km-hez. Lent már sokan várak, gratuláltak. Volt leszálló sör, meg minden.

MEGCSINÁLTAM!!!

Boldog voltam és büsszke. Sajnos nem tudtam a track-et letölteni a laptop-ra, mert valamiért nem ismerte fel a GPSemet.

Mindegy, gondoltam, a repülés adatai el vannak mentve. A következő napokon nagyobb háromszöget túztem ki, de azokat sajnos nem sikerült megrepülnöm, így az elmentett rekord track-logokkal jöttem haza. Itthon, az első dolgom volt, hogy letöltsem a rekordomat. És jött a második hidegzuhaný! A GPS a mentett trac lognak NEM ÖRIZTE MEG AZ IDŐADATÁT!

Nagyon elszomorodtam, mert nem tudtam, hogy így elfogadható-e ez rekordnak. A waypontok bizonyítják ugyan, hogy ott voltam, de a sportbizottság



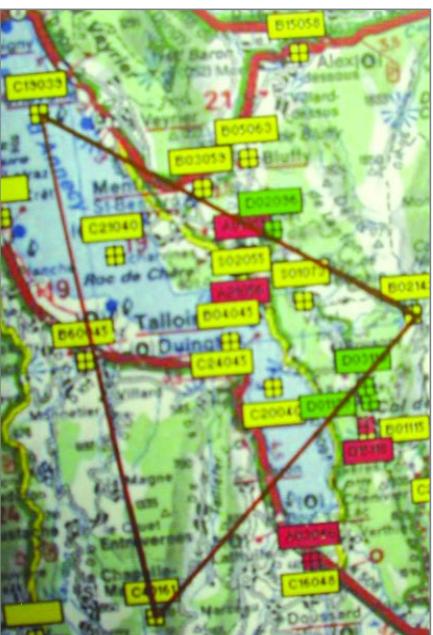
hónapokkal később meghozta a döntést, amely a harmadik hideg zuhany lett: a rekord NEM FOGADHATÓ EL!

Sírni, üvölteni lett volna kedvem, de valahol mégis éreztem, ami szabálytalan, az nem rekord. Fránya GPS, meg lap-top, meg minden! Mindent elrontottam. Esélyem sincs újat repülni, hiszen az évnek vége. Mindegy, majd jövőre.

Ezúton jelzem, mindenképpen el AKAROK menni Annecyba! Megcsinálom újra, ha addig más meg nem teszi...

Remélem, ilyen hibába nem esek többé. Igaz, ha nem 5 másodpercre állítom a GPS-t, akkor a tó feletti pont nincs lett volna. Mindegy, majd viszek egy másik GPS-t, ha tudok.

Hát röviden ennyi az első elvett rekordom története. ■



BERTÓK a világelső!

Eredetileg úgy terveztem, hogy megyek Horvátországba. Ez különöző okok miatt nem jött össze. Aztán amikor elkezdődött az EB és néztem az eredményeket arra gondoltam, hogy bár így papiron nézve nem nagyon vesztettem semmit mégis jó lenne ott lenni. Ekkor már a dolgok kicsit jobban néztek ki, főleg anyagilag, így aztán úgy döntöttem, hogy irány Texas Augusztusban.

Visszagondolva nem vártam sokat a látogatástól új tapasztalatok vonatkozásában, mivel már hallottam a többiekötől hogy megszokott sikvidéki repülésről van szó. Az időjárásról is

csak szinte jót hallottam eddig. A tavalyi versenyt kivéve gyakorlatilag nem volt törölt nap, ami jó jel.

A legutóbbi világcsúcsok vonalai is többé-kevésbé a környéken vezetnek keresztül. Ezt a környéket a meteorológusok "Száraz vonal"-nak hívják (Dry-line). Ez egy Észak-Dél irányú terület, ami átfedi Texas nyugati részét. Itt vannak a nagy zivatarok is, ugyanis itt találkoznak a Mojave-sivatag és a Mexikói öböl légtömegei egy óriási konvergencia vonalat alkotva. Arra nem sikerült rájönni, hogy mitől száraz a vonal, majd esetleg jövőre kiderül.

A verseny színhelye Big Spring, kb.





450-km Dallastól Nyugatra. A hely arról hires, hogy nem hires semmiről. Dög unalom, ha az ember nem sárkányrepül. Csak a szokásos gyorsítkezde hálózatok boltjai mindenütt, az autóból sem kell kiszállni természetesen, ha az ember éppen úgy akarja. Egyvalami talán mégis figyelemre méltó. A városka tele van kisebb-nagyobb börtönnel, ugyanis itt sokan ezekből a magánbörtönökönél élnek. A reptér mellett mindjárt van három is, a fiúk ott sétaálnak az udvaron mint a filmekben. A repülés szempontjából a dolognak van némi jelentősége, ugyanis nem szabad az objektumok fölött tartózkodni. Elvileg lehet ránk lóni, ha az őr úgy akarja. Tiszta amerika! Az autók mérete is kicsit meghökkentő, itt mindenki nagy dög terepjárával, vagy pedig nem-is-olyan-kis teherautóval jár. 5-6 literes motor teljesen hétköznapi. Lehet hogy van egy kis olajválság mostanában, de az itt nem látszik, vagy igazából senkit sem érdekel. Mi is egy ilyen szép 6 literes GMC autóval közlekedtünk, kezdve mindenjárt a szerény húsz órás utazással Los Angelesből a helyszinre.

Ez egy kicsit sok volt, de legalább az autóból láttam Californiát, Arizonát és Új-Mexikót. Bomba idő egész végig, illetik ríkán látok még Ausztráliában is.

Miután megérkeztünk kiderült, hogy nem lehet repülni, majd csak két nap-pal a verseny kezdete előtt lehet valamit csinálni, ugyanis valami biztosítási probléma lépett fel. Ennek nem örülttem, de legalább kipihentem az utazást. Valami keveset sikerült aztán helyizni a két edzőnapon.

A reptéren volt egy szerény megnyitó, ahol némi kis műsor is volt, valami vadnyugati téma. A cselekményt nem nagyon értettük, nem is nagyon volt. A lényeg, hogy volt valami vaktöltényes lövöldözés, meg valami ostor csatogtatás. Miután már nagyon untuk a kinos mosolygást, csendes kitapsolással vetettünk véget a vigaszának. Senki se sértődött meg.

Szépen összejöttünk, kb 100 pilóta nevezett a hagyományos sárkány kategóriába, azon kívül volt pár merevsárnyas is, meg egy-egy osztály az árbocos meg a nyitott kereszttartós

pilótáknak. A dolog viszonylag zökkenőmentesen zajlott, de kb egy óráig tartott amíg mindenki felvonódott. A VB-re legalább kétszer ennyi vontatógép kell majd, ezt a rendező is tudja.

1.nap Egyenes vonal egy Brown-Fields nevű faluba, 120 km. Rövidnek tűnik. Gondolom az első napi óvatosság dolgozik a feladat kitűzőkben. Volt egy kis eső az előző napokban és az itt erősen kihiat a többi napra. Legalábbis ezt mondja mindenki. Sebaj, elkezdjük a meccset. Sikerül viszonylag rossz pozícióból indulni. Ezután rögtön egy felhőtlen terület keresztezése következik. Utána cumulusok mindenütt. Alacsonyan érek alájuk, de egy viszonylag normális emelés fogad. Ekkor látom, hogy 4-5 ember elégére elém került, vagy 5 perc lehet a hátrányom. Ettől egy kicsit motivált leszek és elkezdem húzni a repcsinek mihelyt begyengül az emelés. Sokáig felhőalap közelébe sem jutok, ezt halasztgam azzal az erős emelésre. A távolság köztem és a vezető emberek között mintha csökkenne egy kicsit. Ekkor már rendes kialakult felhőutak mindenütt. Lamesa mellett belemegyek egy 4-5 méterbe aztán szinte rögtön alapra is kerülök. A fiúk még mindig előttem. Most már gyakorlatilag egy fél termik kell és lehet gondolkozni a végsláson. Az útvonalon ugyan nincs felhőút, de látom, hogy a hátravező 30 km-en mintha kis cumulusok kezdenének megjelenni. Eközben az elboly alá érek. Nem győz meg az emelés, szerintem még csak most kezdődik a jó idő. Siklok tovább. Egyedül Gerolf kapcsol idejében, kb egy perccel van előttem és magasabban. Tudom, hogy őt nem fogom megvernem, de talán mindenki mászt igen. Eközben Brett Hazlett mellé érek, aki nem nagyon érzi, hogy honnan kerültem oda. Szépen lemegyünk olyan kilences siklószámra a célhoz képest a műszerem szerint, ami kicsit optimistán van beállítva. Ezt ekkor még nem tudom, csak húzom neki mint a félbolond, de látom, hogy valami nem OK. Le azért nem lassítok, "nehogymá" Brett megelőzzön. Aztán csak várom, hogy 400 méteren belül legyek, mert már nagyon kellene fordulni. Látom, hogy Brett megelőz vagy két másodperccel, de már fordulok is, váltó ki, heveder ki,





jön a kemény föld... Na ezt nem tudom, hogy úsztam meg, még a talpamra is sikerült érkezni. Az adrenalinnak kb 10 perc kell, hogy eltávozzon a testemből. Az apróság ami nem tünt fel idejében a célmagasság pontatlan beállítása volt, azaz úgy 100 méterrel alacsonyabba állítottam a kelleténél a szintet. Eredményt tekintve jónak itéltem a napot a 3. helyezésemmel.

2.nap Ugyanaz, mint az első. Erősen kritizáljuk a kilométerek hiányát, de a meteor zivatarveszélyt jelez, ezért a rövidség. Le is nyomjuk szinte percre pontosan annyi idő alatt mint tegnap, kb 1:38. Ma másodiknak nyomom be magam, Brett végez előttem pár másodperccel ismét. A verseny előtt panaszkodott, hogy csak egy kis Litespeed 3-as jutott neki, de látva hogy kb 5km / órával gyorsabb a végsklásnál igy már nem nagyon panaszkodik. Na de nem csak végsklásból áll az élet. Összetettben feljövök másodiknak, mint a gejzir. Kellemesen érzem magam, tetszik a pálya.

A következő nap lefújva. Már a levegőben a fél csapat, amikor a zápor elveri a földön maradtakat. Elmegyünk a helyi repülési múzeumba. Harrier, B-52, miegymás. Este megyünk tekézni. Elég jól meggy igy elsőre.

3.nap Állat idő, és ezt már előre tudják, így aztán kapunk egy 160 km-es háromszöget. A szél nagyon erős, helyenként 25 km/óra. Az első szár oldalhátszél, nagyon hamar ott vagyunk a fordulópontron. Az egész banda majdnem együtt. Ez az új startrendszer miatt is így van. Eszerint az első 20 helyezettnek kötelező egy megadott időpontban indulni, így aztán elkerüljük a szokásos striciskedést, amikor valaki később indulva gyorsan körbeszalad a jól megfestett termikeken.

Amásodik szár nehezebb, de a folyamatos 3-4-5 méterek segítik a haladást. Elég durva a levegő, főleg a szél miatt. Nick, a svájci megróbál behatolni egy porördögbe úgy 300 méteren. Az ötödik próbálkozásra a porördög gyöz, miköz-

ben Nick dobja az ernyőjét. Becsapódás után kinyitja a szemét, és épp egy gyapotvirág van az orra előtt. Nick este a kocsmában azt állítja, hogy ilyen szép virágot még életében nem látott. Nem sokára jön a farmer. Mondja neki Nick, hogy minden rendben van, mire mondja neki a farmer hogy már nem sokáig mert ezen a gyapotföldön igen sok a csörgőkigyó.

Szerencsére további komplikációk nem lépnek fel. Ezt persze mi csak később tudjuk meg, mert eközben küzdünk az erős oldalszéllel. Sikerül egy kis merészességgel előre kerülni. Van egy három méterem a fordulópont előtt, de látom hogy Brett emelkedik kissé mögöttem. Át kellene menni hozzá, de inkább elhiszem, hogy milyen jó ez a hármas. Brett később beszámol az átlag hat méterről, így aztán már nem furcsállom, hogy mitől volt felhőalapon és a fordulópontron hamarabb. Ezt nem bánom egyébként, mivel tök szembeszél következik, vagy 40 km belőle. Még a szél is mintha erősödne. Ilyenkor nem árt ha van valaki

előttem, mivel tudom hogy alacsonyra fogunk kerülni, bár ez így 3000 méterről kicsit hihetetlennek tűnik. Időben hosszú, távolsgában rövid siklás után 300 méterről látom Brett árnyékát az utolsó leszállásra alkalmas szántóföld fölött amikor szinte egyszerre fordulunk bele a három méterbe. Szurkolok neki erősen, mert ő nehezebb helyzetben van, de aztán szépen beleakaszta ő is a közepébe. Miután kiemelkedünk a vállalkozó szellem nem buzog már annyira bennünk. Eközben a lemaradottak is megérkeznek a következő gyengébb termikbe szépen egy szintben velünk, amit az ember mindig egy kicsit igazságtalannak érez. De sebaj, az a lényeg, hogy jó magasan vagyunk. Ezután egy meglepően hosszú és jó siklás következik. Már szinte kezdjük elhinni, hogy oda fogunk érni, de nekem erősen az az érzésem hogy a jó levegő ellenére itt még emelkedni kell. Látom az optimistákat, amint szépen mennek előre, mialatt én rosszabbra számítva inkább egy kis kitérővel áhitozok egy kellemes



sima emelés után. Ez meg is érkezik. Brett kicsit alattam körözve velem együtt eléri az optimum magasságot a végsiklásra. Eközben nézem a bátor emberek árnyékát a földön. Először Gerolf fog padlót 2 km-rel röviden, majd Robert Reisinger 200 méterrel. Az egyetlen szerencsés túlélő Andre Wolf, a Brazil. Egy perccel utána jövök én, majd Brett kb fél perccel. Aztán sokan mások. Sikerült 3:18-cal a napi második helyet elérni. Azt remélem, hogy ezzel felmegyek az első helyre. Másnap látom, hogy egy, azaz egy ponttal még mindig Brett vezet. Kicsit csalódott vagyok. Úgy szerettem volna egyszer elmondani majd az unokáimnak, hogy egyszer nagyapa vezető helyen volt egy nagyon rangos versenyer (miközben az unokák egymás fülébe súgják, hogy hagyujuk csak rá, kicsit szenilis már a nagyfater). De ezen kicsit korai töprengeni, mivel a lányom még csak öt éves.

4.nap Adnak egy szép kövér 250 kilométert Silverton-ba. Az időjárás persze ma nincs annyira jó, de legalább hátszeles a feladat. Rendes elmebeteg sárkányrepülős mivoltunkat nem meghazudtolva szokás szerint a startkör közelében szütyögünk. Persze menni kellene, mert egyrészt nem akar a kumulusz megjelenni, másrészt Davis Straub csinálja a meteort és ez elég ok kellene hogy legyen az aggodalomra. Aztán csak elindulunk. Eleinte rendes emelések a kék égben, kumulusz egy darab se. Elérkezünk egy kietlenerebb részhez, amelyet kiégett, kanyonos táj, indiános filmes, csak Gojko Mitic hiányzik mint Winnetou a fejpántjával meg Old Shatterhand. Nem lenne nagyon jó itt az autóra várakozni pár órát. Becslésem szerint legalább öt órát fogunk repülni. Ezután hatalmas gázdálkodás alatt álló területek következnek sajnos sok

zöld kőralakú öntözéses objektummal tarkítva. Az élvonal egy bolyban halad, az időjárás néha jobb, néha rosszabb, de nem nagyon sietünk. Van egy-két kísérlet az elszakadásra magamat is beleérvé, de aztán Tour de France stilusban a boly kegyetlenül utolér, így aztán megyünk tovább együtt. Ez így megy órákon keresztül. Lassacskán elérjük az öntözéses vidék határát, ahol nagy barna mezők fekszenek lustán a délutáni napsütésben. Az útvonalon balra lassan, de biztosan alakul egy óriási zivatar és be is árnyékolja a hátralevő 50 kilométert. A Brazílok ekkor elkezdenek határozottan egy irányba siklani, bal felé. Mi egy páran, akik inkább a napos barna szántóföldes jobb oldalt erőltetnének végül is beadjuk a derekunkat és megyünk velük. Azt gondoljuk, hogy ők biztosan látnak valamit, amit mi nem. Mire rájövünk, hogy a nagy semmirére siklanak már késő. Szépen alacsonyan és elég idegesen egymást nézegetjük, hátha emekedik valaki, de persze csak merülünk mint a nyeletlen balta. Reisinger van a legalacsonyabban. Nézem ahogy ráfordul a mezőre, hogy leszálljon. Már látom az árnyékát igen közel hozzá, amikor belefordul valamibe. Mivel más nincs, siklok oda én is, nekem is meg van az emelés, miközben fogadalmat teszek különböző dolgokra, csak egyszer másszak ki innen. Eközben a szépen leszállnak néhányan az alattunk levő mezőre. Emelkedés közben látom ahogy egy nagy porörök végigseper a szomszédos szántóföldön. Ebből aztán kiemelkedek ötödmagammal, de nem elég a magasság a beéréshez. Szépen hullunk aztán egymás után fájdalmasan közel a célhöz. Brett vagy 9km-rel megyskevesebbet mint én, de tudom hogy ettől még nem vagyok biztosan az első helyen. A mi bolyunkból csak Gerolf ér be éppen hogy csak. 5 km-rel a cél előtt



szállok le, nézem ahogy nem túl magasan átsiklik felettem, de valahogyan nem vagyok már olyan izgatott. Ma összesen négy célbaérő van. Ebből három a jobb oldali nagy, barna, napos szántóföldek fölött emekedett ki a végsikláshoz... Egy bolond százat csinál. Seppi Salvenmoser nyeri a napot Ausztriából.

5.nap Céltáv Garza-ba. 120km. Erős zivatarveszély. Lassan indul az egész nap. Ilyenkor viszont igyekezni kellene, mert amikor beindul az idő, akkor már késő. Lévén hogy most az első helyen állok kicsit feszült vagyok, mivel ekkora meccset még nem volt esélyem megnyerni. De szép is lenne. De koncentráljunk csak a napi problémára. Végül is hosszas belső dialógus után arra a következetésre jutok, hogy ha meg akarom az elő-VB-t nyerni akkor ehhez méltóan

kell ma repülnöm. Valamiért eszembe jut, hogy egy hónap múlva lesz 25 éve, hogy elkezdtem sárkányrepülni a Debrecenni sárkányos klubban 15 évesen. De rég volt...

Aztán indul a nap. Szépen együtt kezdünk de ma nem kell egyszerre indulni. Nagyon jól sikerül a start, legelől megyek Jonny-val Ausztráliából. Ekkor már igen komoly zivatarok vannak, melllettünk balra egy hatalmas vagy 10 km-re és egy másik majdnem a cél előtt az útvonalon. Jonny visszafordul, amit megértek. Nekem viszont előre tűnik biztonságosabbnak a menekülés, ha erről lenne szó. Egyértelműen le kellene fújni a napot, de csak nem jön az infó a rádióról. Megyek tovább, a többieket már nem látom magam mögött, valahogyan nagyon előre kerülttem. Elkezdekké végsiklani, be is érek vagy ötszázon. Szemerkél az eső.



Vegyesek az érzelmeim, de elvileg még mindig versenyzünk. Brett 33 perccel később érkezik. Mivel 15 perccel később indult ez azt jelenti, hogy 18 perccel voltam gyorsabb. Fel lehet lélegezni. Nyertem a meccset függetlenül attól, hogy számit-e a mai nap.

Lassan összpakolunk a szemerkéző esőben. Garzában megállunk enni valamit miközben megállítjuk, hogy ennél az asztalnál most három elő-világ-bajnok ül és reméljük, hogy hárunk közül (Brett, Gerolf meg én) valaki a VB-t is megnyeri jövőre.

Visszérkezés után találkozunk a többiekkel, akik kevés kivétellel minden azon a véleményen vannak, hogy a napot már régen törölni kellett volna. Több igen neves pilóta is visszafordult és leszállt a zivatarokat látva. A rendezőség is tudja, hogy hibázott, de mivel nem törölték a napot feladat közben ezért most már csak óvás után lehet ezt megtenni. Rövid tanácskozás után arra a következtetésre jutottam, hogy megívom a napot, mivel

nekem eredmény szempontjából minden egy hogy a napi eredmény számit, vagy sem. Nyugodtan állíthatom, hogy ez volt a legnépszerűbb óvás a sárkányrepülés történetében. Miközben a napot elég jó hangulatban törölte a rendezőség a többség nagy örömhére, a reptéri meteорológus közölte, hogy az útvonal melletti zivatarfelhő magassága 16000 m volt. Ennek ellenére a merevszárnyas mezőny úgy gondolta, hogy ez teljesen jó a részükön, tehát ők érvényesnek tekintik a napjukat. Hmmm...

Este egy helyi gazdag ember meghívta az egész mezőnyt a házába. Ott volt az eredményhirdetés is, meg az ilyenkor szokásos dolgok. Szóval az első három helyezett: 1. Bertók Attila, Magyarország; 2. Brett Hazlett, Kanada; 3. Andre Wolf, Brazília ■

Végeredmény:

Place	Name	ID	Glider	Nation	T1	T2	T3	T4	T5	T6	Total
1	BERTÓK, Attila		Moyes Litespeed S 5	HUN	814	973	910	969	735	724	5185
2	DURAND, Jon Jnr.		Moyes Litespeed S 4	AUS	892	787	804	1000	735	963	5181
3	HEINRIC HS, Gerolf		Moyes Litespeed RS4	AUT	941	938	884	89	963	925	4746
4	FREISEN BICHLER, Michael		Moyes Litespeed S 3,5	AUT	952	490	945	585	735	843	4617
5	PAPER, Adam		Airborne C4 14	AUS	764	785	657	749	527	809	4291
6	JONES, Chris		Moyes Litespeed S 4	AUS	575	494	688	720	866	847	4160
7	SEIB, David		Moyes Litespeed S 4,5	AUS	775	898	796	92	738	845	4144
8	SMITH, Chris		Moyes Litespeed S 4,5	USA	772	489	599	759	794	690	4103
9	BARRETT, Scott		Airborne C4 13,5	AUS	569	844	601	724	632	670	4040
10	PATON, Len		Moyes Litespeed S 4	AUS	755	485	683	602	815	636	3976
11	HOLTKA MP, Rohan		Airborne C4 13,5	AUS	700	615	723	772	732	359	3861
12	WYNNE, Bruce		Moyes Litespeed S 4	AUS	685	474	637	516	675	441	3428
13	SCHROD ER, Phil		Airborne Climax 13	AUS	561	709	545	299	512	801	3427
14	DANIEL, Alan		Airborne C4 13,5	AUS	178	771	558	498	582	573	3160
15	ELLIOT, Steve		Moyes Litespeed S 4,5	AUS	590	449	455	311	485	612	2902
16	TUNBRIDGE, Cameron		Airborne C2 14	AUS	555	791	553	128	582	222	2831
17	SIMONS EN, Warren		Airborne C4 14	AUS	427	451	450	383	561	469	2731
18	DALL, Peter		ATOS ATOS	AUS	36	500	606	306	687	381	2526
19	PHILLIPS, Andy		Moyes Litespeed S 4,5	AUS	581	435	403	290	362	414	2485
20	PURCELL, Nick		Moyes Litespeed S 4	AUS	699	466	240	198	508	356	2467
21	BAJEWSKI, Joerg		Moyes Litespeed S 5	DEU	526	537	403	72	634	228	2400
22	REID, Jason		Aeros Discus	AUS	501	474	270	367	362	202	2176
23	HODDER, Darren		Airborne C4 14	AUS	300	419	386	237	363	185	1899
24	SIPPOS, Gabor		Moyes Litespeed S 5	HUN	471	104	325	288	476	188	1852

2007.02.04 - 02.11 között Monacóba területreplély tábort szervezünk.
Pilótáinknak 159 Eu, kísérőinknek 119 Eu a részvételi díj.

2 hosszal egyszerre törtenik a felszállítás.

4 embert szállítunk el egy apartmanban, így környezetben belülről elérhető (igény szerint, nagyobb barátai társaságol, 6-8 fős apartmant is kérhetünk).

A jó idő és jó hangulatot már megrendelhető.

A termékreplés gyakorlására fektetjük a hangsúlyt.

Az időjárásról függően a környék más starthelyeit is meglátogatjuk. A tábor ideje alatt a legújabb Ozone és Gradient típusok tesztelhetők.

Az időpont kiválasztásánál figyelembe vettük, hogy olyankor utazzunk, amikor elkerülhető a starthely túlsúfoltsága a többi cenyű csapatból adódóan.

Szeretnénk biztosítani,

hogy ne kelljen 100-120 pilóta között vártatni az elstartoláshoz,

További részletes információ:

06 209 264 251,

www.airmax.hu



Golden 2

Három nagyon sikeres

"Golden" év után a Gradient elkezítette az új középkategóriás távrepülő ernalyójét, a Golden 2-t (DHV 1-2 kategória).

A célcsoport ugyanaz mint az eredeti Goldennel.

Teljesen átterveztük az új ernalyót:

50 cella,

új módosított szárnyprofil,

új anyagok, új színök és színkombinációk.

5 különböző méret.

További info :www.gradient.cx,

www.airmax.hu,

06 209 264 251.

Ne higgy senkinek, csak magadnak.

Jelentkezz tesztrepülésre !



madartoll.hu

Mostantól az interneten is!

Kedves Madártársak! Lapunkat a szeptemberi számktól kezdődően, az interneten is olvashatjátok ezentúl.

A Madártoll portálján minden, a lapban megjelent cikk megjelenik internetes tipográfiával; ugyanakkor a sajátos megjelenítési formának megfelelően, jóval több képpel és napi frissítéssel! Ezzel- reményeink szerint – sporttársaink szélesebb köréhez fognak eljutni a siklórepülés legfrissebb hírei, a versenyeik eredményei, a versenyzők és pilóták élményei. Nem titkolt szándékunk az is, hogy a világháló nyilvánosságán keresztül olyanokat is megszólítsunk, akik eddig csak messziiről nézték vagyakozva az égben lebegő embermadarakat...

Kérjük, aki tudja, mielőbb nézze meg a honlapot, és segítsen nekünk a továbbiakra való felkészülésben azzal, hogy kitöltheti vagy az ott található, vagy az itt mellékelt szavazólapot (utóbbit borítékba téve küldjétek el címünkre: Madártoll, 1550 Bp. Pf. 171.)! Segítségetetkel előre is köszönök: **a szerkesztők**

Kérjük, válaszd ki az alábbi lehetőségek közül, hogy ezentúl hogyan szeretnéd olvasni a Madártollat!

- papíron, mint eddig (továbbra is előfizetem);
- az interneten;
- elsősorban papíron, de az interneten is (továbbra is előfizetem);
- elsősorban az interneten, de papíron is (továbbra is előfizetem);
- nem vagyok előfizető, a klubban fogom olvasni, mint eddig.

Védelem Gondoskodás Támasz = B I Z T O N S Á G

Védelem:...az a cselekvés, tény, hogy valakit vagy valamit védenek, oltalmaznak.

Gondoskodás:...az a tevékenység, hogy valakiről vagy valamiről gondoskodnak..., biztosítja életlehetőségeit, létfentartását...

Támasz:...anyagi vagy erkölcsi segítséget nyújtó személy, dolog...

(Forrás: Magyar Értelmező Kéziszótár, Akadémiai kiadó, Budapest, 1982, Ötödik változatlan kiadás)

A családról, a gyermekéről való gondoskodásnak a legtöbb ember életében elsőrendű szerepe van. Ugyanakkor fontos a hozzátartozók anyagi biztonságának megteremtése, és az ingó és ingatlan vagyon átörökítése is egy váratlan tragédia esetén. Kockázati életbiztosításaink ezeknek az igényeknek a kielégítésére kínálnak megoldást.

Ha Ön, Kedves Szabad Repülős a példának okáért férfi és 43 éves, akkor már akár napi 330 Ft-ért köthet kockázati életbiztosítást, ami egy váratlan tragédia esetén 7 000 000 Ft-os szolgáltatást nyújt; de egy 10 000 000 Ft-os biztosítási szolgáltatás is csak napi 530 Ft-ba kerül Önnek.

Természetesen a fenti példákban szereplő értékek függenek az Ön korától, nemétől és a várta biztosítási szolgáltatás mértékétől, valamint a leírtak nem számítanak konkrét ajánlatnak, hiszen azt a mindenkorai ÁÉSZ- ben foglaltak határozzák meg.

Ha felkeltettük érdeklődését, kérjük, hogy vegye fel velünk a kapcsolatot, hogy segíthessünk!

Pénzügyi tanácsadó: Kiss Imre
Telefonszám: 06-20-9-619-334
(x)

Meduno



Torockó



Piedrahita



Bassano



Bohinj



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

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

Kedves Hirdető! Kérem, hogy hirdetéseidet a megjelenés hónapjának 2-áig, e-mailen, vagy telefonon juttasd el hozzámb. 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



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

**Keresek
baráti áron,**

**kezdőnek
(165/65)
megunt siklóernyőt,
beültöt,
Bräuniger variót. Tel.8**

PARAPOWER



www.vampair.hu

REDBACK SOLO

- Motor: Sora 210
- Power Ignition gyűjtő (izzogóban Indító)
- Fogyasztás: 30 l/h
- Üzemanyag füllől: 111 l
- Többet: 48-60 kg.
- Maximitál. pilóta súly: 120 kg
- Könnyen 4 részes szállítatható karci
- Leírás: 112,124 cm, vétől új (optimalisan kezeltetés esetén)
- Üzemanyag: 18 kg
- Kézfákkel (Opticon dízel)
- Váltószámlálóval és felületi nyíl bekötéssel
- Ár: 2 200 € + ÁFA

REDBACK SNAP 100

- Motor: Sora 100
- Hengerűtöltsel: 94 cm³
- Röppányos kipufogó
- Max. teljesítmény: 12 kW 7000 ford./percen
- Max. nyomaték: 14 Nm 8800 ford./percen
- Többet: 62 kg
- Váltó: önműködő
- Felület: 20 mm-es műanyagból
- Gyújtás: elektronikus CDI
- Hőmérő: fusible
- Hangsz. alumínium Nicastil borítással
- Furai eszközök: 6x12 mm
- Általános: hibásolási leírásokkal
- Leírás: 120 cm, vétől új (kezeltetés esetben)
- Üzemanyag: 8 l
- Üzemanyag: 17,5 kg
- Váltószámlálóval és felületi nyíl bekötéssel
- Ár: 3 000 € + ÁFA

REDBACK HIRTH

- Motor: Hirth
- Hengerűtöltsel: 200 cm³
- Teljes körtesemű hőszivattyús
- Teljesítmény: 21 kW
- Üzemanyag: 10 l
- Felület: 22
- Speciális hőszivattyús
- Fogyasztás: 85 l/h 10
- Felület: kézi vagy elektronikus
- Leírás: 122 cm, vétől új (kezeltetés esetben)
- Üzemanyag: 24 kg-tól
- Üzemanyagfogyasztás: 10 l
- Karci: nápoly rözsére borított, alumínium
- Ár: 3 500 € + ÁFA

REDBACK SIMONINI

- Motor: Simonini
- Hengerűtöltsel: 200 cm³
- Min. teljesítmény: 14 kW 7000 ford./percen
- Többet: 70 kg 216 kg pilótaanyag
- Gyújtás: Power Ignition CDI
- Felület: 116-20
- Üzemanyag: 10 l
- Speciális hőszivattyús
- Fogyasztás: 2,5 l/h-10
- Leírás: 122 cm, vétől új (kezeltetés esetben)
- Üzemanyag: 24 kg
- Üzemanyagfogyasztás: 10 l
- Váltószámlálóval és felületi nyíl bekötéssel
- Ár: 3 000 € + ÁFA

www.PARAPOWER.HU

www.vampair.hu

DUDEK
paragliders



Oktatók és forgalmazók:

Budapest és környeke:
Blumenni „Indian” Ádám, tel.: 06 20 982 53 99
Kiss István, tel.: 06 20 934 05 44
Szalma Gábor, tel.: 06 30 950 74 50
Varga „Sivics” Gábor, tel.: 06 20 361 60 73
Tatabanya és környeke:
Kiss Csiklán, tel.: 06 20 954 64 45
Gulyás László és környeke:
Szabó Péter, tel.: 06 20 346 60 04
Szentbőri Károlyné Edina, tel.: 06 20 476 85 66
Kecskemét és környeke:
Baloss Rózsa Robert, tel.: 06 70 335 29 65
Szekszárd és környeke:
Biró Balint, tel.: 06 70 942 05 54
Debrecen és környeke:
Török Tamás, tel.: 06 30 985 9053
Máttra és környeke:
Farkas Tibor, tel.: 06 70 312 76 08
Gyűrű:
Szabó György, tel.: 06 30 932 29 37

November közepétől elkezdődtek a hétvég nyílt napok Gyurón. 19-én már több mint ötven pilótát csérdeklődöt csalogatott ki a kódön ágyn átderéngő napfény, a 10 °C körül hőmérséklet és a mérsékelt szél. Reggel 9-től napigugtató folyamatosan ment az oktatas, tesztelés és szakértés. Több olyan érdeklődő is kijött, aki még soha nem fogott a kezében, nem érzett a feje felett siklóernyőt. A tehetségesek nemcsak kipróbálták, hanem tandemben vagy az XC-tírral a repülés első élményét is megkaptatták. Ezek az első lépések a repülés felé természetesen haveri alapon és minden elkötelezettség nélküli működtek. A tapasztalt pilóták kipróbálhatták a primőrszámba menő digitális gyűjtőszolgálat Simonini motorl illetve a frissen ismert különös elbújásos masztásos engyőbekötést a már ismert motorokon. Lehetett repülni olyan újdonságokkal, mint a TST-val szerelt Reaction, az ITV Dakota, a Skywalk Scotch vagy a Jojowing Instinct. Az igy szerzett összehasonlító tapasztalatokat gondosan dokumentáltuk és ha előn az idő, innyi is vásárolható ezekkel utazásainkkal. Tiszteletet zette nálunk korábbi vélogatott kerettag siklóernyős pilóta, aki először repült motorral, és nem is tilta a kétoldali csomár a szajára. Egy másik minnen nemrégiben elhunyt tanáremberünk alkalmazott motorok között vélogatott (nem a kendermagban), és hárrom tesztüköt tapasztalatai alapján döntést is tudott hozni. Jötték Pecriől Janos somorjai, egy fiatalkorú felvidéki házaspár Komáromból ugrott át Bull volt. Nagyon érveztük Annyira, hogy elhatározta, hogy csontjai akár virrad, akár nem, minden hétvégen kiint tollunk egy napot.



A repüléren üzemel a bútó, inni és melegedni lehet, repülés után pedig vár a törökös csárda.

Decembertől lehet tesztelni a Corsair és Bailey négyütemű motorral szerelt Parapowereket is!



Digitális gyűjtőszolgálat
Simonini



Corsair



Bailey





Fresh Breeze news

Hannoveri haverjaink továbbra is az UL repülés hösei. A 2006-ban eddig (eszelés és berépülés után) áltadott 327 db halimotor, 127 Flykite és 38 XCitor gyártása, a korábban eladtott, eddig összesen több mint ötezer különböző repülőszékerkezet javítását, karbantartását és garanciális feladatait mellett volt idejük és energiájuk utóirányba is.

Dicsérés, hogy nem csupán papíron, déliháborútól egeszer megvalósításban gondolkodnak, hanem minden esetben sonatakon gyűrűzhető, érvényes érett kímstasákkal kerülnek ki a kiszállók.

Az többi időben inkább már meglévő és bevitl szereket fejlesztések töröltek, ha lehet, úgy, hogy a már piacra kerülőenekkel ügyelni-ohorozni legyenek.

Ilyen az új Flykite Motorja a jelenlegi varázslatnak hozzájáruló motor, amely a vörhöz közel áll. Ez a motor a hűtőhűtők radiátoraival, a keringővel folyadékmalékszerkezettel, a pumpákkal készülhetően a kilővel néhányból, mint a kijelzőkkel világít, de egyszerűen készülhető, kultúrávalba a játszó, és több előjelűséggel. Hanem nyik meggyőzően, hogy az „Bremmle” kétkelemű motor mindig kevesebb energiáttal

kezdi, mint a „Jüde”. A folyadékdrágának készülhetően a blokk hőmérsékletét tartósan 60-70 °C körül tudják tartani, így nem jelentkezik az anyagok tüzelőanyjal adódó teljesítménysökkenés. A motor hőmérséklinak hiányban jelentősen csökken a légi jármű által hibásított zajt, de az új modellre jellemző „stealth” lépésnövegésben a Flykite az új NACA gyűrű tulajdonosi joggal rendelkezik légsavavarabbi képességekkel és a 1100 által fejlesztett alacsony fordulatszámú negyedló srívának készítésével. A kínálatról szólóan profilgyűrű kijelölésben annyival jobb a körülöli dupla kör keréshetőségi körökkel, hogy a 6° km/h utolsó hibásított 500 ford./percrel abszolútban fordulatszámban aholvaljon ugyanaz a motor. A srívás napjai hibásított körösekben megyesítőként működik az új Flykite motorizájával a felszíni másodpercen belül húzza ki. A Flykite természetesen megkapja a Quasi ACH és annyi újabb finomodás, vagy továbbfejlesztett Sika anyót. Ez annyi stabil és kicsi, sebességtartalmára pedig olyan széles, hogy a 70 km/h-s sértőn Méhraj gátlátművet repül vele, helikopteresről járva, rövid időn belül fél méter magasan egy helyhez lehessen, sőt még az is megengedte magának, hogy legye mind a három kerekét a földre, és emiatt folyamatosan a feje fölött megtartva hátrafelé guruljon vagy húza előt, majd ottan lehűtőből, gurulás nélküli szálljan le, és az újú kigye-vezetés után láthatóvá lesz sebességgel használjuk szélest szögben. Ez a motorvaló igényeit több részben kivonva emiattval sem lehetett volna végrehajtani. Az XCitor szintén

megkapta a négy részre szedhető NACA gyűrűs légesjavítási keretet, ami rendelhető titániumból is. Az első váltásat még 27 m-es emiattval szűti, a második már egy cserélői módszerből profillal, nagyobb és frontálisabb bozontot kísérőnek köszönhetően megnagyobb belső nyomaték, 74 m-es „prohengelből” repül. Honnan az utazáshosszére 90 km/h felül van, és általában minden eddig ismert puha színyűnél stabilitás és hosszúságosabb.

A tükör légyverhalban álig kijéste található, az MT 03-at gyártó Autogyro Europa-pal közösen tervezik az XCitor utájára a tróli klíjet, mígpedig teleszkópius roham, vagy közvetlen török szilikonkor (mint tojuk, az XCitor forgalmi rendszertől eltörő ütőfeszítést körültekintően vezethető szűrő kerekek) a rövid tűrőnyelűsége hőmelele is kevesebb legyen, mint 1 m, vagyis a KRTS7 által megengedett hatámkor belül maradjon. Markus és Michael igazán nagy döhöse az, dön a Parákar új verziójá. A boxer BMW motort, egymás melléül ülőcs. „Porsche-Killer”-t egyedül jogelék, de elkezdték az XCitor körüljáratát. Edd már a hármasmagas, 105 lóerős Hirth „Jötör” várakozó hajta, melynek sajátossága, hogy maga nyomtat hőfeszítésekkel rendelkezik körülhelyen gondolkodás nélkül elég szín-vinolaj készítményt keveréket vagy hőműanyag gáztartót, benzint és egyet HFO-t.

A hűtő kereszbe hajtott motor egy variomatic típusú folyékonyfűtéses sebességváltón keresztül adja le a teljesítményt, földön török gyurulás alkot a hűtő két kerekről. Elsőször újra perig a centrifugális tehereltetésű előnök köröshenger automatafunkcióval myös légsavra. A folyékonyfűtéses sebességváltóknak körültekintően a leggyorsabb minőség az optimális (a leghamarabb) és az értelemszerűen a legcsendesebb fűtéselválasztás foghat. Földelékelhetően zavarik a „SuperXCitor”-nak is lezuh autogázs és emiatt valózta, ez utóbbi, gondolom, a körülhelyenekkel jár majd...

Nem igyon, hogy jövő tavasszal már lesz ebből a Fresh Breeze csodájából a Magyarországi Utójáróinknak parkolhat a cégek előtt egy Hunderszer teljessé olvaható VW, az utazáshelyére ott szürgött forgat a prototípus körül, hár Markusék csak annyi logognak és tanulnak nagy szélelmeskedni, lépne meg, ha az első szemük lecsapnia a sikorákat...

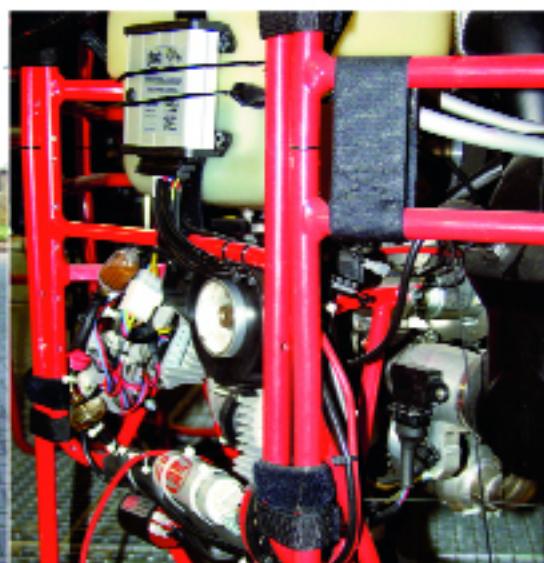
Be kell vinniuk ennek szépségből azután a kijelzőkkel, illetve a felcsatlakozás a Hirth F33-ason, amivel remé-



színeink szerint Kiss István és Ilynn, Phönix megfertőtő majd a jelenlegi magyarai válogatottoknál mindenben, illerően a már emellett mondhatók digitális: gyűjtő: Simonini motorral. Ez ugyan nem nagy dumarás, egész pontosan kivára a nagy dumarás, aki a jelenlegi, amikor a piaci árak levárunk és a -3 lóerős elgyűjtésnél készülhető öngyulladás Lütöi a kihallgatótól kizárt a termékeszinőt, kényezteti azokat esetük pedig az egyszer jobb kör, vállhól. Az elgyűjtés pontjainál a hőszáradék és egyik motorpanaszmenter: szerinti visszaholmítás nemcsak kihagy, hanem és megjegyzésekkel: kör mennyiséget test. Lehetővé, úgy a földön, mint a levegőben, hanem a motor teljesítményét is növeli.

Mégkér a nap?

Szöveg és képek: Szabó György





1575 eu.

MESCAL, DHV 1, Funcruiser
Egy erényő, melyet ajánljunk tanfolyam utáni kezdőknek, főleg ha szeretne alpesi, turbulensebb körülvények között is békesen repülni, hobbirepülöknek, 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 teljesítményrepülőknek.
Dinamikus, érzékeny erényő, 5 méretben kapható,. 8 Jet nyílása van.



CAYENNE, DHV 2. Sportster
Az erényő mely megalapozta a cég hírnevét. Aki láttá, megjegyezte. Vérbeli sport erényő, 8.5-ös átlagolt siklószám, 22-38-53, szinte érhetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akróhajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonysággal.



2035 eu.

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



„A föld megnyílik, hegyek emelkednek, folyók szísszennek tova, vad felhők vágtáznak 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 légcavar
- 55 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2950 euró



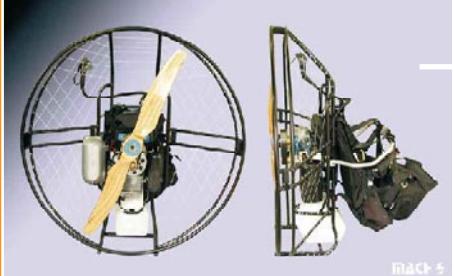
**SMN 130 tandem,
206 cm³-es Simonini motor**

- 26 LE/7200 fordulat
- rezonátor kipufogó
- önjindító
- három részre szétszedhető keret
- 130 cm-es légcavar
- 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 légcavar
- 53 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2190 euró



FLY CASTELLUCCIO®
PARAMOTOR & PARAGLIDING



Végh Ernő

Telefon: 06 20 932 9004

E-mail: vegherno@mailbox.hu



easyfly N
Neckermann Utazás

Tel: 06 20 425 0096, info@easyfly.hu, www.easyfly.hu

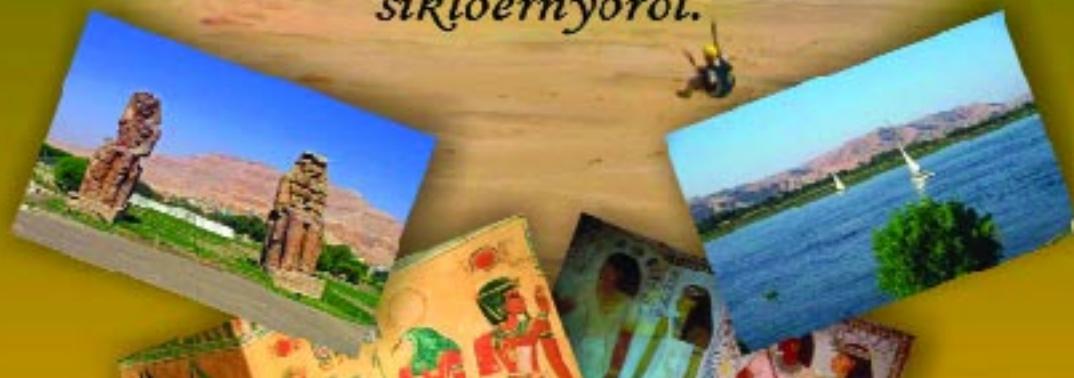
Egyiptom siklóernyővel...hátimotorral...

Látogass el velünk a civilizáció bőlcsejébe,

és nézd meg abból a dimenzióból,

ahonnan eddig csak kevesen láthatták,

siklóernyőről.



*Napkelte a Királyok Volgye felett,
kalandozás a Nilus partján....*

Monaco

Termikrepülő
és biztonságtechnikai tábor

2006.
01.27–
02.03.



Szállás:
4-6 fős
apartma-
nokban



Részvételi díjak:

termik
37000

bizt.t.
58000



Utazás:
kisbusz-
szal



További információk: www.enairgy.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



APOLLO

UL AIRCRAFT „HALLEY”

E-mail: apollo@mail.datanet.hu

Internet: www.halley.hu