



GPSMAP 96C

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

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



**Tudjuk az utat
földön, vizen, levegőben**

iQue 3600a

Aviation GPS + Palm PDA

Repülős-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**

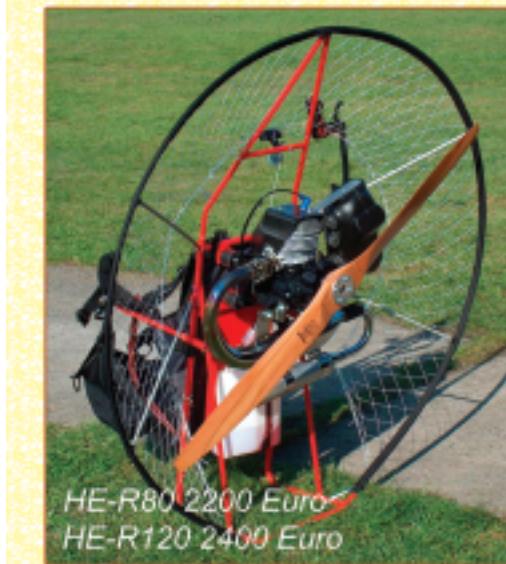
Alaptartozék: JEPPESEN légtér adatbázis, USB kábel bőlcsovel és töltővel, szivargyűjtők tűpkábel, GA27C antenna, szarvkormányra rakható bőlcso (a mellékelt ábrán), setup CD



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

HOR-PROP

Falégsavarok 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

madartoll

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)

Tördelőszerkesztő:
IFJ. MAGYAR Bertalan
Tel.: (20) 247-2504
E-mail.: stellar@c2.hu
(+webszerkesztés)

Grafika:
HEMMERT László

Nyomda: Press + Print Kft.
Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.
Vezető: TÓTH Imre

Honlap: www.madartoll.hu

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

A címlapon: **TAKÁTS Pál**
Haláspirál a Red Bull Vertigón



Hülyegyerek!... mondták rájuk sűrű fejcsőválas közepebbe a tapasztalt öregpilóták pár ével ezelőtt, amikor még tojáshéjjal a fenékükön, látszólag tiszteletlenül, bravúros ernalókezeléssel jaszkariztak starthelyeinken. Ezzel párhuzamosan külföldről szívárog-tak befelé a hírek és a videók arról, hogy a világ legjobb pilótái eddig elkövetetlen figurákat csalnak ki az ernalóból. Ekkor, néhány fiatal mérhetetlen lelkesséde nyomán kezdett kibontakozni Magyarországon is a siklernyős akrobatika, az egyik legfia-talabb és legdinamikusabban fejlődő sportág.

Looping?... Nemá!! Tumbling??... Kanfasztikus!!... MacTwist??? Aaaz micuda??? Ma az Infinity a csúcs. Messzirol pajkos ugrókötelezéseknek látszik, valójában egy tökéletes, végletes tumbling, amelyet nagy gravitációs terhelés alatt, rendkívül precíz ernalókezeléssel lehet csak kivitelezni. Nincsen összesen tíz pilóta kerek e világban, aki képes lenne rá.

KÉZI Gábor és TAKÁTS Pál

Soft Landing Acro Team



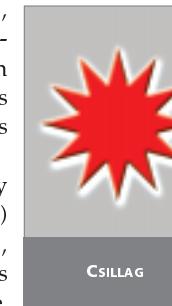
Szinkronban

Először itthon gyakoroltak, bosszantva a konzervatív pilótártársadalmat, akik akkor még nem sejtették, hogy klasszis szárnypróbálgatás, és nem renitens magamutogatás tanúi.

Aztán kinőttek magukat. (Vagy inkább Csolnok emelőterét?) Tavaly már útra keltek, Ausztriában gyakoroltak, és belekóstoltak a profi versenyésbe. Idén tavasszal pedig teljes gózzal indulnak rá az összes elérhető rangsorolóra, versenyről versenyeire egyre jobb helyezéseket értek el és a szezon végére minden várakozást túlszárnyaltak eredményekkel.

Szólóban, szinkronban egyaránt ki-emelkedő teljesítményt produkáltak, beleadva vitathatatlan tehetségüket és rengeteg munkát.

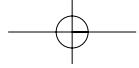
Magukért beszélnek az eredmények: ez a két kamasz maga mögé utasította a



Csillag

sportág „nagy öregjeit”. Keményen dolgoztak, állták a stresszt a versenyek őrjítő pörgésében, amíg utol nem érte őket a sikeres. Többnyire szegényesen, nomád körülmenyek között éltek, utazgattak egyik versenyről a másikra saját félretett pénzükbeli. Az első eredmények után kezdték felfigyelni rájuk. A nevezetes SAT TEAM már nem azzal az atyáskodó barátsággal viszonyul a semmiből előbukkan lelkes fiúkhöz, mint eleinte. Talán mert már a vesztük érzik, veszélyben az elsőség, a tekintély... Több ernalógyártó cég is szívesen látná őket pilótái között, de ennél jóval több támogatásra volna szükségük a további sikerek biztosabb eléréséhez.

– Hogyan készültetek föl egy ilyen komoly versenyszezonra?



TP: Elsősorban rengeteg repüléssel. Csak a gyakorló időszakban Spanyolországban legalább 250 órát töltöttünk akrázással. Eleinte még próbáltam vezetni a startkönyvemet, de egy idő után belefáradtam és felhagytam vele, amit ma már kicsit bánok. De a sok repült óra önmagában még nem lett volna elég. Olyan célokat tűztünk ki magunk elé, amik akkor még távolinak tűntek, majd tudatosan felépített gyakorlással igyekeztük tökéletesíteni a manővereinket és versenyképes koreo-

gráfikákat összeállítani. Lépésről lépésre haladtunk, de így sem sikerült elkerülni azt az 5 mentőernyődobást... Ennyiszer kellett tehetetlenül végignéznünk közvetlen közelről, ahogy a másik az életéért harcol betekerendve, befűződve, vagy éppen az ernyőbe csomagolva...

– Hogyan éltétek meg ezeket a szituációkat?

KG: Emlékszem, amikor oldalra néztem Pált keresve magam mellett az egyik szinkrontumbling után, de nem volt a helyén. Nyeltem egy nagyon és akkor láttam meg 80 m-rel lejjebb az ernyőjébe gabalyodva, üstökös körül zuhanva a sziklák felé. Utólag az a pár másodperc, amíg kituszkolta a zsinórök között a men-

tőernyőjét, egy örökkévalóságnak tűnt. Végre benyílt, láttam, hogy szépen ereszkedik és gyűjt be az utána lobogó ernyőt, úgyhogy megkönynyebbülve indultam a konténervadászatra. Ezek az esetek pszichésen ugyanannyira megviselnek mindenket függetlenül attól, hogy ki a szenvédő és ki a szemlélő fél. Azt hiszem egy jó szinkroncsapat esetében ez így is van rendjén.

– Hogyan lesz két pilótából egy jó szinkroncsapat?

TP: Nagyon oda kellett figyelnünk egymásra, hogy ne csak a levegőben, de a földön is jó legyen az összhang közöttünk. Az, hogy együtt utaztunk, együtt étünk, sokszor egy sátorban aludtunk, jó kiindulási alap volt, de arra is kellett figyelni, főleg versenyek előtt, hogy ne

legyen harag, tisztázatlan ellentét közöttünk. Ez szerencsére nem is volt jellemző.

– Úgy tudom, hogy ez az összhang másoknak is tetszett...

KG: Valóban, több ajánlatot is kaptunk, és mostantól az APCO céget fogjuk erősíteni. Nem lesz nehéz, mert most egy olyan acro-ernyőt dobtak piacra, ame-

7



lyik sokkal stabilabban Infinity-zik, mint az eddigi legjobb, a G-force. Ez volt az idei nyár meglepetése. Ugyanakkor nagyon örülünk, hogy meghívta minket több bemutatóra is. Így sikerült eljutnunk Törökországba és Romániába, ahol nagy szeretettel fogadtak minket.

– Az utazások előtt azt mondta, hogy legalább 2 évre van szükséged az Infinity megtanulásához. Ehelyett alig több mint 2 hónap elég volt?

TP: Az idei szezonra az egyetlen, reális célom a Rythmic SAT megtanulása volt. Ezzel meglepően gyorsan haladtam spanyolországi tréningezésünk során és rövid időn belül sikerült olyan stabil szintre fejlesztenem, hogy júliusban az ausztriai Paranoia versenyen a programomba tudtam illeszteni. Ekkor már



viccelődtünk Gáborral, hogy most nyáron megtanuljuk a Rythmic SAT-ot, télen Dél-Amerikában meg jöhét az Infinity. Ezután rövid idővel sikerült a Rythmic SAT-ot 180 fokig felemelni és 3-4 kört megtenni Infinity-ben. Ez hihetetlen érzés volt és ezzel egy teljesen új dimenzió kezdett megnyílni számomra. A világbajnokság után, Ölüdeniben egy kisebb, 16 m²-es ernyővel nyílt lehetőségem tökéletesíteni a manővert, és így már tényleg csak rajtam múlt, hogy hány kört csinálok. Ott 34 volt a legtöbb eddig amit számoltam. Ennek segítségével pár nappal később az utolsó idei világkupa futamon Olaszországban a 2. helyen végeztem, megelőzve ezzel a RODRIGUEZ testvéreket és felborítva az évek óta megszokott papírformát. Azonban mikor ti ezeket a sorokat olvassátok,

Gáborral már javában toljuk a szinkron Infinity-t! :-)

TP: Ezúton is szeretnénk megköszönni a Szabad Repülők Szövetségének, hogy támogatásukkal fedezték a Világbajnokság nevezési költségeinek jelentős részét. Reméljük a következő szezonra jobb feltételekkel, anyagi háttérrel készülhetünk majd.

– Mik a terveztek a közeljövőben?

KG: mindenek előtt ellátogatunk a világ legnagyobb „szabadrepülő” találkozójára, a Coupe Icare fesztivára Franciaországba. Utána egy ideig Izraelben, az APCO-nál fogunk besegíteni a fejlesztésbe és minél többet tréningezni. Ott leszünk október végén az Air Games-en Törökországban és ha minden jól megy tőlire áthúzódunk gyakorolni valahova a déli féltekére, mondjuk Brazíliába... ■

WAT: World Aerobatics Tour - Világkupa sorozat		
május 25.-28.	Acrofolies WAT (Fr)	Synchro 7. hely, Solo: Pál 19, Gábor 20. hely
május 31.- júni 2.	Wagas Festival (Fr)	
	Organya (Sp)	12 nap tréning
júni 16.-18.	Acrolac (Fr)	Synchro 4. hely, Solo: Pál 10, Gábor 20. hely.
	Organya (Sp)	24 nap tréning
júli 14.-15	Paranoia (At)	Solo: Pál 5, Gábor 11. hely
	Organya (Sp)	21 nap tréning
aug. 10.-13.	Acroaria WAT (It)	Synchro 3. hely, Solo: Pál 4, Gábor 13. hely
	RedBull Vertigo első hivatalos világbajnokság (Ch)	Synchro 4. hely, Solo: Pál 7., Gábor 17.
aug. 28.-szept.5.	Accrox festival (Tr)	Acro Show - Ölüdeniz
szept. 6.-10.	Adrenalina WAT (It)	Solo: Pál 2. hely, Gábor 9. hely
szept. 16-17	Eagle XC (RO)	Acro Show – Poiana Brasov

madartoll.hu

az Mostantól interneten is!

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

A Madártoll portálján minden, a lapban megjelent cikk megjelenik internetes tipográfiaival; 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 versenyek eredményei, a versenyzők és pilóták élményei. Nem titkolt szándékunk az is, hogy a világháló nyilvánosságán keresztül olyanokat is megszólítsunk, akik eddig csak messziiről néztek vagyakozva az érőben lebegő embermadarakat...

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

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.

a szerkesztők

Sebességrekord 25 km-es háromszögben, aztán

Tiltott völgyben Leszállás a

Bár nem érzem igazán azt, hogy ez egy olyan nagyon nagy esemény lenne (vagyis a rekord amit még nem tudom, hogy egyáltalán hitelesítettek-e...), de nem is tudom pontosan belőni, hogy mi az értéke. Számomra az volt (közben is.), hogy végre végig tudjak/tudtam csinálni egy háziversenyt. És ez sikerült, aminek nagyon örülök.

Tehát... jó kis tábor volt, nagyrészt szép idővel, végül is csak egy komplett nap esett ki, a többin lehetett repülni, bár volt olyan is, amin csak lecsúszások voltak. Az első versenyt persze megint nem sikerült végigrepülni, csak az első pont volt meg (Annecy-szindróma...), mentségemre szolgáljon, hogy a gps nem az első pontot akarta megrepülni, hanem a harmadikat. És akkor még nem tudtam, hogyan állítom át, hogy az elsőre menjen, így azt kb-re repültem, és jól túl is mentem rajta, így nem volt esélyem,

hogy visszakapaszkodják a Sassóra. Ez hozott is 120 pontot...

A második versenyenapon az FAI-háromszöget találták ki Tasiék: a start a Col Rodellán, a déli oldalán volt. Az idő bár szép volt, de nem nézett ki olyan 100%-osnak, mert a felhőalap olyan 3000-3200-on volt; a Marmolada viszont 3342 m, ami szintén egyik pont volt és azért az eddig nem minden nap és nem mindenki sikerült, hogy megmássza ezt a csúcst. :-) na az első versenypontot a levegőben kellett elérni, tehát a feladat úgy kezdődött, hogy felfelázni a start-hely feletti sziklára, átrepülni a Sassóra, kiemelkedni, át a völgyeken a Selláig, kiemelkedni és utána indulhatott a verseny, ha mindez sikerült... :-) Sikerült is valahogy átkeveredni a Sassóra, meg is másztam és a völgyeken is átjutottam a Sellához, innen egyébként többek közt Zsuzsival repültünk együtt. A Sasso

is és a Sella is gyönyörű, úgyhogy fotóztam is rendesen közben, pedig van már a Dolomitokról vagy 100 képem... Mint később kiderült, a startponthoz nem pontosan ablaknyitáskor értem, és ez csökkentette az átlagsebességet, még jobb is lett volna az eredmény ha nem fotózok, csak nyomom. De ezt közben annyira nem tudtam... Itt még nem lehetett tudni, hogy meglesz-e vagy sem.

A Sassótól kezdve egyébként 2600-3200 m közötti magasságban mentem végig. A Sella után a Belvedere érintésével átrepültünk a völgyeken, és jó magasságban megérkeztünk a Marmolada oldalába, azt megkerülve a déli oldalán tekertünk fel és mentünk be mögéje egészen a csúcsig. Itt még fotózgattam... Visszafelé felhőalapon mentünk a nagy

öblös völgyig, amit át kellett repülni ahhoz a kelet-nyugati irányú gerinchez, aminek a végén volt a következő pont. Füves hegyoldalakhoz simulva repültük végig ezt a gerinct, mindenhol tartott kicsit, de közben volt két pont is, ahol ki lehetett emelkedni. Úgyhogy a következő pont, ami még Mazinon is túl volt, viszonylag könnyen elérhető volt.

A legnehezebb szakasz ezután következett: a nagy völgy (ebben van Mazin, Campitello, Canazei) déli oldalán lévő gerinceken jöttünk visszafelé, minden kis termiket használva egészen Campitello magasságáig, ahol sikerült is kicsit kiemelkedni, így aztán megkíséreltük a völgyet átszelni kereszten, a felvonó magasságában. A túloldalon a



FORAL Tamás
Fotók: NAGYBALU



12

középső nagy letöréshez értünk át... és kezdhetünk gírhelni, hogy a starthely-hez és tovább felmásszunk, a terv szerint újra a Sassóra kellett volna menni, de ehhez már nem volt idegem, úgyhogy a starthely felett kb. 200 m-em volt. Gondoltam: ez és amit a közben lévő gerinceken majd találok, elegendő lesz a startpont érintéséhez, és utána egyből kidöntve a völgybe visszarepülni a leszállóba... (Itt Zsuzsi lemaradt, ő tovább gírhelt, majd nagyobb magasság-ból repülte meg az utolsó pontot.)

De a startpont nem igazán ott volt, ahol megbeszéltek (illetve gondoltuk), vagyis a kis tónál; hanem jóval feljebb... Ez persze akkor derült ki, amikor néhány völgy után elértem azt a bizonyos gerincet, ami mögött a kis tó van (és a „tiltott völgy”... Tasiék az eligazításon figyelmeztettek mindenkit, hogy ide semmiképp sem szabad leszállni.) És befordultam jobbra a völgy felé... és a gps mutatta, hogy még igen messze

vagyok ettől a ponttól, és távolodom is tőle... így aztán vissza kellett fordulni és továbbrepülni a Sella felé, ami kissé idegeséssel tett, sok magasságvesztéssel járt... de ekkor már rég leszoktam a fotózásról, és már csak egy érdekel, ha fára kell szálljak is a végén, hogy elérjem azt a bizonyos startpontot.

Idegőrlő percek után ez meg is volt, fordultam is egyből a völgybe, és kerestem is a mentő termikeket, de nem jöttek, és nyilvánvaló lett, hogy itt a „tiltott völgy”-ben kell egy erdei tisztást keressenem. Ki is szemeltem egy fentről méretesnek tűnőt, ami a Col Rodella starthely meredekségével vetekedett; és elkezdtettem „visszaszállni”, ami már majdnem sikerült, amikor is egy rendes emelés kb. 5 m magasba vitt, és szemben velem repült befelé a tisztásra egy másik ernyős... Én már azt gondoltam, összeütközünk, de ő nem a visszaszállás-módszert választotta, hanem egyenesen a hegymalomba repült. Azt hittem, ott



Részlet a Magyar Siklórepülő Szövetség 2006. október 12-i elnökségi ülésének jegyzőkönyvéből

„Hitelesítésre beadva: Foral Tamás, 2006.09.21. Sebesség 25 km-es háromszögben (FFI nemzeti): Régi rekord: nincs jegyzett rekord FAI háromszög mérete: 26,4 km Induló pont: 2482m, 14:19:16 Utolsó pont: 2218m, 16:35:46 500m-en belül van a magasságvesztés.
Időadat: 02:16:30
Kérdéses: nincs előzetes dokumentáció
Hitelesített sebesség: 11,6 km/h
Az elnökség rekordként elfogadta.”

hal meg... ez a sokk aztán segített gyorsan leszállni. Kiáltottam neki de nem válaszolt, így aztán rohantam oda. Kiderült, hogy kutya baja, csak bedugult a füle és nem hallotta, hogy szólok (egy német pilóta volt...). Aztán gyorsan összepakoltunk, és együtt mentünk le gyalog a hegyről Canazeibe és tovább Campitellóba, a kocsihoz.

Tasiékkal találkoztunk az úton, a zsákomat elvitték a kisbuszsal, és Tasi megdicsért („Na jól van, gratulálok.”)(!!), hogy megcsináltam a versenyt...

Másnap derült ki, hogy új magyar csúcs (ha hitelesítik, persze), és ennek nagyon örültem, egész nap fülig ért a szám... (Azért néha csak belül mosolyogtam, tehát nem felragasztott vigyorral jártam keltem.) Zsuzsi 20 perccel utánam volt második, és kaptam 1000 pontot is... ■

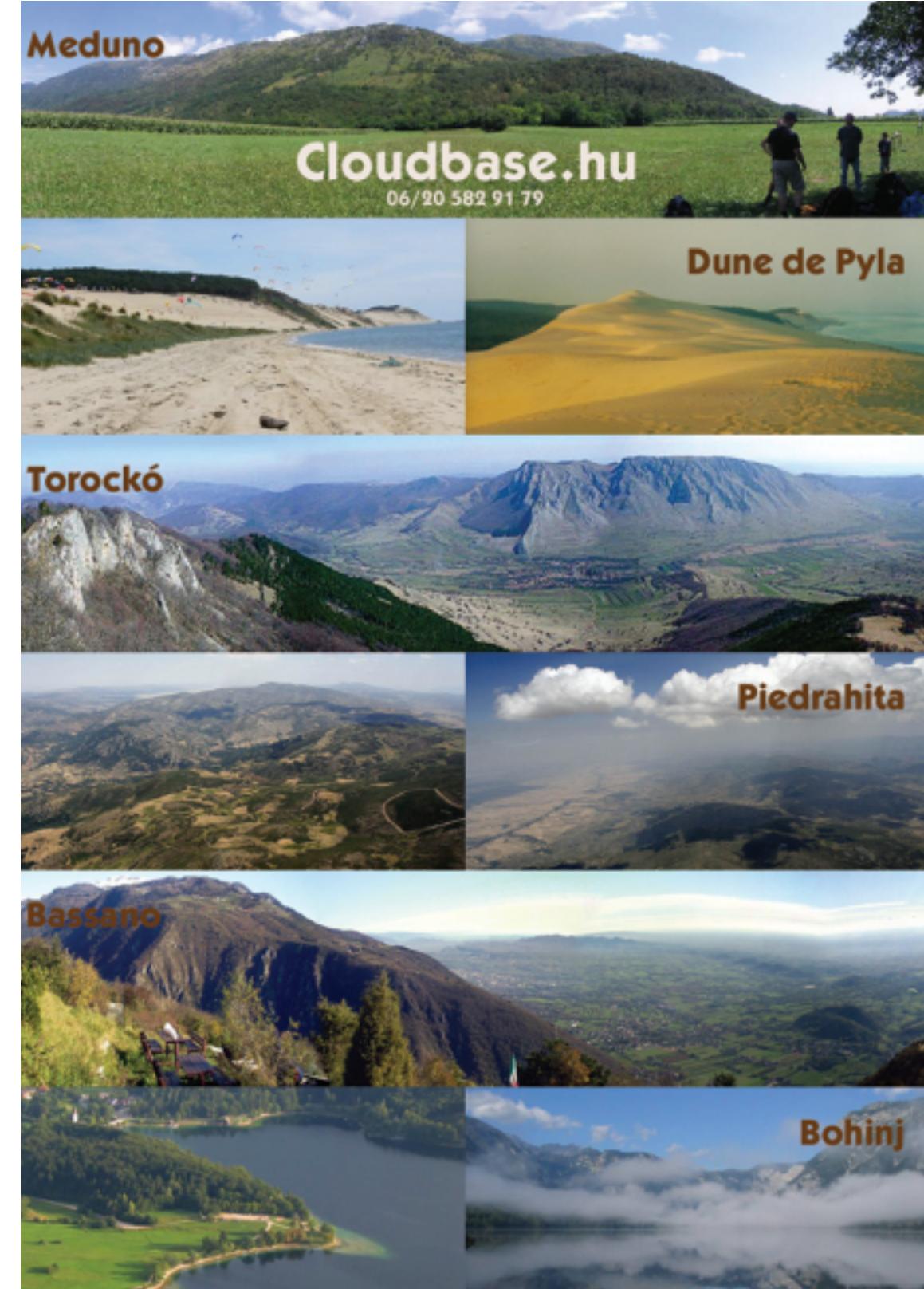
www.siklorepules.hu
**A Magyar Siklórepülő
Szövetség
honlapja**
**Minden, ami a szakág
sporttevékenységével
kapcsolatos!**

www.hffa.hu

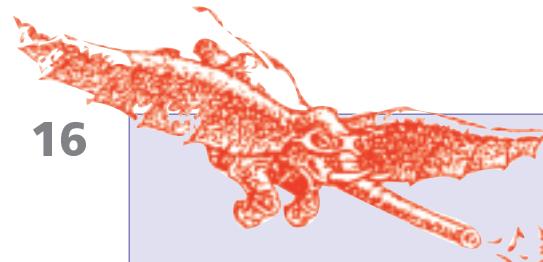
**A Szabad Repülők Szövetségének
honlapja!**

**Minden, ami az üzemeltetéssel
és a repülésbiztonsággal
kapcsolatos!**

**Mostantól a Tollban nem, csak a
www.hffa.hu-n olvashatjátok
a Siklórepülő közlönyt!**



16



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

Borítóbel sön 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

Eladó!

(anyagi okok miatt)

Apollo CI5TN szárny

(6 éves, 70 óra repült idővel)

Racer GT trike (az alacsony) Rotax 503 motor

Felújítva, teljes műszerezettséggel. **Ára: 1,5 MFT**

A pusztasaládi vagy a fertőzentmiklósi repülőtéren kipróbálható.

Tel. (csak este felől): **(20) 7779-8128; NAGY Imre**

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 166. szám – 2006. október

madártoll
www.madar-toll.hu



PARAPOWER

www.vampair.hu

REDBACK SOLO

- Motor: Solo 210
- Power ignition gyújtás (keverőben indítás)
- Fogyasztás: 0,6 l/h
- Üzemanyag tartály: 11 l
- Töltések: 48-60 kg
- Maximális pilóta súly: 128 kg
- Környezeti: 4 pilóta személyzetű körzet
- Teljesítmény: 12,724 W (17,5 kW)
- Teljesítmény: 18 km/h
- Környezet: 1000 m
- Világítás: 1000 m - 1000 m
- Ar: 2.200 E + ATA

REDBACK SNAP 100

- Motor: Snap 100
- Hengerűrtartalom: 50 cm³
- Fogyasztás: 0,6 l/h
- Max. teljesítmény: 12 kW (16,000 ford./percen)
- Max. nyomaték: 14 Nm (1,000 ford./percen)
- Töltések: 62 kg
- Környezet: 1000 m
- Fogyasztás: 20 km/h es többletben
- Gyakorlati: Extremista 100
- Hirdetés: 1000 m
- Hengerűrtartalom: 50 cm³ (keverőben)
- Rendszerek: 50x50 x47 mm
- Ár: 16000 Ft + 1000 Ft szolgáltatás
- Üzemanyag tartály: 8 l
- Üzemanyag: 17,5 kg
- Világítás: 1000 m - 1000 m
- Ar: 3.000 E + ATA

A tandem világbajnok
Michel Touitou, és

REDBACK SIMONINI

- Motor: Simonini
- Hengerűrtartalom: 230 cm³
- Max. teljesítmény: 16 kW (22,000 ford./percen)
- Töltések: 70 kg, 220 kg pilóta súlyig
- Gyakorlati: Power Ignition CDE
- Fogyasztás: 8 l/h
- Lehetőségek:
- Speciális rezonancia pilótagó
- Fogyasztás: 2,5-1,5 l/h
- Lehetőségek: 122 cm. Motorral két részre szedhető
- Indulási hőmérséklet: 10°C
- Üzemanyag tartály: 10 l
- Világítás: 1000 m - 1000 m
- Ar: 3.500 E + ATA



a motorok bajnoka,
a Parapower.

www.PARAPOWER.HU

PARAPOWER
FRESH BREEZE
DUDEK
paragliders

ITV
paramoteurs

Back Bone



Oktatók és forgalmazók:

Budapest és környéke:
 Blaumann János Attila tel: 06 20 932 53 99

Kiss István tel: 06 20 934 05 44

Szalai Gábor tel: 06 30 950 74 60

Varga „Gavros” Gábor tel: 06 20 361 60 73

Tatabánya és környéke:

Kiss Oszkár tel: 06 20 954 64 45

Gödöllő és környéke:

Szabó Péter tel: 06 20 346 60 04

Szabóné Koleczár Edina tel: 06 20 476 85 66

Kecskemét és környéke:

Balázs „Rasta” Róbert tel: 06 20 335 29 65

Szekszárd és környéke:

Biró Béla tel: 06 70 942 05 54

Debrecen és környéke:

Török Tamás tel: 06 30 985 9053

Mátra és környéke:

Farkas Tibor tel: 06 70 982 76 09

Gyűrű:

Szabó György tel: 06 30 932 29 37

www.vampair.hu



Coupe Icare 2006

Ott voltunk, látunk, megjöttünk. A Coupe Icare kiállítás és fesztivál 33. alkalommal is „hozta a formáját”, St Hilaire ismét ott-hont adott négy napra a szabad repülés szerelmeseinek. Örömünnek, bulizás, maskarik, látnivalók, sok-sok repülés, minden üsszetevő megvolt ahhoz, hogy szakás szerint egy nagyon jó hangulatú, felszabadult, „pörögős” hosszú hétfélegét töltsenek el az idezarándokok. A jelek szerint ez a rendezvény továbbra is töretlen népszerűségek őrvend, a látogatók nem lanyhuló forgatagban egész a zárásig kitartott. Mindenki ott volt, akit az ultrakönnyű mozgalmi szelle csak egy kicsit is érint, jó volt elvegyülni ebben a harításágos sokadamban. Idén nem



történt baleset, a szeptember végi időjárás is kegyes volt; mit más kívántatnának még azon kívül, jöjjön mihamarabb a harmadiknagyedik....

Elményeinkről és a kiállításon látott újdonságokról részletes beszámoló, valamint sok-sok kép a www.vampair.hu honlapon.





Mathieu Rouanet

A motoros emyős világ bajnokot a Coupe Icare utolsó napján, a még vasárnap délután is történő szakadatlan nyüzsgésből sikerült standunkra elragadni egy beszélgetésre.

Mathieu még 29 évesnek sem látszik, kedves, mosolyogós és közvetlen flú, semmiféle „bajnoki kivagyiság” nem érezhető rajta.



Siklóemyős és vitorlázóreptíli sztúliák gyermekeként 14 évesen kezdett repülni dél-franciaországi lakbóltyűkön, sokszig csak siklóemyővel, majd 5-6 ével után váltott motoros emyőre. Hogy miért? Véletlenül... Ahogy Mathieu meszi, akkor bármijeikére siklóemyőlaknak laktak, ahol se közel, se túl nem nyílt lehetőség siklóemyőzésre, így hárta a reptélymegnyomásról györdövde előbb-utóbb kényelen-kellett „elhanyalodni” a hármonia. Mint sok más siklóemyő, addig is nemrég lenézte ezt a műfűjét, úgy gondolta, túl zajos, túl körülözéses, kevésbé szabad és szabadtéri elérésű, mint a motor nélküli reptéls. No meg a hármonia pilótáik soha sem meglehetősen vegyes kompetenciákat felmutató mezőnye sem ébresztett benne előre hitzimat, ezek általában és az ebből jellemzően adódó testi adottságok eleve előtérbe kerültek szintükben egy ügyes és fin fiaihoz, aki nehezen állja meg röhögés nélkül, amikor azt hárja, hogy túlsúlyos vagy egyéb hármoniai kizárt pénzes eszközök cselekenek-botanak hármoniára, de a levegőből emelkedést számítva nem garantálható zajlásokkal, mondja... Ez a faja szeméssétkedés nyilván nem tessz vonzásvá a műfűj a fiatalok számára. Kipróbálni és megismerni azonban egy pillanatban volt, az addigi előtérrel szemben szerefszökték. Innenfél nem volt megillás, és nem sokkal később, 2002-ben márás első motoros versenyén találkozott magával. A versenyezésen egyébként számára nem az eredmények elérése a legfontosabb, hanem maga az élmény: utazni, világítani, emberekkel találkozni, ismerkedni, barátokat kötni... egyszerű, „bulizni”, és körben mellesleg tanulni és fejlődni is.

Mathieu egy-egyik minden siklóemyőnek melegen javasolja, hogy próbálja ki a motoros verziót is, szerinte aki nérezz az izre, nincs marad, mint ő. Amiől nem is beszélve, hogy a siklóemyő tapasztalatok, „elkölcönösök” sokat segít a motorral való reptély elszállításában. (Idékvinkzük egy nemrég kaján megjegyzés, Mathieu emyhán szövö „Jazz” felcsálási stílusán kívánik is a siklóemyő műlt...)

Mathieu az Ozone Viper emyőjével repül, amelynek fejlesztésében ő is közreműködött, sőt azt lehet állítani, hogy a Viper kínálaton személyre szabták. Ez a félgy reflex profilnak mondható emyő jó, bár kissé félmetes kompromissum a sebesség, a teljesítmény és az irányiratosság kritériumai között, exakt mindenkitnek nem ajánljának, olyan meglepő schémaikre és hirtelen merülésekre képes. A motor a jól bevált Rus 125 egy PAP

kereben, amelyet Mathieu dinamikája és esztétikuma miatt is kedvel, váltotta fel bekötéssel.

S hogy mi a tervez a készülővöben? Minthán az elmúlt két évben minden nagyobb bajnokságot megnyert (jelenleg francia nemzeti, világ- és Európa-bajnok címszeme), a jövő évi, Kínában tartandó világ bajnokságra sem a sikeres versenyzés, inkább az utazás végig és a kiválasztás vonzta. Továbbra is rendszeresen tart motoros emyők akrobátiákat, ezt részben anyagi megfontolásból, részben azért, hogy ezáltal is demonstrálja: a PPG nem a kompromisszumról szól, éppen ellenkezőleg: minden gyalogeművös akrofigura bemutatható motorral is, sőt olyanok is vannak, min a például a bükfén, melyeket biztonságosabban és láthatóbban lehet kivitelezni motorral. Hogy a motoros emyők akrofiga mennyire biztonságos, az is bizonyítja, hogy a Coupe legréaltársa a hármonia motorizálása is volt (a Walbro nem mindig hárja a g-ket), de mind a hármonia alkalmal is úgy tudott leszállni, hogy a kifutásnak fel sem tűnt a miszerőltoztatás. Neki, aki nem hárja a monotonitát, szüksége van minden idő és idő elérésére, a reptély különbszínű műfűjében való kalandozásra. Az eddig is gyakorolt bemutató és akrobátiák reptések, „show”-k mellett mostanában leginkább a légi videók készítése és a ballonozás érdeklő. A múltban két évig gyakorolt „magazin” után teli tervező kész a speed riding (a síelés és a siklóemyőzés ötvözete) is szerepel, s hamarosan Ausztráliába készül két hónapra.

Miután szabadságében az, akinek az élete folyamatos nyitogság, kaland, utazás, adrenalinfröcs és váltózatosság? Bír nem használja meg őrnagyai „Igy egyébként” egy lakóházban van az otthona, beavatott, ritka pihenésképpen epp a magányt és a szenvedélyt elvérzi...

Siklóemyőnként álljon itt egy érdekes monogram: kérdésteinkre, hogy személyre szabottan valaha komolyabb balesetet reptély körben, az „elkölcön” Mathieu elgonolkozott, majd esélye jutott az egyetlen annak nevezetű eset: egy túlságosan nyugós reptély során elhaladt (!) a levegőben, s egy fin landolával ébredt.

Végül gyánánt: Milyen dömpelyesen megijéte, hogy tránszszell ellátogat hozzáinkba egy kis akrobátiával és ismerkedő egy-egy reptély kedvéért.

Szöveg: Kádár Andrea
Fotók: Kozsa Péter



Voyager kit Redbackhez

A boldog Parapower-pilóták ökélyérzéket már csak azaz lehetett fogni, hogy hármoniájuk szállíthatóságát javítottuk. Ehhez „upgrade” kellett: egy megbízható és strapabíró szállítószisz, jobb pontossában kevésbé helyigényes darabokat szétszedhető keretekkel és a két részre szétszedhető légesavar.



Csak PPG-pilóták! Intézzétek úgy, hogy ez az íris kerítőjön oldalhordókkal, kedvezetők, barátok kezébe. Nagy szükséget tesznek neki, megoldják a karbacsinyi ajánlókérés problémáját! A Voyager kit ideális ajándék, nincs azért, mert ezután nem lesz benzinszag az autóban, hanem azért is, mert egy tartalék keret, illetve egy tartalék légesavar Murphy törvénye szerint 87%-kal csökkeni a használatban levők körzetszakadások esélyét.



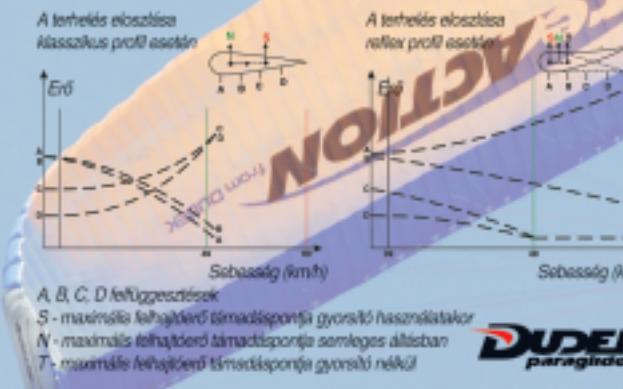
A táska előnye, hogy kombi típusú autóban, terepjáróban vagy kishuszonban lefekvésre vagy állítsa benzinszegmens szállítást biztosít, kisebb személygépkocsi esetén a teleszemagarról diszkré és esztétikusan néz ki. Reptélyégen igy már gondtalanul fel lehet adni csomagként a hármoniát, a táska bírja a futószalagok és a hordók durva bárasztódását. Elég keretrendszerként két-két lézamodulat, és az eddigi hely együttesre előtt a négy légesavarvédő keretet. Ezek természetesen alternatívan használhatók a hagyományos elemekkel. A két tükrözésben azonos légesavarválló összeillesztésével létrejött légesavar kiegészítője még egyszerűbb és tökéletesebb eredményt biztosít, mint a hagyományos egy darabból készült kompozit légesavarok. A két részre szétválasztott légesavarok rendelhetők üvegszálból vagy karbonból.



Új módszerek a reflex profilú emyők tesztelésében

A legfrissebb tapasztalatok azt mutatják, hogy a CEN siklóemyős bevizsgálási tesztek a reflex profil emyők esetében nem felelnek meg teljesen a követelményeknek. A Dudek márás mozgásította magát, az Alain Zoller vezette svájci „Air Turquoise” bevizsgálókitűzpontról egy ütemkörök után módosítéket dolgoztak ki a reflex emyők meghibásodásának tesztelésére.

A besorolásnál külön vizsgálják a biztonsági jellemzőket trimmel és anélkül. Mint kitűnt, körözött trimmel minél gyorsabban



DUDEK
paragliders

repli az emyő, amikor inkább kihasználja a reflex rendszert. Az A és B felfüggesztésekre vonatkozóan a reflex profil esetében nagyobb igénybevételhez van kiére, mivel a felhajtóerő körözéppontja jóval előrebb tevédkik, és az emyő gyakorlatilag ezen a két felfüggesztésen repül. Mint tudjuk, a profil ilyenkor valók különösen stabil, a turbulenciával szemben ellenálló, a csuklós gyakorlatig karát – vagy esetben valóban vältethető ki. A lehető legjobb és - pontosabb teszteredmények elérése érdekében az emyőkkel két külön kategóriaiba, „reflex” vagy „hagyományos” osztályba sorolják. A besorolás megillapításához a reptély során több piezoelektronikát helyeznek el egyes felfüggesztésekben, különböző reptély konfigurációkban (trimok körése, gyorsulási seb). Ezután már egyszerű lesz az egyes emyők kategóriájára hivatkozni, hogy a hagyományos profil emyők gyorsulásakor az A és B felfüggesztésekre vonatkozóan nehezedő terhelés csökken (ami a csuklós való nagyobb érzékenységet is magyarázza). A reflex profil esetén ellenkezőleg, minél gyorsabban repül az emyő, annál stabilabb, mivel a terhelés az A és B felfüggesztésekre koncentrikodik.



1575 eu.

MESCAL, DHV 1, Funcruiser
Egy erényő, melyet ajánlunk tanfolyam utáni kezdőknek, főleg ha szeretne alpesi, turbulensebb körülmények között is békésen repülni, hobbirepülöknek, és kezdő hátimotorosoknak.

Teljesítménye abszolút kielégítő, specialitása a termikelés, és ugrásra készen lesi mit akarhat vajon a „pilóta-gazdi”. 6 Jet nyilása 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 teljesítményrepülöknek.
Dinamikus, érzékeny erényő, 5 méretben kapható,. 8 Jet nyilása van.



CAYENNE, DHV 2, Sportster
Az erényő mely megalapozta a cég hírnevét. Aki láttá, megjegyezte. Vérbeli sport erényő, 8,5-ös átlagos siklószám, 22-38-53, szinte érthetetlen passzív és aktív biztonsággal. Igazi hátimotoros fenomén. Teljesítményorientált, akróhajlamú, aktív pilótáknak szánt deszkakemény kupola, varázslatos, finom fordulékonysággal.



1740 eu, egyéni színben!



2035 eu.

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

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
- röpsűlyos kuplung
- levegőben újraindítható
- 125 cm-es légcavar
- 55 kg tolórő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2950 euró

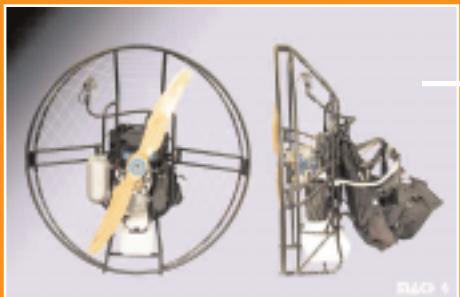
**SMN 130 tandem,
206 cm³-es Simonini motor**

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

Végh Ernő
Telefon: 06 20 932 9004
E-mail: vegherno@mailbox.hu



FLY CASTELLUCCHIO®
PARAMOTOR & PARAGLIDING



GRADIENT

siklöeműök

JÓ LÓRA KELL TENNI

www.gradient.cx
megújult weboldal

BRIGHT III - **új** DHV1

GOLDEN - DHV1/2

ASPEN II - **új** DHV2

AVAX XC - biztonságos versenyemű

BIGOLDEN tandem - **új** DHV1/2

TAURUS - DULV hátimotorozáshoz

0620 9264 -251 info@airmax.hu www.airmax.hu

airmax
paramotor & aircenter

0620 9264 -251

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

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

Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, sikkosztá, trimmsebesség, Távirányítóknek...



ozone
paramotor

ÜÜ DHV 1/2-esek az OZONE-tól.

BUZZ & RUSH

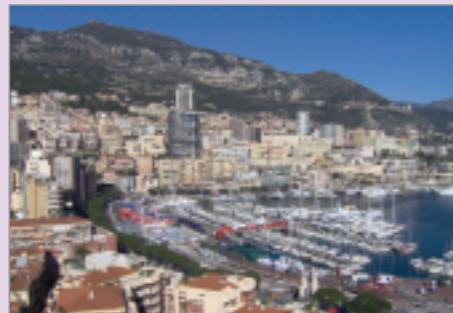


Monaco

Termikrepülő
és biztonságtechnikai tábor

2006.

01.27–
02.03.



Szállás:
4-6 fős
apartma-
nokban



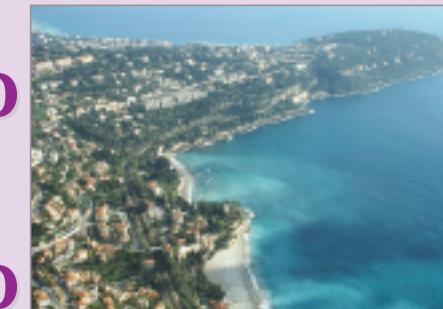
Utazás:
kisbusz-
szal



Részvételi díjak:

termik
37000

bizt.t.
58000



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