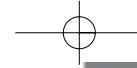


modortoll

A Szabad Repülők Szövetségének lapja ■ 160. szám ■ 2006. április



**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, szivargyújtós tápkábel, csuklópánt, szavatkormányra 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, szivargyújtós tápkábel, GA27C antenna, szavatkormányra rakható bőlcso (a mellékelt ábrán), setup CD



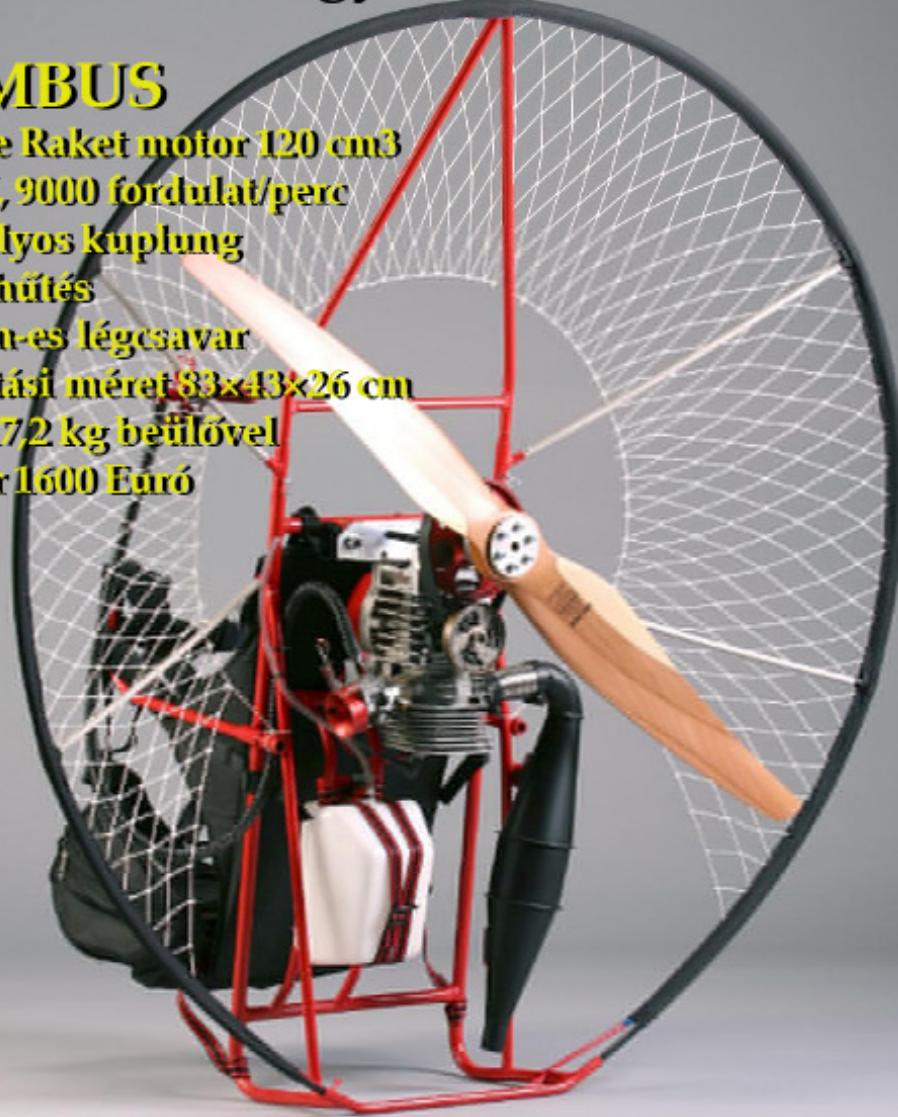
Hungarian Aircraft Kft. 1142 Bp. Ungvár köz 5. Tel: 06 1 222 3333 gps@aircraft.hu

HOR-PROP falégcsavarok NIMBUS hátimotorok gyártása

NIMBUS

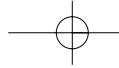
Radne Raket motor 120 cm³
10kW, 9000 fordulat/perc
röpsúlyos kuplung
turbóhűtés

125 cm-es légcsavar
szállítási méret 83x43x26 cm
súly 17,2 kg betűlővel
alapár 1600 Euró



www.hor-prop.com; hor-prop@hor-prop.com
tel.: 00 421 47 4381136
00 421 905 134305





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: PLK Print
Budapest
Vezető: PALYA ILLÉS

Honlap: www.madar-toll.uw.hu

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

A címlapon: Valadares
- magyarok az élen

Fotó: KÉPES Péter

A HFFA bemutatkozik

**HFFA: egy angol mozaikszó a Hungarian Free Flying Association szavakból- amelynek jelentése:
Szabad Repülők Szövetsége**

A hazai siklórepülőket szakmai- lag összefogó szervezet 2004. március 31-én alakult- amikor az MRSZ-től már nem várhattunk sem szakmai- sem társadalmi segítséget a hazai siklórepülés méltatlan helyzetének megváltoztatására.

Akkor program - ne várunk tovább arra- hogy a képviselői igéretekkel valami is lesz- hiszen 6 éve nem történik az érdekkünkben semmi- mialatt tevékenységünk működéséhez minden magunk teremtünk elő- miközben az MRSZ létszámának is majd a felét adjuk.

Hat siklórepülő egyesület alakította meg ezt a Szövetséget- a legnagyobbak- úgy hogy létszámban már akkor meghaladtuk az ország legális siklórepülőinek felét.

Azonban az MRSZ társadalmi vezetése és elnöksége ellenséget látott ebben a szervezetben- tagfelvételi kérelmét meg sem tárgyalta- működésének jogoszerűségét folyamatosan megkérdőjelezte. Úgy tűnik ez a Szövetség- annak ellenére- hogy nevét nem kitalálhatnem az európai zsargon csupán lefordította- és alkalmazza.

A Szövetség sokáig bizonygatta- hogy nem valakik ellen- hanem a hazai siklórepülés érdekében és képviseletére jött létre- mert a sárkányrepülők és siklóernyősök érdekeit sem a jogalkotásban- sem a jogalkalmazásban- sem a sporttámagatásoknál nem képviselik a sport-

szövetségeink általunk választott képviselői. 1995 óta nem jutnak el észrevételeink a jogalkotóhoz- ugyanakkor starthelyeink száma vészesen fogy- életterünk csökken. A jól hangzó természetvédelmi hazugságcsomagokkal dobálózók- a korábbi tiltott zónákat felduzzasztók miatt- lassan-las- san ūzött vadakká válunk saját országunkban.

Észrevételeink eltűntek a közgyűlési jegyzőkönyvek meghamisított lapjain- amelyekről végül már csak ígérethalma- zok és üres szónoklatok tátonganak- amelyekről sem elstartolni- sem kiindulni nem lehet.



2005. november 15-én végül a siklórepülők határozatképes országos MRSZ fóruma kijelentette- hogy a bizonytalan igéretek helyett egy biztos pontot választanak: **2006-ra a Szabad Repülők Szövetséget bízzák meg a szakmai munkával.**

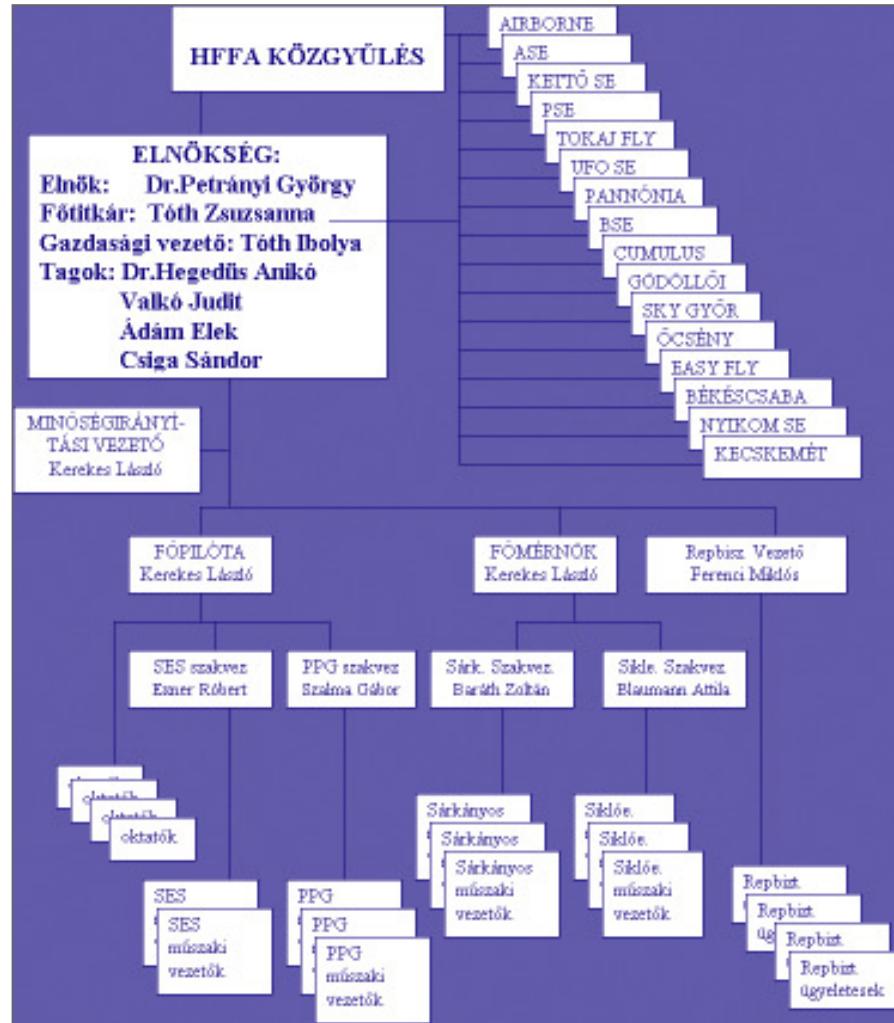
A HFFA ennek a kérésnek megfelelően alakította át szervezetét és építette ki szakmai szervezetét.

A szervezet alapelvét minőségpoli- tikai nyilatkozatban fogalmazta meg. Eszerint a Szabad Repülők Szövetségének célja- hogy a légiözlekedés bizton- ságának fenntartása érdekében a lajstromozásra nem kötelezettségi siklórepülők közös üzemetetési feladatainak szolgáltatása során maradéktalanul feleljen meg a jogszabályi feltételek betartása mellett a mindenkorú üzemeltetők igényeinek.

A szervezeti struktúrában olyan szak- emberek vállaltak szerepet- akik valamennyien szakterületük hazai legjobbjai. Ilyen siklórepülő szakmai szervezet még nem volt eddig a hazai légiözlekedési palettán!

A Szövetség éves céljait már közzétet- tük- amelyek közül az EHPU-tagság (Európai Siklórepülő Unió) formálisan már teljesült- hiszen a jövő évi éves konferencia fogja megtárgyalni jelentkezé- sünket- de a jelszóval védett honlapra már beengedtek; a levelezési listára fel- vettek.

A legális repülők számának növelése már teljesült cél. Nézzük csak 10 évre



visszamenőleg a legális siklórepülő létszámot:

1997.	535
1998.	1100
1999.	650
2000.	700
2001.	1059
2002.	1278

2003.	1283
2004.	1380
2005.	1464

Ebben az évben már az első negyedévében 1313 fő a regisztrált létszám!

A szakértelem érvényre jutásának egyik jelzése lehet, hogy megalakítjuk az első siklórepülő BiSZ-szervezetet, és

végre a siklórepülő események szakmai vizsgálatát szakemberek fogják végezni – így azok vélhetően felhasználható eredményt nyújtanak a későbbiekre a balesetek megelőzése érdekében.

Már csak a starthelyek visszaszerzése érdekében- és a jogszabályok alkotásakor kellene hogy érvényre jusson az a tény, hogy majd kétezres számú- mintegy másfélmilliárd Ft értékű repülőtechnikát kipróbálunk.

Működési rendszerünkben az egységes rendszerű képzés- a biztonsági szolgálat- a biztosítás- a nyilvántartásba vétel és a légialkalmasság-vizsgálatok szervezése korszerű minőségitársítási rendszerben zajlik. Ebben a rendszerben alapelveink közé tartozik a megbízóink igényeinek szolgáltatás jellegű teljesítése- a vezetés egysége- a siklórepülők széles körű bevonása. Módszereinkben a

folyamatszemléletű megközelítés- a rendszerszemlélet- a folyamatos fejlesztés és a tényeken alapuló döntéshozatal a jellemző. Partnereinkkel kölcsönösen előnyös kapcsolatok kialakítására törekünk.

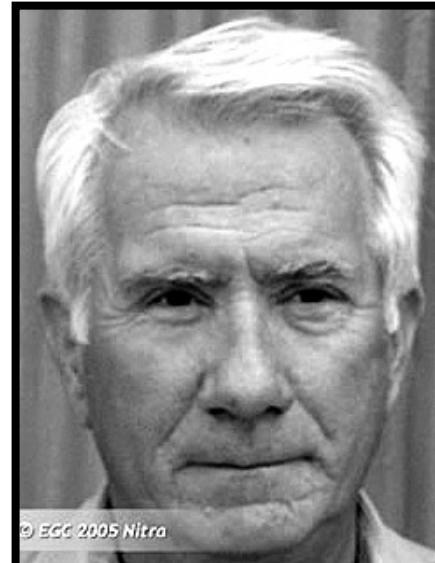
Ennek bizonyítéka- hogy függetlenül attól- hogy valaki tagszervezetünk tagjaként veszi igénybe a siklórepülő szakmai szolgáltatást- vagy egy külső siklórepülő szakosztály tagjaként- a szolgáltatás színvonalában és díjában sem te szünk különbséget.

Biztosak vagyunk abban- hogy minden szervezeti- minden személyi háttér biztosítéka annak- hogy céljainkat teljesíteni fogjuk. Ezért őszintén reméljük- hogy a jelenlegi 16 tagszervezet- siklórepülő egyesület mellé mielőbb csatlakozni fognak az eddig valamiért kívül maradt egyesületek- szakosztályok is. ■

A HFFA tisztségviselői

Név	tisztség	egyesület	telefon	E-mail
ELNÖKSÉG				
Dr. Petrányi Győző	elnök	ASE	30/3965625	petranyi.home@axelero.hu
Tóth Zsuzsanna	főtitkár	ASE	30/9037804	freeflying@freemail.hu
Tóth Ibolya	gazd.vez.	ASE	20/3663661	ibolya@freemail.hu
Ádám Elek	eln.tag	Tokaj Fly	20/9881452	tokajflyelek@freemail.hu
Dr. Hegedüs Anikó	eln.tag	ASE	30/3362843	djcs@freemail.hu
Csiga Sándor	eln.tag	CSE	20/9364507	pilcsi@freemail.hu
Valkó Judit	eln.tag	ASE	30/9628036	judit.valko@valko-intel.hu
ELLENŐRZŐ BIZOTTSÁG				
Bringye Viktória	Ell. biz.	UFO	30/9847379	vbringye@mailbox.hu
Páfi Béla Gábor	Ell. biz.	Kettő SE	30/4451889	pbg@freemail.hu
Zsembery András	Ell. biz.	ASE	20/3692159	zsembery.andras@dpg.hu
FEGLYELMI BIZOTTSÁG				
Kenderes Zoltán	Fegy. biz.	PSE	30/4504353	kendereszoli@freemail.hu
Szántó Endre	Fegy. biz.	Kettő SE	30/3807650	szanto.endre@freemail.hu
Fenyvesi Ferenc	Fegy. biz.	ASE	20/9442641	ffenyvesi@cpce.net

Búcsúbeszéd



KASSAI Béla

Tisztelt hölgyeim- uraim- családtagok- repülőbarátaim! A Magyar Repülő Szövetség- a repülő emberek névében búcsúzom KASSAI Bélától- az egyik legeredményesebb magyar vitorlázórepülőtől.

Néhány adat ebből a gazdag sport pályafutásból:

- Kassai Béla 1958-ban kezdett repülni és megszakítás nélkül repült 1999-ig.
- 1967-től 1999-ig versenyzett.
- 1968-ban eredményes vitorlázó oktatói vizsgát tett. Ugyanebben az évben a válogatott keret tagja lett és egy rö-



DR. HEGEDŰS DEZSŐ

2000-ben SZENTGYÖRGYI György lemondása után elvállalta a Vitorlázórepülő Szakbizottság (VSZB) vezetését. Ezzel automatikusan tagja lett az MRSZ elnökségének. A továbbiakban ő képviselte a magyar vitorlázó repülést az FAI vitorlázó bizottságában- az IGC-ben. 2002-ben a békéscsabai Vitorlázórepülő EB igazgatója volt.

Ez az időszak nehéz korszaka volt Bélának. Az általa vezetett vitorlázó

vid kihagyástól eltekintve (1984 és 85 között) tag maradt 1999-ig.

- 1977-ben teljesítette a gyémántkoszorú utolsó feltételét is. Magyar sorszáma 25- FAI sorszáma 2726.
- 21 magyar nemzeti bajnokságon indult és abból hatot megnyert.
- 13 szocialista országok felkészítő versenyén vett részt- és abból kettőt megnyert.
- Hét Európa-bajnokságon és hat világ-bajnokságon képviselte a magyar színeket. Ezeken a versenyeken a magyar versenyzők műszaki lehetőségeit figyelembe véve- igen tisztes eredményeket ért el.
- Egy repülő világjátékon is részt vett.
- Öt egyéb nemzetközi és kilenc egyéb hazai versenyen is indul.
- Eredményei alapján kétszer nyerte el az „Év Sportolója” címet
- Repülő pályafutása során összesen 4500 órát töltött a levegőben- zömmel versenygépekkel.

szakbizottság tevékenységi körébe tartozó egyesületek részéről nagymértékű érdektelenséget tapasztalt a tennivalók- a határidők dolgában. Ezek a problémák általában pénzhiányban gyökereztek. A szélsőséges vélemények és határozatok próbára tették kompromisszumkötő képességét. Egyre súlyosabb nehézségeit ezekkel a problémákkal nem tudta feloldani- és lemondott.

Ezek után reménykedtünk- hogy Béla versenyzői tapasztalata- párosulva meteорológiai- számítástechnikai elméleti és gyakorlati tudásával- nyelvtudásával fontos alapot képez a jelen és a jövő versenyzőinek képzéséhez. Ezt a reményt ölte meg a korai kegyetlen halál. Pedig megalapozott remény volt- amit fia- KASSAI Péter szépen ívelő repülő karrierje bizonyít.

Fiával 2005. január 5-én Namíbiában bérlett géppel egy nagyszerű nemzeti sebességi rekordot repült (140 km/óra felett) 500 km-es háromszögön. A gépparancsnok Péter volt. Nem erőltetett azt mondani- hogy ez volt Béla hattyúdala; másrészt- ott a gépben adta át a marsall-botot fiának. Kívánjuk- hogy Péter éljen vele.

Kassai Béla- érdemei elismeréseként halála előtt megkapta az FAI Paul Tissandier Diplomáját.

Kívánjuk- hogy eredményes életének tanulságai segítsék a jelen és a jövő nemzedékét fejlődésükben. Kívánjuk- hogy legyen ereje feleségének- lányának- fiának- szeretteinek ezt a fájdalmas veszteséget elviselni. Kassai Béla- nyugodj békében!

Emlékezzünk együtt!

**VI. Menyhárt Éva emlékverseny
Dunaújváros- 2006. május 11-21.**

Anyák napján- verőfényes délután mindenhol igazi meghitt hangulat a bögöndi reptéren. Egyszer csak nagy csattanás – egy sárkány összetört- egy élet véget ért. ÉVIKE lezuhant. Mély- döbbent csend. Anyák napján. mindenki hallgat. Emlékezik. mindenki szerette senki sem hiszi- hogy elvesztette.

Ők akkor megfogadták- hogy emlékezni fognak és emlékezetetnem fognak másokat is Évikére. Versennyel- amikor Reá emlékezzünk- amikor az Ő lelkével együtt repülünk- mintha itt lenne- mintha mindenkihez szólna.

Nemsokára hatodik alkalommal állnak starthoz a sárkányrepülők; azzal a gondolattal- hogy repülésükkel Évi- kénék adózzanak. Talán együtt köröz



BUZÁDY GYÖRGY

majd a mezőnnyel- csicsergő hangjával mutatva a jó emeléseket.

A verseny már kinőtte az országhatárt is- FAI-versenynak- kent és egyben Magyar Nemzeti Bajnokságként melltő emléket állít Évikének. A reptér az ország közepén minden irányban jól szolgálja a szélirányi adottságokat.

A barátság- a sportszerűség- az emlékezés olyan kohéziós erő- ami hatodszor is várja a versenyzőket- nagyszerű élményeket ígérvé azoknak- akik 2006 évben is eljönnek - külföldről is - a 6. Menyhárt Éva Emlékversenyre. Mindenkinek jó időt- nagyszerű repüléseket- szerencsés leszállást kívánok.

NÉVJEGY: ATTILA

Hogyan ismerkedtem meg a sárkányrepüléssel?



Név: Pinczés-Balog Attila

Születési idő: 1968. október 28. (Skorpió)

Státus: Ejtőernyős oktató- sárkányrepülő pilóta

Klub: Cumulus SE

Szárny: Wilswing Sport

Mike: Hogyan ismerkedtél meg a sárkányrepüléssel?

ATTILA: Az én családomban korábban senki sem repült. Édesanyámmal jártunk ki az augusztus 20-ai vízi- és légi parádéra. Ott láttam először olyan embereket- akik kiugrottak a repülőből- és isteneknek tartottam őket- de minimum félisteneknek. 11-12 éves koromban már

kánya- mert jobban szerettem a nézelést mint a zuhanást.

Attila: Nem- nálam ez fordítva működött. Az ejtőernyőzésben a „munkaidőt”: a zuhanással töltött időt tiszteltem. Tegyük hozzá- hogy az ugrási időszakom második harmadától- négyes válásban a gödöllői Rair-Peugeot csapatnak voltam a vezető ugrója. A négyes formációk

tudtam- hogy én is ejtőernyőzni fogok. Még nem voltam 18- amikor beiratkoztam a tanfolyamra- és ahogy betöltöttem már ugrottam is. Gödöllőre jártunk ki- BOTH Lajos rep- térpára ncs no k vezénylete mellett. Nagyon sokat kaptam tőle. Tisztességre- rendre tanított- ugrásszá- mot és egyfajta gondolkodásmód- dot adott- amiért rendkívüli módon tisztelem. Tíz aktív évet töltöttem Gödöllőn.

Mike: Biztosan azért váltottál sár-

kamerázott gyakorlataira fókuszált- tunk. Egy ugrócsapatban olyan ő- szinte kapcsolat alakul ki- amire földi körülmények között nincs lehetőség. Engem ez is nagyon motivált és inspirált ebben a versenyzsben.

Mike: Miért hagyta abba?

Attila: Ennek alapvetően két oka volt. Az egyik- hogy felbomlott a Rair-Peugeot csapat- mert a szponzor visszalépett- és önköltségessé váltak az ugrások. Azon a szinten ez olyan terhet jelentett- amit nem tudtunk vállalni. Elkezdtünk oktatni; ezért évente kap- tunk kb. 20 ugrást- de ez már nem volt ugyanaz. A másik pedig- hogy megismerkedtem ÉVIKÉVEL- aki akkor épp egyetemre járt- és amikor hétvégenként végre találkozhattunk volna- ó a sárkányosokkal elment az egyik rep- térré- én meg az ernyősökkel egy másikra. Ezért Évike is elkezdett ugrani- és ezzel párhuzamosan bevezetett a sárkányozás rejtélyeibe. A sárkányozás a „nyugalmas őrület” az ejtőernyőzéshez képest. Hamar megszerettem. 96 óta repülök- de magamat csak hobbi pilótának tartom. Mindig megelégedtem annyival- hogy jól érezzem magam a levegőben. Másrészt pedig mindig azon voltam- hogy Éva repülését segítsem. Kettőnk közül ő volt a tehetség- nem én. Ha kimentünk repülni- sokszor le sem vettetem a gépem- hanem mentem alatta a terepjáróval- néztem ahogy repült és tartottuk a kapcsolatot rádión. Például a bögöndi versenyen is felhúztam a csapatot- repültem egy órát helyben- leszállás után meg elmentem összeszedni a mezőnyt. Az én repülésem erről szólt- de nem volt vele semmi bajom. Egész egyszerűen így láttam jónak.

Mike: Legemlékezetesebb élményed?

Attila: Az első önerőből szerzett magasság. Szlovéniában repültünk Éviké-

vel- GURIGÁVAL- Csiga Sanyival és a többi Cumulus-pilótával. Egy hét- köznap csináltam az első magasstartot Óbudán- és a következő kedden már mentünk Szlovéniába. Rögtön elsőre fára is szállt- mert beleküldtek egy jó kis hátszélbe és a Mágus elsüllyedt velem- mint a nyeletlen balta. Dünnyögtek is az öreg- gek- hogy hát igen- kár volt az Attilát elengedni. Szerencsére nem lett semmi bajom. Harmadik nap Évike festette előttem az eget- én meg szorgalmasan mentem utána- és sikerült ráemelked- nem a starthelyre olyan ezer métert. A hegyen sételtek az emberek. Fantasztikus érzés volt! Ezek az első szárnycsapkodások a sárkányrepülésből- de a legmelyebben ez érintett meg. Egyszer Börgöndön repültem három és fél órát majdnem teljesen egyedül. Ez is egy maradandó emlék.

Mike: Az év eleji mentőernyő-áthajtást te szoktad levezényelni...

Attila: Kezdetben az ejtőernyősökhoz képest- a sárkányosoknál a mentőernyő-kezelés olyan alacsony szinten állt- hogy én meg voltam rökönyödve. Ezért kezdtük el ezt a tréninget Guriga szervezésével. SZABÓ Peti csinál még ilyet- aki- vel együtt ugrottam Gödöllőn. A téli mentőernyő- előadást is ő tartja vagy én. A nagyobb biztonság elérése érdekében pedig PEPIVEL kifejlesztettük egy sár- kányos kioldót- mert amit korábban használtak- az botrányosan rossz volt. Szakítópadon teszteltük le- saját költségen. Pepi azóta is gyártja ezeket- és már szlovák pilótáknál is láttam belőle.

Mike: A repüléssel kapcsolatos terveid?

Attila: Nehéz ma sárkányosnak lenni. A starthelyek gyakorlatilag látogathatatlanok. A konfliktusok meg a lökdösődés



Írta:
FALUDI MIKLÓS

12

pont azt a szépséget veszi el- amiért én kimennék a hegyre. Ezért le a kalappal azok előtt- akik ma gyalogsárkányoznak. Belekóstoltam a motoros repülésbe de nem éreztem azt- hogy el kéne mennem egy tanfolyamra és venni egy gépet. Számomra pont az adja a sárkányozás ízét- hogy nem tudom- hol fogok leszállni- és ha leszállok- akkor azt meg kell oldani. Ez a kihívás! Meg az a robaj a hátam mögött... egyszer ahogy terkertem- egy nagytestű- nagy fesztávú ragadozómadár jött mellettem ugyanazon az íven; odafordította a fejét- és nézett bele a szemembe. Hihetetlen pilanat volt- átfutott a hátamon a hideg. A

motoros sárkányt viszont messze elkerülik. Idén májusban megszületik a második babánk. Két gyerekkel meggondolandó a sárkányrepülés- de mindig lesz olyan- hogy kiszaladok a hegyre repülni egy jót.

Az Éviike-verseny nagyon fejlődik ebben az évben. A Menyhárt Éva Emlékverseny lesz idén a nemzeti bajnokság is egyben- illetve itt tartják a Cseh Nemzeti Bajnokság első fordulóját is. Jönnek lengyelek- szlovákok még Németországból is van érdeklődés. Mind a verseny alapítását- szervezését és levezénylését is zívyüzemnek tekintem. ■

Vontatásos képzés sárkányosoknak Kiskunfélegyházán

április 28. – május 1.

Jelentkezni Gurigánál lehet (20) 364-6921- laszlo.kerekes@hmth.hu)
A szállás 800 Ft/fő/éjszaka a repülőtéri 4 ágyas szobákban-
hálózsákos.

Program:

április 28. péntek.

- 10h beérkezés- papírmunka- kis elméleti előadás
- 12h bemutató- gyakorló vontatások- vontató képzés
- 17h vontatható képzés
- 20h elméleti fejtágitás a légivontatásról



április 29. szombat és 30. vasárnap

- 8h vontatható képzés-
- 10h gyakorló vontatások- vontató képzés
- 17h vontatható képzés
- 20h elméleti fejtágitás a légivontatásról

május 1. hétfő

- 8h vontatható képzés-
- 10h gyakorló vontatások- vontató képzés
- végül jogosítások bejegyzése.

Jelenkezési feltétel: Vontathatónak minimum P1 jogosítás-
idén repült legalább 2 óra-
vontatónak legalább 20 motoros óra.

Szerelem- **Szlovénia**

Szlovénia számomra egyet jelent a repüléssel. Ahányszor csak átléptem a határát- minden egy kis repülés reményében tettem- és mondhatom- még soha nem okozott csalódást! Március 14-én este még kicsit ráncoltam ugyan a homlokom- hiszem a tévé havazással- jegesedéssel- totális rossz idővel igyekezett riogatni. Némi töprengés után győzött a józan ész- és Gurigáékba vetett bizalmam. Ha ők azt mondta: repülünk- akkor tökmindegy- mit haland- dzsázik a meteorológus a stúdióban.

Repülünk és kész! Gyorsan bele-
lapoztam a repülési napló-
ba; nahát! Ahán-
szor csak kint

voltunk márciusban- minden nap repül-
hető volt!

A csapat már éjszaka útnak indul-
de én- mivel dolgoztam- csak reggel hat-
kor vágtam neki az 545 km-es útnak. Dél
után nem sokkal odaértem- a jól ismert
házhoz- kocsik sehol! Upsz- mindenki
repül! Mit csináljak- hova menjek? Az
autó hangjára Guriga jött ki a házból és
rövid értekezés után elmentünk a töb-
biek után a Gozdra.

Régi emlékek éledtek újjá bennem.
Két éve itt birkóztam meg életem első
zivatarfelhőjével. Nagy kaland volt!
Gyerünk fel a starthelyre! Szél semmi-
de sebaj! Belefutunk! A téli szünet után
stabilan jön föl az ernyő- a levegőben
már vigyorgok mint a



14

vadalma. Rövid keresgélés következik- de miután a falu fölött sem találok semmit- elmegyek leszállni. Az erdő mellett színes ernyőket látok- mindenki hajtogat. Egész nap repültek- jó néhány kör van mögöttük. Zsuzsi két növendéke is nagyon lelkes. Már kicsit bánom- hogy nem indultam el velük éjjel.

Gyerünk vissza a hegyre! A második repülés kicsit hosszabbra sikerült- mintha kezdene beindulni a lejtő- de esteledik- menni kell. A házban nagyon jó a hangulat. Mindent ugyanott találunk- ahol már évekkel ezelőtt is. Mintha hazajöttem volna! De jó érzés! Este sokáig beszélgetünk- aztán megyünk aludni. Gondolatban már mindenki megint a starthelyen van.

A második nap is hasonlóan alakul. A Gozdról repülünk belefutós startok után- néha-néha találunk is valamit- aki meg épp lent van- kicsit irigykedve néz.

A harmadik nap a tetőpont! Felkelkesülve az előző napok élményein- kicsit korábban kel a csapat- és elmegyünk az Ambrázra- mert kint van a starthely a felhőből. Az út majdnem a



Mike

starthelyig takarítva van- betontisztta! Az utolsó pár száz méter jeges ugyan- de ott már felsétálunk. A kocsitől a starthelyig ki kell taposni az ösvényt. Helyenként combközépig ér a hő- de nem zavar senkit. Már ez is kaland a javából!

Hát még a repülés! Itt is belefutunk- de megy mindenkinél- mint a karikacsapás! A jókedv általános. Beleddőök az ernyőbe és már a levegőben vagyok. Végre varió is van rajtam- bár most sincs kinullázva. Itt ezt valahogy mindig elfelejtem. Talán a hegyek látványa miatt. Hiszen az lenyűgöző! A természet szépségét- erejét és méltóságát festik meg ezek a monumentális alakzatok.

A műszer egyszer csak csipogni kezd- ilyenkor határozottan aranyosnak lát- szik! A hegyoldalon szél kerekedik- és néhány nyolcas után kiemelkedem a starthely fölé. Vigyorgok bele a szélbe- és igyekezsem koncentrálni a legkisebb rezdülsére is- mert repülni akarok! Megjelenik még egy- majd két ernyő mellet-

tem. A parkolóból és a starthelyről ernyősök és kirándulók néznek fölfelé. „Itt repülünk helló!“ - vigyorgok tovább és visszafordulok. Guriga repül velem szembe- és ahogy elmegyünk egymás mellett nem bírom ki és ordítok egy nagyon: „Nagyon király!“ Aztán húzok tovább mint a vadliba.

Egész nap jókat repültünk. Nap végére befordul a szél és az utolsó startom már hátszelesre sikerül. Nagyon nagyat kell futni- és a végén



ahol szintén jókat repülünk- majdnem olyan jókat- mint az Ambrózon! Sajnos vasárnap reggel hatkor vissza kell indulnom Pestre. Visszanézve látom- ahogy a felkelő nap aranyosra festi a hegyek oldalát és tudom- hogy a többiek megint nagyon fognak repülni! Igazam lett- aznap a hosszú lejtőzések mellett még egy táv is született. Nem is emlékszem- hogyan jutottam haza. Nem láttam én az utat- a táblákat meg az autókat- csak felhőket- hegyeket- és színes szárnyakat! A trafipaxot is későn vettettem észre- de a Balaton-parti rendőrök elég jó fejnek bizonyultak... Ahogy most visszagondolok a márciusi napokra- Lőrincz Matyi egy régi mondása jut eszembe: „Zsír ez a Szlovénia!“ ■



már botladozom a térdig éró hóban. Az utolsó pillanatban- a szembefutó- röhögő fák orra előtt még időben felvesz az ernyő! Meg is dicsérem- barátságos jószág- nem egy horrorernyő.

Este a házban pizza-partit rendeznek a háziak. Hozzák a téstát- és magunknak kell elkészíteni a feltétet. A házigazda süti ki a nagy cserépkályában egy hosszú lapáttal. Utána nagy kóstolgatás kezdődik- mindenki arra kívánta- kié a finomabb. Evés közben megy az élménybeszámoló. Ki mit repült? Fél órásak- háromnagyed órásak és óra feletti repülések is szerepelnek a repertoárban. Mozgalmas nap áll mögöttünk.

18-án visszamegyünk a Gozdra-



15

160. szám – 2006. április ■ A Szabad Repülők Szövetségének lapja



**Gyertek Fedémesre!
avagy**

A kezdők dombparadicsoma

Tudom- hogy diósjenői sárkányos oktató barátom meg- haragszik majd- hogy találó szóhasználatát elloppel- de amikor megláttam a fedémesi tájat azonnal ez a szó jutott eszembe. Dombparadicsom.

ZSÉDELY Laci hívott meg és összökélt már hónapok óta- hogy nézzük meg ezt a területet- ami az olaszországi Castelluccióhoz hasonlatosan olyan- mint egy siklórepülő játszótér. minden irányba repülhető 60-70 méteres szintkülönböszű dombok; bokrok és zavaró növényzet nélkül – és nem természetvédelmi terület- mert egy zsákfalu háta mögött (tulajdonlás szempontjából értéktelen) vidéken) fekszik.

A falu- Fedémes- egy völgyben húzódó csodás kis település- barátságos lakókkal- akik nem átallják esténként mosolyogva nézni a lemenő nap su-



GURIGA
Fotók:
a szerző- TÓTH ZSUZSI

garában brümmögő hátimotorosokat- és a horizonton kupolázó kezdőket.

EDIT néninél laktunk- mert az út Pestről 125 km- ezért az útköltséget inkább szállásköltségre fordítottuk- így este lett idő nyársalásra reggel pedig elméleti oktatásra.

Leérkezésünkkor meglepődve láttam- hogy ide járnak a debreceniek is gyakorolni- pedig nekik talán még nagyobb a távolság- mint nekünk.

Azután- nincs ott meg SZEGEDI Miki nővendéke gyakorol oktatói felügyelet alatt! Tehát nem mi vagyunk az egyetlen fővárosiak ezen a terepen.

A hangulat pazar. Elfelejtem- hogy a nyugati szélben- nem messze tőlünk a Nyíkmorról mások épp távokat repülnek

és talán már nekem is ott volna a helyem- mert a félbehagyott sárkányos növendékeknek megígérük ezt a hétvégét- képzésük befejezéséhez. Sajnos csak épp ők- a leginkább érdekeltek maradtak távol a dombparadicsomtól- és így a sárkányosok felzárkóztatása ezúttal elmaradt.

A helyszín pedig alkalmas arra- hogy akár két jó hétvége alatt- de egy egész hetes kurzuson szinte minden bizonnal itt el lehessen végezni egy intenzív tanfolyamot. A falubeliek száláshelyekkel- a polgármester a kultúrházzal- a környék pedig minden irányú dombal; és az sem volt gond- hogy minden irányú széllel várt minket.

Vasárnap azután megtudtuk- hogy az ország összes nyugati hegynél repültek- amíg mi a kezdőinkkel foglalkoztunk- de a

felfedezés megérte! Ha kedved van- rucanj le Fedémesre- akár egy hétvégére vagy akár egész hetekre.

Szállást foglaltathatsz- és oktatási segítséget kérhetsz Zsédely Lacitól (tel: 30/4178447). Köszönjük a baráti hétvégét- köszönjük a lehetőséget! ■



Meduno**Torockó****Bassano**

**Brazil Open III
Valadares:**



Magyarok azlén

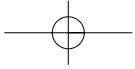
Abuszról már mindenki rég leszállt- amikor én még mindig azon tűnődök félálonban- hogy miért kapcsolták fel a lámpát. ZSOLT azt mondja megérkeztünk. Kinyitom a szemem- és tényleg ott vagyunk. Nem is tünt fel a nyolcórás út Belo Horizontéból. A pályaudvar olyan- mint amikor két éve itt hagytuk. Leszállók- és mélyet szippantok a levegőből. Ismerős „brazil szaga” van. Reggel hatkor még csak a kivilágított szobor látszik az Ibituruna tetején- de már odaképzelem a hegyet is. Félálonban összeszedjük a csomagokat és eltaxizunk a szállodáig. Útközben megbeszéljük- hogy holnap - azaz ma - repülni kell- mert holnap már verseny.

Délután fél kettő körül sikerül kierni



KÉPES PETI

a valadaresi leszálló mellé- és taxit keríteni- ami felvisz a hegyre. Az idő szupernek tűnik. Rengeteg kis felhő jelzi a kék égen- hogy ma ott lógaik majd a lábunk alattuk. Zoli már tervezti is a feladatot- cél a 40 km-re levő Engenheiro Caldas- szép zöld temploma már messziről felismerhető. Gyorsan kipakolunk- szinte körbe sem nézünk a csúcson. Már rég lekéstünk a nagy távról- ezért én gyorsan elstartolok. Majdnem a leszállóig süllyedek- közben mögöttem a többiek gyorsan kitekernek és elindulnak a cél felé. Beleesek az egyik legnagyobb hibába- és azt gondolom- kényelmesebb nekem a leszállóban- nem indulok el. Helyben repkedek másfél órát- élvezem



20



a kilátást. Este a szokásos *caipirinha* mellett MIKI és Zoli szakértik a távot- ami persze sikerült nekik- és még sok pilótának akik elindultak.

Másnap izgatottan ébredünk- gyorsan beszerezzük a szállodával szemközti kínai reggelizőből a napi *pastao*- és vízadagot- majd a felszállító busszal gyorsan felérünk a hegy tetejére körülbelül 11 óra körül. A starthely egy kisebb felvonulásra hasonlít. A zene hangosan bömbölből a színes sátrak között. minden felé pilóták sétálnak és fekszenek a fűben. Meglepetésemre több magyar is eljött a versenyre. PEPÓ elmeséli- hogy az egy héttel korábban rendezett versenyen második lett. A verseny nem volt túl jógyorsan összeálltak az amúgy is alacsonyan levő felhők. Most- elnémzve a felhőket- hasonló a helyzet. A rendezők is tanakodnak a feladaton- végül egy óra körül lefújják az első napot. Szerintük az idő túl rossz- nem akarnak „szerencsenapot” kiírni. Este azon tűnődünk- hogy nagy melléfogás volt ilyen korán lefújni egy napot- amiben 40-50 km is benne lett volna egy későbbi starttal.

Reggel fáradtan ébredünk- de hamar sikeres ráhangolódni a versenyre. Kínai *pastao*- *suco de manga*- busz- és márás magasabban vagyunk- mint a felhőalap. Várunk a feladatra az Ibituruna tetején felállított büfében- miközben lassan emelkednek a felhők. Közben összeül a feladat-kitűző bizottság- és egy óra körül meg is van: egy kis falu 60 km-re. A start időpontjához köze-

ledve felgyorsulnak az események. Az eddig frangót és banánt majszoló pilóták a felszerelését kezdi tükyölni- még akkor is- ha már rég kész van minden. Én is gyorsan beöltözök- és kerlek egy helyet- ahonnan még látom a Brazil „nagykártyákat”.

„Janela abrir!” – ablak nyitva! hangzik a hangszórókból a felszólítás. Rajtam patakban folyik a víz a melegtől- de szerencsére kis várakozás után Frank BROWN elstartol- majd mindenki nekilát startolni. Én is megpróbálok az elején elmenni- de a start hamar abbamaradt- mert a brazil pilóták kiterítve foglalják a starthelyet perceken keresztül. Az első csapat már elindult- mire elkezdekkitekerni. Nem látom a többi magyart- amikor elindulok egy kisebb csapat élén a cél felé. A termikek szűkek és buborékosak- a felhőalap 1200 m-en van- ami körülbelül 1000 m-es szintkülönbséget jelent a folyóhoz- de csak 800 m a dombokhöz képest. Egyszer sem sikerül felhőalapra kerülnöm. 20 km után egy brazil lányon kívül mindenki kihullik mellőlem. 4 óra körül a felhők teljesen

széthullnak- de menni kell- mert késő van- és sehol nem vagyok. Visszanézve látom- hogy egy másik felhő alatt 5 km-re tőlem a mögöttem levőknek jobb a helyzete- és sikeres átütniük a kurzuson levő folyót- aminek a másik oldalán vannak még felhők- viszont nincsenek utak. Én ilyen messzirol nem vállalom be. Úgy félöt körül szállok le 40 km után. Miközben várjak a visszaszállítást- sikeres beszélnem FÖRDÖS Zolival telefonon- aki 1-2 km-el a cél előtt szállt le- és 4. lett aznap. A buszon hallom a céla érkezők nevét a rádióban. Elsőnek a brazil top-pilóta ért be- de sokkal érdekesebb a második pilóta: Losi Misi. A vacsora mellett meséli el- hogy a feladat utolsó szakaszát szakadt zsinórral repülte meg- és így sem sokkal „Barna Feri” mögött ért célba.

Harmadik nap az idő mintha romlott volna. Már reggel túl soknak tűnik a fel-

hő. Szerencsére a starthely nincs felhőben- de a kis pamacsok alattunk úsznak. Miközben Misi beköti az új zsinort- hozzám többen odajönnek- hogy milyen versenyprotóval repül a srác- aki tegnap hátulról indulva lenyomta a teljes mezőnyt. Átirányítom őket Zolihoz- hogy ő mutassa meg a DHV2-es cetlit az ernyőjében- mert nekem nem hiszik el.

A mai napi feladatot hamar kitűzik. A szép sárga sárfolyó átpülésével kell eljutni az 50 km-re levő falu mellé. Ablaknyitás megint egy óra körül szerencsére vagy sajnos- most nem izzadtak a ruhába- mert annyi felhő van az égen- hogy nem süt át a nap rajtuk. mindenki várja- hogy elstartoljon végre valaki. Körülbelül 20 perc várakozás után elindul pár ernyő. Én várok- nem néz ki túl jól- ahogy lesüllyednek a hegy alá. Misi még be sem csatolt- nem vagyok lemaradva- gondolom. Amikor az egyik



21

22



lesüllyedt ernyő elkezd emelkedni- a mezőny megbolydul- és mindenki startol. Negyed óra múlva már a felhők alattnéha között cikázik közel 80 ernyő. Elin- dulunk- sikerül jól elkapni pilon nyitást. A felhők tartanak- előttünk alacsonyan ugyan- de felhőút van- amíg a szem ellát. SZILÁRD „tanítása” jár a fejemben misz- rent is „Nem tekerni- siklani!”. Nem vagyok rossz pozícióban- mellettem Frank- alattam Losi- mögöttem pár versenyernyő- amikor elérünk a 35 km hosszú felhőút végére. Kikékült az ég. Feltekerünk az utolsó felhő alá- itt Frank jobbra egy völgy felé- én és még pár ernyő balra indulunk az egyetlen felhő alá- ami ugyan már szétesni lát- szik- de remény- kedek. Hamar a dombok felett találjuk magunkat az alacsony alapnak köszön- hetően. A másik csapat sem járt jobban. Nullákat- feleket tekerünk- miközben be- érnek a többiek. Nem tudom- mennyi idő telik el nullázva- de



A magyar csapat (SIMONICS Peti- KÉPES Peti- Losi Misi- Kovács Béla- TASI Pepó- Fördös Zoli- SZEGEDI Miki- PREKOB Zsolt)

alattam a dombokon színes foltok jelzik- hogy a mezőny nagy része itt kiesett. Misi- aki közben feltekert szép lassan mellém- egyedül indul ki a felhő alól. Én maradok- kockázatosnak látom- amit azonnal meg is bánok mikor a nap- sütötte dombok felett esik fel. A kék égen akkor pattan ki a felhő- amikor felérek az 5-ös lifttel ott- ahol az előbb Losi is kitekert. A végsiklást 1600 m-ről kezdem meg- de ekkor már az elsők a célban van- nák. A napot Misi nyerte- Frank csak utána ért be pár perccel a másik útvonalon- ahol SZEGEDI Miki és TASI Pepó is megrepülte a feladatot. Mire leszállásra került a sor- az idő annyira megjavult- hogy a rengeteg termik miatt nehézségekbe ütközik landolni. Este megtudtam- hogy a brazil top pilóta le se szállt- hanem visszarepült Valadaresig a szembeszélben. Este a már szokásosnak mondható *caipirinha* mellett megünne- peltük- hogy Misi a mai teljesítményével a lista elejére került.

A harmadik versenynap jobbnak ígérkezett a többinél. Felhőkép jó- azzal már nem is foglakozunk- hogy milyen magasan vannak a kumók. Fel vagyunk dobódva- ma megint biztos nap lesz. A

szokásos délelőtti pihenés után 80 km-es feladatot írnak ki- ami majdnem egy háromszög- nem kevés szembeszeles szakasszal- két fordulóponttal. A termikek ma a hegy másik oldalán dolgoznak- de szerencsére a hegygerinc minden- két oldalán el lehet startolni. Ablaknyitás után hamar elstartol a mezőny- az eddigiekhez képest magasabb- 1500 m-es felhőalapon várjuk a pilonnyitást. Mikor elindulunk a kurzuson- mögöttünk már kezdenek összeállni a felhők nagy tornyokká- de egyelőre

nem tűnik veszélyesnek. Az első for- dulót sokan elérik- aránylag egyszerű volt a feladat első része. Időközben azonban mögöttünk fekete lett az ég- és a nagy felhők egyre közelebb kúsznak a kurzushoz. Az élboly elindul a következő for- dulópont irányába- a fekete felhők felé jobbra- én meg azon tűnődöm hosszú percen keresztül- hogy balra

kéne menni- ahol az égen még barátságos kis pamacsok nőnek. Végül jobbra indulok a „nagyok” után- de 3-4 km repülés- és több száz méter maga- sságvesztés után rájövök- hibáztam. Vis- szafordulok- és a fordulópontron egy fekete sziklafal mellett tekerek ki megint. Mire felérek felhőalpra- már egy csapat- köztük Zoli is átment a fejem felett- és a felhők is kezdenek összeállni. 20-30 perc múlva- már nem is látni az eget- és a termikek is legyengültek. 0-2-ket tekerek- sodortatom magamat a széllel. Néhol lát- szik az eső- szerencsére nem túl közelről. Végül leszállok egy kis falu mellett- egy iskola közelében. A sikítóz gyerekeket már magasról hallani- csak akkor hall-

gatnak el- amikor az ernyő összeomlik a földön. A forduló egy nagyobb domb túloldalán van- talán még elérhettem volna- kis bevállalással. Hamar sikerül fuvart kerítenem a közelí városba- ahol Zolival találkozom- akinek sikerült eljutni a fordulóig. Valadaresbe csak későn érünk vissza- de hamar kiderül- a napot megint Losi nyerte- azon az útvonalon- ahol mi is jöttünk. Frank ezen a napon elnézte a dolgot- és csak a 30-40-dik hely környékén végzett.



A következő napokban az idő teljesen alkalmatlanná vált a repülésre. Bár minden nap felmentünk a hegyre- volt- hogy lejönni is busszal kellett.

A eredményhirdetésen Losi Misi a dobogó tetejére állhatott- a verseny abszolút győzteseként. Széria-osztály- ban Fördös Zoli ötödik- Tasi Pepó hetedik- én pedig tizedik lettem. Úgy gondolom- hogy bár egy nem túl jó versenyen vettünk részt - néha az idő- néha pedig a szervezés jóvoltából - mégis minden- nyian már hazaérkezésünk után szinte rögtön visszavágýunk az Ibituruna közelébe- köszönhetően a hely hangulatának- az emberek kedvességének- és a hatalmas távrepülésekbe vetett hitnek. ■

23

24



Hirdetési tarifáink 2006 II. januári hető

Apr. 3.	5000 Ft
4/6	25000 Ft
4/13	40000 Ft
4/20	60000 Ft
4/27	100000 Ft

Bérítőbeli 125% ■ Hétlap 150% ■ Irányíró 3 megtérítéstől
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 feladás-sal párhuzamosan- normál postal befizetési csekkben 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 2/2

ST14

Lamihár

gyalogsárkány
(piros- fekete)
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:
(30) 9374-6400

4/3


JetStar-
 metálkék- 2 személyes trike
 Rotax582 motorral-
 teljes műszerezettséggel;
 C15 szárnyal-
 26 üzemóraval.
eladó
 Tel.: (20) 9146-233

2/1

Légsavar gyártása fából

Slingár Zsolt- Nógrádsipek
Tel.: (70) 533-2111
Ugyanitt eladó Simonini Mini 1- komplet hámítör


WillsWing
Sport 150
 gyalogsárkány kerékkkel-
 alkatrészekkel- 2 tartalék
 áramvonala trapézszárral-
 szép állapotban
eladó.
Érdeklődni lehet:
30/748 78 96
lacikapal@vnet.hu


Aeros
Combat-2 eladó
 2002. 05. kiadású-
 kétszeres MKK győztes- Bautek trapézzal
Ára:1800 eu
 Eladó még csomagtartó orrtartóval
 Opel Astra D Caravanra való (bika erős)
20 ezer Ft.
 Van még egy gyári új csomagtartó Opel
 Astra G-re- zárátható- ez is **20 ezer Ft.**
E-mail: kisendre@freemail.hu
Tel: (20) 350-6898- (26) 301-912



FOTÓPÁLYÁZAT ÉRTÉKES
NHÉREMÉNYEKKEL A TRIKEPILOT.NET-EN!
A RÉSZVÉTEL INGYENES!

TÖLTSD FEL KEDVENC MOTOROS
SÁRKÁNY TÉMÁJÚ FOTÓDAT,
REMÉNYKEDJ, HOGY SOKAKNAK
TETSSZEN, ÉS TIÉD LEHET A
FÖNYSEREMÉNY EGY
MACASSÁGMÉRŐS KARÓRA!

RÉSZLETÉK A TRIKEPILOT FÓRUMON:
WWW.TRIKEPILOT.NET

25



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



1986 óta... töretlenül...

NE HALLGASS MÁSRÁ! 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 ítélj!

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

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

	THESIS	JAZZ	ACCUA	THEMA	TITAN II	RED JOE	JAZZ-BI
DHV	DHV 1	DHV 1-2	DHV 1-2 <small>(újítás)</small>	DHV 1-2 <small>(újítás)</small>	DHV 2	-	DHV 1-2
Modell	2005	2003	2006	2005	2002	2003	2003
Síklószám	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}	46km/h	50 km/h	50 km/h	52km/h	52 km/h	55 km/h +	44 km/h
Ár <small>(névvel/10 körökkel)</small>	1 159 €	1 369 €	1279 €	1 379 €	1 599 €	2 279 €	1 729 €



Bővebb információ az info@pro-design.hu

E-mail címen,
vagy a telefonszámok
egykén:

- +36 30-9219282;
- +36 20-9521942;
- +36 20-9455824

**Jó leszállást
 mindenkinek!**



SOLO



FELŐL
BEKÖTÉS

SIMONINI



2200 euro

SNAP 100



2990 euro

FELŐL
BEKÖTÉS

WWW.PARAPOWER.HU

ALSÓ
BEKÖTÉS



2200 euro



2990 euro



2800 euro

ALSÓ
BEKÖTÉS

SNAP 100



Ára: 2900 euro

Műszaki adatok:
Motor: kétütemű, egyhengeres
Hengerűrtartalom: 96 cc
Sűrítési arány: 11:1
Porlasztó: 20 mm-es membrános
Gyújtás: elektromos CDI
Röpsítőrendszer: kuplung
Áttétel: helikoidális fogaskerekes
Max. teljesítmény: 12 kW 9000 ford./percen
Tolérő: 56 kg, 90 kg pilótásúig optimális
Tank: 8 liter

Simo TRC
Titan Váz



Ára: 3630 euro

Műszaki adatok:
Motor: kétütemű, egyhengeres
Hengerűrtartalom: 200 cc
Porlasztó: Bing 32
Gyújtás: Power Ignition CDI
Speciális rezonátorokkal
Extra rendelhető elektromos önnindító
Max. teljesítmény: 16 kW 7500 ford./percen
Tolérő: 70 kg, 220 kg pilótásúig tandemrepülésre 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
manőverezési sebesség: 80 km/h
max. sebesség: 85 km/h
motor: Hirth 3503
teljesítmény: 70 le 6200 ford./percen



Ára: 18 800 eurótól



„Rég meguntad a sielést. Ki-próbáltad a deszkát, de azzal is csak lefelé lehet suhanni a szűz hóban, meg főleg kínálodni a felvonókon. Te akarod eldönteni, hogy melyik irányban száguldasz a piros pályákon? Vagy még magasabbra kívánkozol?”



Budapest és körménye:

Blaumann „Indián” Attila, tel.: 06 20 922 53 99

Kiss István, tel.: 06 20 934 05 44

Szalma Gábor, tel.: 06 30 950 74 60

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

Gödöllő és körménye:

Szabó Péter, tel.: 06 20 346 60 04

Szabóné Koleszár Edina, tel.: 06 20 476 85 66

Kecskemét és körménye:

Balázs „Rasta” Róbert, tel.: 06 70 335 23 65

Szekszárd és körménye:

Bíró Béla, tel.: 06 70 942 05 54

Debrecen és körménye:

Török Tamás, tel.: 06 30 985 9053

Mátra és körménye:

Farkas Tibor, tel.: 06 70 312 76 09

Győr:

Szabó György, tel.: 06 30 932 29 37



www.vampair.hu

Portálunkon lehetőség van hozzájárásra, saját fotók feltöltésére, valamint apró és a nagyobb hirdetések elhelyezésére. A motoros könnyürepüléssel 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 okthatat szabályosan siklóernyőzést, akinek az oktatói jogosítását a Szabad Repülők Szövetsége (HFFA) adta ki.

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

Az oktatás a légiugyi hatóság által elfogadott kiképzési tematika alapján zajlik. Ebben az oktató számára kötelezettséggént írják elő, hogy a tanfolyamon minden biztonsági rendszabályot kell betartania, milyen feltételeket kell biztosítania (egyéni védőfelszerelés, korszerű ernyő, protektoros belül stb.). Csak megfelelő időjárási és terepvizsgonyok között oktathatunk. A gyakorlati tanulás során az egyre nehezebb, illetve bonyolultabb feladatokat csak a megelőző alapozó feladatok biztonságos begyakorlása után végeztetjük el, ügyelve arra, hogy a növendéket se fizikailag, se mentálisan ne terheljük túl. A növendékek elméleti oktatása is a biztonságos repüléshez szükséges ismeretekre koncentrálódik.

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

tudja megoldani az esetleges vész helyzeteket. Természetesen a mentőmű 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 pilótavezetési szükséges feladatokat. Pilótajogosítást csak az kaphat,

Kiss István, Szalma Gábor



ÓBUDA
siklóernyős és
segédmotoros-siklóernyős
ISKOLA

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.
- turbohűtés
- fogaskerék-áttétel
- röpsúlyos kuplung
- levegőben újraindítható
- 125 cm-es légcsavar
- 55 kg tolóerő
- Woody Valley beülő
- súly: 18 kg
- 2950 euró

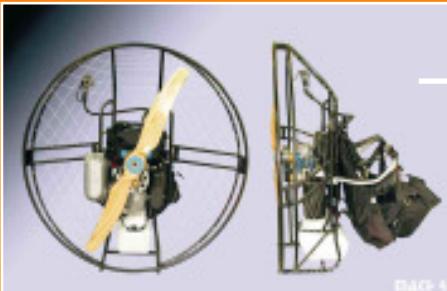
**SMN 130 tandem-
206 cm³-es Simonini motor**

- 26 LE/7200 fordulat
- rezonátor kipufogó
- önjindító
- 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



GRADIENT

siklóernyők

**Jó lóra
kell tenni**

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

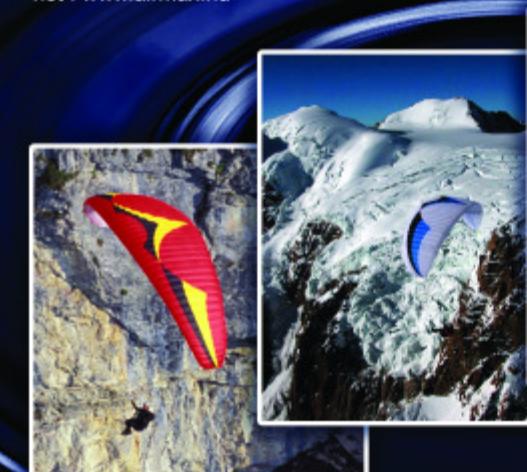
airmax
SIKLÓERNYŐ ÉS KITE CENTER

0620 9264 - 251

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

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

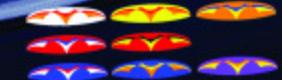
Ozone Rush, DHV 1/2 Teljesítmény, siklószám,
trimmsebesség. Távrepülőknak...



OZONE
www.ozone.com

ÚJ DHV 1/2-esek az OZONE-tól.

BZZZ & RUSH





1575 eu.

MESCAL, DHV 1, Funcruiser
Egy erényő, melyet ajánljunk tanfolyam utáni kezdőknek, főleg ha szeretne alpesi, turbulensebb körülmények 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 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 látta, 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 trájkossal 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
PARAGLIDERS

Már kapható, 2000 eu. !
www.solarispp.hu



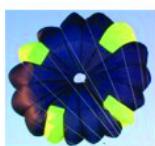
...már több, mint 80 hazai pilóta,
közel 100 APCO ernalommal...

<http://sikloernyo.info>



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

Hevederzett struktúra „get up rendszer”, kisebbre vágott oldalprofil a karcsúbb, sokkal aerodinamikusabb formáért, Nincsenek merev belső lapok, kevésbé vaskos, 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 ernalom 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 zsinórök bekötései V-pántokkal vannak megerősítve, melyeket komputerizált géppel varrnak a helyükre, ezzel biztosítva egyenletesen magas minőséget és erőt. A zsinórösszefogó gurtni 6000 fontos Nylon szövetből (UV sugárzás ellenálló) készül. A végén található hurok Teflon bevonattal van ellátva, hogy a nyitáskor előforduló veszélyes súrlódástól véde legyen. Végül a gurtni azon részét, ahová a zsinórök befutnak egy zsinórborítás védi.



2003-2006

Stressz nélkül
elegendő teljesítménnyel



2005

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



2005

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

Lambada
DHV2

Tetra vagy hamarosan
megjelenő utódja (DHV1)

Salsa
DHV 1-2

1.822 EUR*

1.522.- EUR*

1.722.- EUR*

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

Vértes Balázs nagyszerű eredményei az APCO Dhv-2 kupolával:



2005	2004	2003	2002
Világbajnokság 1. hely (széria) Dutch Open 4. hely (1. hely széria) Czech Open 8. hely (1. hely széria) Magyar Rangsor 2. hely (előzetes) Nemzetközi Magyar Kupa 2. hely	Elő-világbajnokság 3. hely (csapat) Brazil Open 2. hely (széria) Magyar Rangsor 1. hely Dutch Open 2. hely (széria)	Brazil Open 8. hely (széria) Eged Kupa, Magyarország 3. hely Magyar Köztársaság Kupa 1. hely Nemzetközi Magyar Kupa 5. hely Magyar Rangsor 2. hely Brazil Open 2. hely (széria)	Nyílik Kupa, Magyarország 5. hely Magy N Bajn, Szlov 3. hely (széria) Magyar Távrep Rémenys Kupa 1.h Magyar Köztársaság Kupa 4. hely (2001 Április "A" vizsga)

Akciós Airwave ernalom!

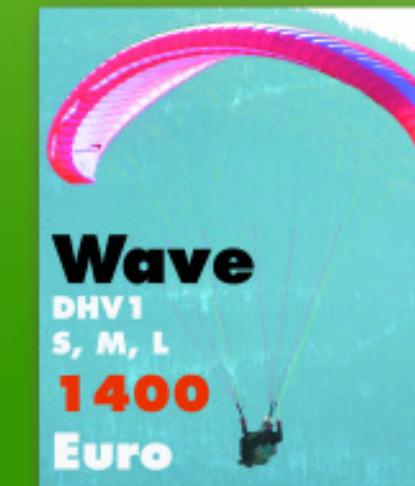


Mustang

DHV2
S, M, L
1600
Euro



Bi-Boo
Tandem
DHV1-2
1950
Euro



Wave
DHV1
S, M, L
1400
Euro

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

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

