



115. szám – 2002. július





A hazai szabad repülők lapja

Postacím:

Amatőr Siklórepülő Egyesület
1550 Budapest, Pf. 59.

Szerkesztő: Kerekes László

Tel.: (20) 364-6921

E-mail: siklorep@aeroclub.hu

Tipográfia: Magyar Bertalan

Tel.: (30) 9642-652

E-mail: beric@index.hu

Nyomda: Press + Print Kft.

Kiskunlacháza, Gábor Á. u. 2.

Vezető: Tóth Imre

Hirdetésfelvétel: Pinczés-Balog Attila

Tel.: (20) 9648-335

(1) 2490-007

E-mail: xatesz@freemail.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 az Amatőr Siklórepülő Egyesülethez egyéb módon lehet eljuttatni. Mértéke negyedévre 900 Ft, félévre 1600 Ft, egy évre 3000 Ft.

A borítón:

**Nyikom Kupa,
Pásztó**

Fotók: Magyar Bertalan

A biztonsági háló

Nem szívesen írok erről. Gondolni se szeretek rá. A hazai siklóernyőzés 6 áldozata közül öten a törvényteleniséget és feketézést vállalók közül kerültek ki. Valamelyest tehát mégiscsak van szerepe annak a biztonsági hálónak, amelynek elemei: szakmai tapasztalatokon alapuló oktatás, a pilótáink gyakorlottságára való odafigyelés, ennek függvényében jogosításaik megadása, vagy megvonása, felszereléseik rendszeres ellenőrzése és visszatartásuk a felesleges kockázatok (pl. extrém időjárás) beállalásától.

Sajnos, június 30-án, vasárnap Szlovákiában ismét meghalt egy magyar siklóernyős pilóta. Hiába nem tartozott az általunk szervezett rendszerbe, nem tudom Őt kívülállónak tekinteni. Volt oktatója, tőlünk vette az ernyőjét, velünk együtt járt repülni. Mégsem ügyelt rá senki, mert felette nem húzódott az általunk feszített biztonsági háló.

Tudom, hogy ez egy szabad sport. Tudom, hogy sok mindent nem tudunk megakadályozni. És azt is tudom, hogy az embereket nem lehet kényszeríteni arra, hogy tartozzanak egy szervezett, felkészített csapathoz.

Mégis úgy érzem, hogy senkinek sincs joga másoknak fájdalmat okozni, senki sem engedheti meg, hogy élete elvesztésével romba döntse szeretteit.

Ez a szép sport, a repülés is többet érdemel annál, mint hogy a média katasztrófákról számoljon be; csámcsogva a szenzáción, együttérzés és segítség nélkül, ostobán és pontatlannul ontva a dezinformációt.

Segítsetek egymásnak és nekünk abban, hogy a biztonsági hálón kívül rekedtek felébredjenek végre, és maguk érezzék fontosnak a figyelmet, amely ránk szól ha veszélybe kerülünk, vagy irányít, segít, ha elbizonytalanodunk.

És segítsetek egymásnak akkor is, ha már a törvények és a szabályok elkanyarodtak a valódi biztonság szolgálata mellől, és csupán a bürokrácia kedvéért dokumentált papírhalmazok szaporítását szolgálják.

Repüljete sokat, és ésszel, mert az igazi biztonságot az szolgálja a leginkább.

Dobrai Peti, Veled pedig majd egy másik dimenzióban remélem együtt repülhetünk.

Nyugodj békében.

Guriga

Tisztelt dr. Kiss László úr!

Mint a másodfokú légi közlekedési hatóság vezetőjét kérem Önt, hogy továbbítsa a sárkányrepülők és a siklóernyősök alábbi kérését a Közlekedési Tárca illetékesei, és közöttük a Miniszter Úr felé is

A 14/2002-es KöVim-EüM rendelet címében a szakszolgálati engedélyek repülőorvosi követelményeire vonatkozik, és ily módon nem tekinthető a Légiközlekedési Törvény 52.§.(3) bekezdésében említett jogszabálynak („Lajstromozásra nem kötelezett légi járművet az vezethet, aki nem szenved a külön jogszabályban felsorolt betegségek vagy testi hiányosságok egyikében sem, és aki a légiközlekedési hatóság által engedélyezett tanfolyam elvégzéséről bizonyítvánnyal rendelkezik.”) így az e rendeletben említetteknek csak abban az esetben kívánunk megfelelni, amikor szakszolgálati engedélyt kell kiváltanunk.

A fent említett együttes miniszteri rendelet nem is hivatkozva meg ezt a törvényi kitétele, tehát a szabályozatlanság július 1. (a fenti miniszteri rendelet hatálybalépése) után is megmarad.

Miután hónapokkal ezelőtt javaslatunk elment a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek szabályozására vonatkozóan, kérem Önt, segítsen abban, hogy ez az európai normákat figyelembe vevő szabályozási javaslat lehessen az a jogszabály, amely az ellenőrzések alapját képezheti többek között az egészségügyi követelmények terén is.

Ezen a területen az egészségügyi követelmények hatósági repülőorvosi vizsgálathoz való kötése példa nélküli, és nemzetközi szinten jelentős hátrányt okozna a siklóernyős és a sárkányrepülő sportnak. Magyarország ez év nyarán az elsők között rendezi meg a legifjabb repülősport, a segédmotoros siklóernyőzés Európa Bajnokságát. Nem használna hazánk hírnevének, ha repülőorvosi követelményeket szabnánk egy olyan sportág művelői számára, akiket a világon mindenütt engednek orvosi vizsgálat nélkül repülni, mint ahogy a segédmotoros kerékpárhoz sem szükséges orvosi igazolás.

Az új szabályozásnak tehát majd ezt kell figyelembe vennie. Kérem, segítsen abban, hogy szakmai észrevételeink eljussanak a jogalkotás színterére.

Megértését és támogatását előre is köszönöm. Tisztelettel:

Kerekes László

a Magyar Repülőszövetség
siklóernyős és sárkányrepülő főpilóta helyettese

(A fenti levél június 19-én lett elküldve. Hasonló tartalmú levelet küldtem Antal Zoltánnak a Polgári Légiközlekedési hatóság vezetőjének is. Kerekes L.)

Pályázati felhívás (kivonat) Siklórepülő területek kezelésére

1. Megnevezése: A siklórepülő területek karbantartására, területek létrehozására, a területek engedélyeztetésére pályázati kiírás.

2. Pályázató: Magyar Repülő Szövetség

Siklóernyős és Sárkányrepülő szakágak közös pályázata.

3. Célja: a már meglévő siklórepülő területek állagának megóvása valamint ezeknek a területeknek a létrehozásánál felmerülő költségek egy részének átvállalása a területtel foglalkozó klub költség terhének enyhítése. A területek a hazai jogrendnek megfelelő engedélyeinek beszerzésének és ezzel a területen végzendő siklórepülő tevékenység szabályos és törvény által védetté nyilvánítása. A területi engedélyek beszerzéséhez nyújtandó anyagi támogatás.

4. Forrása: befizetett sport igazolvány (licenz) támogatási része.

5. Pályázati kör:

- minden törvényesen bejegyzett és bejegyzési számmal, adószámmal rendelkező a Magyar Repülő Szövetség Siklóernyős és Sárkányrepülő szakágak alá tartozó, az MRSZ által regisztrált legalább 5 fő taggal rendelkező nem kereskedelmi tevékenységet végző sport szervezet, egyesület.

Ennek érdekében a startalpból a starthelyek fenntartásának költségeihez hozzájárulásért pályázhatnak azok az MRSZ klubok, amelyek:

a. Az MRSZ liszenszrel rendelkező siklórepülői számára ingyenesen biztosítják (engedélyezik) a terület siklórepülő starthelyként, leszállóként való használatát.

b. Legalizált, vagy legalizálás alatt álló területet kezelnek. illetve olyan oktatási területre amelyet nagyobb létszámú (több egyesület) használ.

6. A pályázat benyújtásának határideje: 2002 szeptember 01. (de a tartalék alapból a később pályázók is részesülhetnek)

7. Pályázati adatlap igényelhető: A starthely munkabizottság vezetőjétől illetve a pályázat kiírásakor közzétett anyagból szabadon nyomtatható. Ha egy pályázó több starthelyet üzemeltet akkor starthelyenként köteles igénylését benyújtani.

8. A pályázat megvalósulásának ideje: 2002 január 01-től 2002 december 31-ig, tárgyévi.

9. A pályázat elbírálásának határideje 2002. szeptember 15-ig.

Tartalék alapból a későbbi rendkívüli igények kielégítésére is lehet lehetőség korlátozott összegig. Tartalék alap a befolyt starthely alap 10%.

10. Pályázatkezelő (a részletes pályázati kiírást és az adatlapot itt lehet igényelni): Magyar Repülő Szövetség Siklóernyős és Sárkányrepülő szakágak Starthely munkacsoport. Elérhetősége: Atkári Győző, 9024 Győr, Lajta u 6. Tel.: (30) 9370-669. E-mail: atkari@elender.hu

11. A pályázat elszámolásának határideje: 2003. február 14.

PODBREZOVA KUPA 2002. nemzetközi sárkányrepülő verseny

A versenyt szlovák barátaink **2002. augusztus 11–18.** között rendezik, az Alacsony-Tátra déli oldalán, a sok magyar sárkányos által oly jól ismert **Lopej** központtal.

A verseny **FAI 2-es kategóriájú (azaz FAI rangsoroló) verseny**, amelyre **a magyar pilóták érvényes MRSz liszensszel és nemzetközi pilótaigazolvánnyal nevezhetnek, július 30-ig.**

A nevezés módja a nevezési díj befizetése a nevező adatainak (liszensz szám, sárkány típusa, azonosítója, IPPI fokozata)

megadásával az alábbi címekre:

Halmos Péter, 1077 Budapest, Kisdíófa u. 13. (Tel: 20/375-3840),

Tóth Zsuzsanna, 1139 Budapest, Dagály u. 11. (Tel: 30/903-7804).

A nevezési díj versenyzőknek 25.000 Ft (tartalmazza a felszállítást és a visszaszállítást a fő utak mellől, a reggelit és a vacsorát, szállást a lopeji kollégiumban, térképet, pólót, ha kell, filmet).

Résztvételi díj a hozzátartozóknak 17.000 Ft

(szállás, reggeli, vacsora és a partyn való részvétel).

Értékelés GPS-el történik, de akinek nincs, annak a fotóját értékelik.

Regisztráció: augusztus 10-én 22 óráig. Versenynapok: augusztus 11-től 18-ig. Eredményhirdetés augusztus 18-án a kollégiumban.



A Sárkányrepülő MKK állása 2002. július 1-jén*				Értékelhető eredményt beadott versenyzők:				12
				Az évben minősült versenyzők száma:				41
				A képletben számolt távmimum:				10
				Szorzókkal számított legnagyobb km érték:				248
Név:	Dátum	Helyszín:	Feladat:	Km:	Fp.:	szorzat	pont	összpont
Ujhelyi Balázs PSE	6/28	Nyikom-Kunágota Ny	céltáv	191.0	1	248.3	519.8	1752
	5/4	Níregy-Balmazújváros	hurok	98.0	2	166.6	341.6	
	6/1	Nyikom- Kunágota	céltáv	132.0	0	132.0	266.1	
	6/26	HHH-	hurok	103.0	2	175.1	360.2	
	6/29	Nyikom -Nyíregyháza	szabad táv	145.0	0	131.0	264.0	
Kutasi Ferenc MALÉV	3/30	Dunakeszi - Diósjenő	hurok	22	0	22.0	26.2	1330
	4/28	Dunakeszi-Miskolc	céltáv	137	1	178.1	366.7	
	6/1	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	142	0	142.0	288.0	
	6/22	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	94.0	0	94.0	183.2	
	6/29	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	172.0	1	223.6	466.0	
Gruber Ferenc Borsod	6/22	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	91	0	91.0	176.7	635
	6/27	Nagyeged-Kisvárd	céltáv	20	0	20.0	21.8	
	6/29	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	112	0	112.0	222.5	
	6/30	Nyikom Miskolc	céltáv	83	1	107.9	213.6	
Kovács Endre PSE	6/22	Nyikom-Kunágota	céltáv	98	0	98.0	192.0	414
	6/1	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	112	0	112.0	222.5	

Név:	Dátum	Helyszín:	Feladat:	Km:	Fp.:	szorzat	pont	összpont
Szerda László MALÉV	4/28	Dunakeszi-Miskolc	céltáv	137	1	178.1	366.7	367
Gergely Sándor PSE	3/30	Dunakeszi - Diósjenő	hurok	19	0	19.0	19.6	209
	5/1	Dunakeszi-Diósjenő	céltáv	36	1	46.8	80.3	
	5/2	Dunakeszi-Diósjenő	céltáv	21	0	21.0	24.0	
	6/24	Nyikom-Miskolc	céltáv	21	0	21.0	24.0	
	6/29	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	38	0	38.0	61.1	
Pándy Zoltán CSE	6/22	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	50	0	50.0	87.3	168
	6/29	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	47	0	47.0	80.7	
Kis Attila ASE	6/29	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	50	0	50.0	87.3	152
Takácsy Géza MSE	5/12	Dunaújváros-Kulcs	szabadtáv	15.0	0	11.0	2.2	148
	5/1	Somló-Mosonmagyaróvár	céltáv	77.0	0	77.0	146.2	
Fenyvesi Ferenc ASE	6/22	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	30	0	30.0	43.6	87
	6/29	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	30	0	30.0	43.6	
Grimon Ákos Borsod	6/24	Nyikom-szabad táv	szabad táv	15	0	11.0	2.2	72
	6/26	Nyikom-Békéscsaba	céltáv	42	0	42.0	69.8	
Mészáros Ferenc Szombathelyi RK	6/29	Pogány-Lánycsók	céltáv	25	0	25.0	32.7	33

* A versenyzők által leadott távigazolók alapján





A Csobánc és a Somló hegyről

Hát annyit elmondhatunk, hogy nem volt hiába az igyekezetünk!

Július 3-ától van engedélyünk a Csobáncon is és a Somlón is repülni. Mindkét hegy esetén 1 hónapot tudtunk alkudni. Nem olyan jó eredmény ez még, de annál jobb mint amire Kovács Béla interjúja után számítani lehetett.

Atkári Győző elküldi nekem az engedélyeket, ebből küldök a klubvezetőknek, legyetek szívesek gondoskodjatok arról, hogy mindenkinek a hevederjében benne legyen, mert ez úgy szokott történni, hogy bizony erről az engedélyről a Nemzeti Park igazgatósága az alkalmazottait nem értesíti -- példának okáért mondom, hogy Hardi Ferenc azt se tudta, hogy tavaly volt engedélyünk, de ugyanígy a Hegyőr is azt mondta, hogy az engedélyünk 2000-ben lejárt. Szóval az engedélynek ott kell lennie mindenkinél, máskülönben elképzelhető, hogy a természetvédelmi őr, vagy a hegyőr túlbuzgóságában nem enged repülni és abban a hiszemben, hogy ő most egy garázdtától menti meg a természetet, és a főnökei utasítását hajtja végre, kárt okoz a repülőben.

Sajnos ez nem vonatkozik mindenki-re. Ahhoz, hogy érvényes legyen rád is, jelentkezned kell a területgazdánál: Atkári Győző (30-93-70-669, atkari@elender.hu) hogy te is rajta legyél azon a listán, akik ott repülhetnek. Be kell diktálnod az MRSZ licenszed számát, a gépet azonosító jelét, és típusát valamint a nevedet. Ezután Győző leadja a kiegészített listát a Nemzeti Park-

nak. Mielőtt repülsz a természetőrt fel kell hívni, hogy repülni fogsz :) Mivel van engedélyed, ezért erre csak azt mondhatja, hogy ok. A részleteket illetve a teljes területrendet a következő címen találhatod meg : <http://www.mpc.hu/starthelyek/starthelyek2001.html>

Közben rengeteg anyag gyűlt össze. Megérkezett a DHV-től egy hatalmas csomag, amit meg nem volt módom átneézni, de állítólag ezekkel a dokumentumokkal Németországban sikerült megoldani a kérdést. Jövőre legalább ennyit fogunk tudni alkudni, de a végső cél, hogy egész évben tudjunk repülni, és ezt el is fogjuk érni, ha ugyanolyan aktívan mindenki segít és bekapcsolódik, mint az idén!

Az anyagokat meg gyűjtöm, most már a jövő évre koncentrálunk! Az idei évvel már úgysem tudunk mit kezdeni, hiszen már szabad repülni!!!

Sziasztok

Bandi

(Podányi András NOKIA SE)



Nyikom Kupa: csövesek és rongyosok



Hat versenynap, 68 résztvevő, sok ezer kilométer a levegőben, tizen-nyolc 100 km feletti táv, rengeteg egyéni rekord és 5 nemzeti rekord szintű eredmény (ebből 2 érvényes, egy nem fotózott, 2 rekordbeállítás), ez jellemezte az idei Nyikom Kupát.

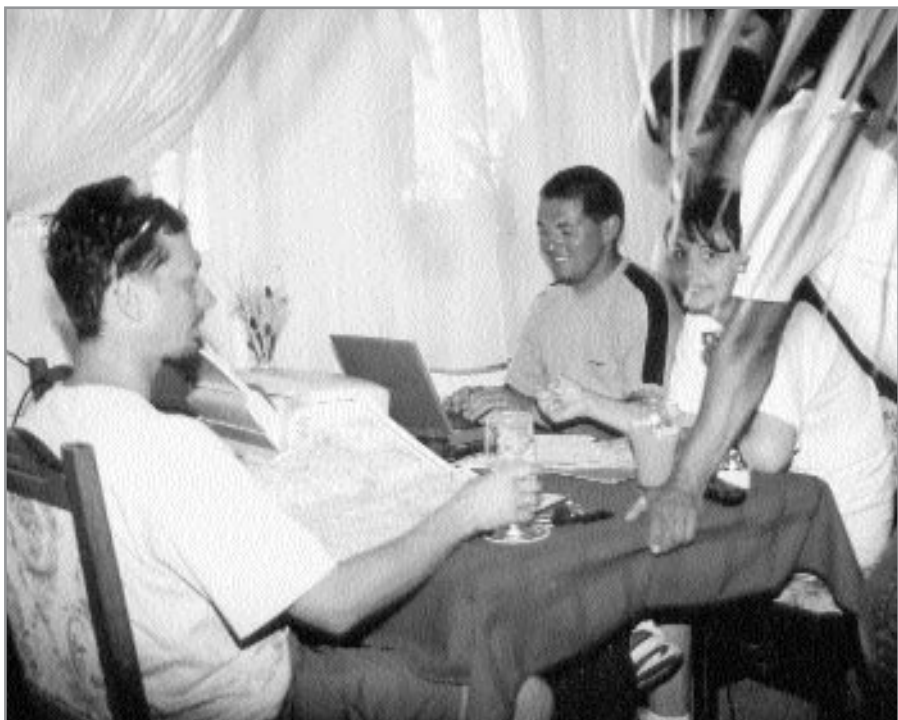
A versenyt az MRSz siklóernyős szakbizottsága, a pásztói Ózon vendéglő és a NOKIA sárkányrepülő klub támogatásával az Amatőr Siklórepülők Egyesülete a Nyikom Hegyi Szabadidő Sportegyesülettel karöltve szervezte.

A pásztói polgármester úr felkérésünkre elvállalta a védnökséget, jó magyar módra „Életünket és vérünket, de zabot azt nem adunk!” felkiáltással, majd sorsunkra hagyott minket. Nem le-

pódtunk meg, már megszoktuk, hogy az állam így bánik a hazai repülősporttal.

A siklóernyős és a sárkányos mezőnyt egy 0,7-es hendi-ke szorzóval összevegyítve számoltuk, és szokatlan volt a pontozás, az FAI egyszerűsített képletével számoltunk, kilométer, plusz kilométer per óra, persze a távot a célból visszakörözve számítottuk. Lehetőséget adtunk MKK-hoz egyéni feladatkiírásra és bevállaltuk a nevezés és a távigazolók eljuttatását az MKK bizottságokhoz.

A verseny elején néhányan jól a földbe dőngöltek minket, mit akarunk mi itt szervezkedni (ezt is megszoktuk már) de azután a pejoratív felhangok elcsitul- tak és mivel a miskolciak és Gergely Sanyi jóvoltából lett 7 nevezőnk, nekiáll-



tunk a szervezésnek. Vakra bevállaltuk a napi nevezést, ami a verseny végéig anyagi bizonytalanságot szült, de hála a pénztámogatásoknak és a 7 fős társadalmi munkás rendezőgárdának, végül (rajtuk kívül) senki sem fizetett rá.

Sajnos sokan nem törődtek az egyéni áldozatvállalásokkal, és szépen leiskoláztak minket. A starthelyre a terület tulajdonosával megegyezve, annak érdekében, hogy ellenőrzött és regisztrált szárnyak és jogosításuknak megfelelően felkészült pilóták repüljenek, csak a nevezett pilótákat engedték fel. Ennek ellenére az értetlenkedés magas fokát művelve néhányan ismét sunyiságot véltek szándékunkban látni, és hobbytepilótának titulálva magukat megkerülték a szabályt. Nekünk ez nem esett jól. De hát, lelkük legyen rajta.

Kerülve a vitát és megcélozva a jó

hangulatot próbáltuk a versenyt végig vezetni, és hogy sikerült-e, azt majd a résztvevők eldöntik. *(Felső képünkön az Agytröszt a pásztói Ózon Étteremben: Zsembi, Szalma Gabi és Enikő, valamint Guriga)*

A versenyen Wolf Heni túlrepülte az érvényes női szabadtvár rekordot, de sajnos nem fotózott. Simonics Peti átment a szomszédba beállítva szabadtvár rekordját, Sándor Pisti hasonlóképp egyéni rekordként majd 200 km-es távot hasított. Szakóca (Kutasi Ferenc MALÉV) beállította a hazai céltáv rekordot, amit aznap azután Ujhelyi Balázs meg is javított (191 km). Végül a siklóernyő tandem kategóriában Detki Árpai fiával 87 km-re javította a tandem szabad tvár rekordot.

Értékelve a versenyt a győztes magasan Tasi Péter (siklóernyő, Cross Country Club) lett, második helyen Var-

ga Dénes (siklóernyő, Fly Air SE), a harmadik Gruber Ferenc (sárkánnyal, Borsod megyei RK) lett.

Csak néhány ponttal maradt le tőle Forgó Szilárd (siklóernyő, Cross Country Club) és Vértess Balázs (siklóernyő, Cross Country Club). Aki csak egy napra jött le annak nem volt esélye, bármekkora is repült. Forgó Szilárd klasszisára jellemző, hogy ő két nap alatt kapaszkodott fel a negyedik helyre, ami ugyancsak elismerésre méltó teljesítmény!

A díjkiosztóra a győztesek nem értek vissza. Szerencsére sok sportszerű pilóta akadt, akik megvárták az eredményhirdetést és megtapsolták a győzteseket. Szívem szerint Nekik adtam volna a fair play díjat, de annyi kupánk nem volt. Így közülük Grimon Ákost említem csak meg, aki háromszor is túlrepülte saját egyéni rekordját és lett ezzel a verseny legeredményesebbje – önmagához ké-

pest. *(Képünkön Szabó Ernő adja át Tasi Peti kupáját Luandának. E kép kiválasztásában, amellelt, hogy nem akartunk igazságtalanok lenni azokhoz, akik még úton voltak, némi esztétikai szempontok is közrejátszottak...)*

Azt, hogy jövőre ugyanitt, azért a díjkiosztón megígértük, mert úgy éreztük, hogy a kettészakított szakág vitorlázó pilótái, a csövesek és a rongyosok jól megfértünk egymással a szabad repülő szabad ege alatt.

Guriga

A verseny krónikája

Június 22. szombat, 1. nap: 47 nevező, 100 felett: Varga Dénes, Vértess Balázs, Sándor István, Kovács Endre, Kecskés Péter, (Vadkert, és még pár) Női REKORD

23. vasárnap: törölve, kezdőnap

24., hétfő, 2. nap:

Gergely Sanyi 21 km

25., kedd, 3. nap: Tasi Péter 100

26., szerda: Törölve (versenyen kívül a miskolciak mind)

27., csütörtök, 4. nap, Eger: Varga Dénes 58 km, Gruber Ferenc 20 km

28., péntek: Törölve

29., szombat, 5. nap: 100 felett: Tasi, Simonics, Forgó, Ujhelyi, Kutasi, Gruber, Sándor I, Kovács E, Pándi. Tandem REKORD, Céltáv REKORD (2), Szabadtáv REKORDBEÁLLÍTÁS

30. vasárnap, 6. nap: 100 felett: Ujhelyi, Varga Dénes





XVIII. UL

Nyílt Magyar Bajnokság

Nagykanizsa, 2002. június 13-16.

Ezen a versenyen nem álltak csehül a csehek.

Nagyon szépszájú és erős mezőny gyűlt össze Nagykanizsán a XVIII. Ultrakönnyű Repülő Nemzeti Bajnokságára, ami nyílt verseny volt, így vehetett rajt részt a 10 gépes cseh csapat.

Két kategóriában – egy- és kétüléses – zajlott a verseny, mivel a két tandem cseh és a szőlóban induló Fehérvári Tamás (vagy Vince?) merevszárnú gépét is a sárkányok közé sorolta be Dr. Ordódy Márton versenyigazgató.

Már kedden megérkezett az első gép, Smidróczki Zoli Debrecenből élete párjával. Szerdán háromgépes cseh külföldi érkezett, csütörtökön megjött a derékhad, de volt aki pénteken hajnalban futott be.

Az első szám startjánál 25 gép sorakozott fel. A feladat navigáció egyenesek mentén, sebességtartással, fotó és ponyvakereséssel. A feladatról visszaérkező gépek között feltűnt egy nagyobb kötelék is, mint később kiderült: Frei Laci érkezett ötödmagával Kiskőrösről.

A feladat befejezése után került sor a megnyitóra, ahol a város nevében Tüttő István polgármester köszöntötte a résztvevőket, majd főtitkárunk, Dr. Hegedüs Dezső nyitotta meg a versenyt.

A tavalyi spanyol versenyt idéző, hatalmas forráság közepette került sor a második feladatot megelőző üzemanyag bemérésre. A szólók nyolc, a kétülésesek

tizenkét litert tölthettek be, hogy ezzel a soknak egyáltalán nem nevezhető mennyiséggel a leggyorsabban repüljék a legnagyobb távot, de minimum 50 km-t.

A gépek árnyékába húzódva mindenki csak várt az indulással, hiszen a képletben szereplő sebességi összetevő miatt inkább az esti „nyugi” tűnt a jobb választásnak. Közben északon egy zivatar húzott át, nyomában az addig déli szél északira fordult át nagy hirtelen, egy gépet fel is borítva.

Lassan csillapodott a szél, és mindenki felszállt. A kétüléses mezőnyben indult a csehek Szambája, alaposan leverve a többiek pontjait. Az amúgy nem rossz teljesítményünkért (86.2 km-es táv, 96,3 km/órás sebesség) második létünkre csak 553 pontot kaptunk. Hogy miért? Mert Petr Bezdek és Jan Lukes a brazilos nevű gépükkel 151.7 km-es távon 176,2 km/órás sebességet ért el.

A harmadik feladat szintén navigáció, csak most körpálya mentén, aztán újabb benzin bemérés (4 és 6 liter) után termikelés a feladat.

A szokásos Thuróczy - Rabnecz párharc ezúttal sem maradt el, most ők verték le a többiek pontjait, hisz a harmadik „cseh vitéz” csak 541 pontot kapott.

Amúgy a szikrázó napsütés ellenére nem voltak nagy emelések, apró buborékokban próbáltunk fennmaradni.

Este a válogatott keret megbeszélést tartott, de nem csak ez váltott ki izgal-

makat, hanem a közben keletkező áramkimaradás és vízhiány (a hidrofor sem kapott áramot...). Mivel a hibát nem sikerült reggelre sem elhárítani, a „népek” útrakeltek, felderíteni a repülőter környezetét. Tudjátok: lányok jobbra, fiúk balra..., vagy fordítva?

Aztán jöttek a tűzoltók, utána legalább a vödörös módszer működött. Miután mindenki kellőképpen megkönnyebült, jöhetett az állított motoros célrasszállás. Az igazi megkönnyebülést a Kovács-Mészáros páros hibája hozta a Gut-Matuska páros számára.

A feladat megkezdése előtt Aurélék álltak a Nemzeti dobogójának képzeletbeli második fokán 83 pont előnnyel Gabiék előtt. Mivel „Hidrobantóék” 250-et dobtak, a „Szögedieknek” elég lett volna 200 pont is, de ők gyönyörű 250-et csináltak, majd efölötti mérhetetlen örömben megállás nélkül kigurultak a deck oldalsó vonalán... Hát így lettek végülis harmadikok, míg a „Viharsarki” legények ölébe a tavalyi arany után idén az ezüst hullott. Ezzel a hivatalos versenynek vége is lett, ráadásul néhány gép részvételével került sor a gyorsulási versenyre. Ennek a lebonyolítási formája körül élénk vita alakult ki, de végül sikerült eredményt hirdetni.

Eredmények:

Szólók nyílt versenye:

1. Thuróczy Endre (Dunaferr), 4200 pont; 2. Rabnecz Gábor (Dunaferr), 3789; 3. Pavel Cerny (Csehország), 3721; 4. Horváth István (Dunaferr), 3309; 5. Martinecz Endre (MSE), 3264; 6. Fehérvári Tamás (MÁV), 3142; 7. Lukas Hynek (Csehország), 3086; 8. Tóth József (Balatonfőkajár), 2657; 9. Dull Béla (Dunaferr), 2572; 10. Takács István (Nimbus), 2538; 11. Süli Attila (Dunaferr), 1824; 12. Smidróczki Zoltán (Debrecen) 1440.

Szólók Magyar Bajnoksága:

1. Thuróczy Endre (Dunaferr), 4230; 2. Rabnecz Gábor (Dunaferr), 3907; 3. Horváth István (Dunaferr), 3332; 4. Martinecz Endre (MSE), 3264; 5. Fehérvári Tamás (MÁV), 3165; 6. Tóth József (Balatonfőkajár), 2682; 7. Dull Béla (Dunaferr), 2592; 8. Takács István (Nimbus), 2556; 9. Süli Attila (Dunaferr), 1842; 10. Smidróczki Zoltán (Debrecen), 1440.

Kétülésesek nyílt versenye:

1. Bezdek Petr-Lukes Jan (Csehország), 3603; 2. Sinogl Jan-Sinogl Pavel (Csehország), 3557; 3. Chvojka Petr-Gronat Petr (Csehország), 3436; 4. Ferinc Vince-Varga Zoltán (Nagykanizsa), 3413; 5. Gut Gábor-Matuska Pál (Békéscsaba), 3232; 6. Kovács Aurél-Mészáros Tamás (Szeged), 3027; 7. Hynek Ota-Hynek Jiri (Csehország), 2952; 8. Varga László-Lukács Norbert (Nagykanizsa), 2610; 9. Zitka Jiri-Bradao Ales (Csehország), 2575; 10. Zbynek Adam-Fiedler Zdenek (Csehország), 2493; 11. Szalay Péter-Csizmadia Szilárd (Békéscsaba), 2229; 12. Hanus Jan-Sima Ondrej (Csehország), 2026; 13. Sainer Patrik-Marecek Martin (Csehország), 904.

Kétülésesek Magyar Bajnoksága:

1. Ferinc Vince-Varga Zoltán (Nagykanizsa), 4134; 2. Gut Gábor-Matuska Pál (Békéscsaba), 3878; 3. Kovács Aurél-Mészáros Tamás (Szeged), 3701; 4. Varga László-Lukács Norbert (Nagykanizsa), 3087; 5. Szalay Péter-Csizmadia Szilárd (Békéscsaba), 2695.

Gyorsulási verseny:

1. Matuska Pál (Békéscsaba); 2. Thuróczy Endre (Dunaferr); 3. Szalai Péter (Békéscsaba).

Ferinc Vince



Egy tesztpilóta élete

Matt Gerdes* egy napja Mike Künggel, a DHV fő tesztpilótájával. Fordította, a Cross Country cikke alapján: Varga Dénes.

Mike Küng. Bizonyára már hallottál róla. Legtöbbször az akrorepülési kapcsán ismerik. Mike rengeteg utazik, több mint ötven siklóernyős rendezvényen vesz részt évente, emellett, mint hivatásos tesztpilótának, igazán a siklóernyőzésről szól az élete. A siklóernyős iparban betöltött szerepe csakisugyan jelentős. Történetesen, igen kevés ember vállal nyugszik akkorra felelősség az ernyők biztonságával kapcsolatban, mint az övé. A tervező tervez, a gyártó gyárt, a gyári tesztpilóta tesztel, viszont gyakran Mike-é az utolsó szó, mert ő az az ember, aki személyesen teszteli a piacra kerülő DHV-s ernyők többségét.

Mike-kal az osztrák A1-es autópálya közelében találkoztam egy kora reggel, valamikor februárban.

– Vezethetnék? – kérdezte. – Talán gyorsabb lenne úgy.

– Rendben. – Bár én sem igazán szoktam lassan menni, gondoltam addig. Néhány perccel később, rápillantva a kilométerórára, csendesesen megállapítottam, hogy ez az új európai sebességrekordom: pontosan az USA-ban megengedett tempó kétszerese. Hamar megérkeztünk a Hallstattersee-hez, pillanatok alatt végigutazva fél Ausztriát. Aztán Christan Amons – Mike kollégája – házában magunkhoz vettünk néhány ernyőt, majd felvonóval felmentünk a 2100 méterre fekvő starthelyre.

– Ausztriában ez a legalkalmasabb hely a tesztelésre – magyarázta Mike. – Termikmentes időben is több mint 1200 méter magasságom van a tó felett, de jó időben akár 2000 méter felett is lehet.

Miközben kiterítettük az ernyőket, Mike megemlítette, hogy a szél várhatóan meg fog erősödni délutánra, és neki addig még sok munkája van. Két perc múlva már a levegőben voltunk, és siklottunk a tó felé. Mike hamarosan el is kezdte a kíméletlen, de precíz féloldalas, 70 százalékos csukásokat, negatívokat, full-stallokat. Aztán hagyta az ernyőt durván kijönni egy spirálból, majd zsák-esésben tartva vizsgálta az ernyő reakcióit. Habozás nélkül vitte az ernyőt egymás után olyan helyzetekbe, amelyeket a legtöbb pilóta csak a legrosszabb rémálmaiban szeretne meg tapasztalni. Gyakorlatilag kimerített egy SIV kézikönyvet (a biztonsági tréning programja) egy repülés alatt. Az utolsó pár száz méteren a féloldalas csukásokra koncentrált.

A leszállóban megkérdeztem, milyen DHV-ra tervezték az ernyőt?

– DHV1-esre, de esélytelen – válaszolta. – Ez az ernyő még nincs kész, az oldalcsukás túl agresszív.

Később, amikor megkérdeztem, mely ernyők buknak meg leggyakrabban a teszten, elmagyarázta, hogy a DHV1-es és 1-2-es ernyők gyakran nem felelnek meg, mert a gyártók kezdő és intermediate ernyőket szeretnének készíteni a lehető legnagyobb teljesítmény mellett.

– Egy DHV1-es vagy 1-2-es ernyőnek nagyon biztonságosnak kell lenni. Ezen az ernyőkön általában ritkán repül



vagy gyakorlatlan pilóták ülnek. Fontos, hogy ezek az ernyők jól viselkedjenek minden figuránál, amikor tesztelünk. A DHV1-es és 1-2-es kategóriánál nagyon kicsi a tűrés ilyen tekintetben.

– Az újabb ún. „performance” DHV1-2-es ernyők komoly vitákat váltottak ki, hogy egyáltalán mindegyikük megfelel-e a minősítésének, nem feszegetik-e a kategóriájuk határát?

Mike azonnal válaszolt: – Nincsenek „hot” 1-2-es ernyők. Csak egyetlen 1-2-es kategória létezik. Legtöbbször nem ismerik fel, milyen szűk is ez. Minden ernyőt nagyon alaposan letesztelünk, különösen az 1-es, 1-2-eseket, és ezeknek nagyon szigorú követelményeknek kell megfelelniük. A tesztek változatlanok maradtak, és ugyan az új ernyők talán feszegetik a határt, de mind megfelelnek a követelményeknek, tökéletesen biztonságos 1-2-es ernyők. Bármilyen kétség merül fel, mindig magasabb kategóriába soroljuk az ernyőt. Nem kell sok ahhoz, hogy az 1-2-ből 2 legyen.

– Akkor is kell, hogy legyen valami kü-

lönbség – erősödtem. – Nyilvánvaló, hogy néhány 1-2-es ernyő nem olyan stabil, mint mások.

– Amikor tesztelünk, mindig ugyanúgy bánunk az ernyőkkel. Minden ernyőnek ugyanúgy kell reagálni, azonos DHV-követelmények mellett. Ha átengedtük az ernyőt DHV1-2-vel akkor az DHV1-2-es. Az ernyők karakterisztikája persze különbözhet, néhány ernyő több visszajelzést ad, vagy talán érzékenyebb a pilóta beavatkozásaira. Nem szabad elfelejteni viszont, hogy a tesztelésnél nagyon kevés, vagy gyakorlatilag nulla a pilóta beavatkozása. Ha kapsz egy csukást egy DHV 1-2-es ernyőn és túlreagálsz, vagy rosszul reagálsz, az ernyő elkezdhet 2-esként vagy akár rosszabbul is viselkedni. Néhány ernyő érzékeny erre, mások nem. Ha egy ernyő nem jön helyre DHV1-2-es módon egy adott helyzetben, az nem fog DHV1-2-est kapni.

Amikor Mike megbuktat egy ernyőt, vagy csak negatív eredményt ad a megcélzott kategóriára, a gyártó ugyanúgy számlát kap a DHV-tól, és a fizetendő összeg nem kevés. Ezért nyilvánvaló, nincs olyan cég, aki úgy szeretné visszakapni az ernyőt Mike-tól, hogy nem felelt meg a teszten.

– Egyszer egy cég három ernyőjét is meg kellett buktatnom egy éven belül. Azóta az a cég nem küldi hozzánk az ernyőit, most az SHV-nál teszteltetnek. Azt hiszik, nem kedvelem őket, pedig csak arról van szó, hogy azok az ernyők nem voltak készen. Ha átengedném azokat az ernyőket is, amelyek csak majdnem készek, az egész DHV-teszt értelmetlenné válna. Könnyen viselkedhetnek seggfejként ebben az állásban, de mindig megpróbálok a legkorrektebb lenni. Minden ernyőt ugyanúgy tesztelünk, és ez nem könnyű, mármint mindig pontosan ugyanúgy végezni a tesztet. A szabályok előírják, hogy a csukásokat pontosan milyen dőlésszög,

* Matt Gerdes tapasztalt pilóta. Idejét megosztva Ausztriában és USA-beli lakhelyén tölti.

irány mellett kell kivitelezni. Attól lesz valaki jó tesztpilóta, hogy minden egyes tesztet hasonlóan tud végrehajtani.

Majdnem minden tesztpilótát és tervezőt ismerek a szakmában és megpróbálok mindenkivel jóban lenni. Például Christian Amon több cégnek is tesztel ernenőt. Tavaly több mint 20 ernenőt küldött tesztelésre. Ő nem veszi a lelkére, ha visszaadom neki az ernenőt azzal, hogy még nem jó, mert tudja, hogy korrekt vagyok.

– Mit gondolsz, mi fog változni a tesztelésben, ha a CEN rendszer megvalósul?

– Majdnem 12 éve próbálják kidolgozni az európai normát, sikertelenül. A DHV és az AFNOR folyamatosan más véleményen vannak, vitatkoznak, ugyanígy a tesztházak, a gyártók, és a tesztpilóták is.

– A DHV tesztprogramja 17 elemet tartalmaz, a CEN-ben 27-lenne. Ezek nem mind újak, sok közülük csak variációja vagy kibővítése a jelenlegi DHV elemeknek.

– Az egyik probléma az, hogy a CEN speciális mérést akar az ernenő előrelövési hajlamának vizsgálatára. Meg akarják mérni a pontos szöveget. Azt gondolom, ehelyett sokkal fontosabb az, hogy csak nagyon tapasztalt pilóták teszteljenek ernenőt, mert ők azok, akik egyenletes teljesítményt nyújtva tudnak tesztelni. Sokan, akik a CEN tesztet erőltetik, soha nem dolgoztak ernenőgyártóknak, nem tudják, milyen nehéz egy jó, biztonságos ernenőt elkészíteni, vagy tökéletesen tesztelni. Irodából, íróasztalok mögül szeretnék meghatározni a sportunk jövőjét.

Most tehát az új teszt komolyan fogja korlátozni az ernenők előrelövési hajlamát. A CEN mindenáron szeretné csökkenteni ezt a hajlamot. Ez a nagy téma. Csakhogy a fő probléma ezzel az, hogy ha korlátozzuk az ernenőt abban, hogy újrainduljon, lelassítjuk, és talán a kezel-

hetőségét is lerontjuk. Egy előrelöve na gyot merülő ernenő helyett kapunk egy olyat, amelyik könnyen zsákesésben találja magát; nehezebb vele startolni, és könnyebb negatívba vinni. Azt hiszem sokkal biztonságosabb egy olyan ernenő, amely csukás nélkül viszonylag nagyot lő előre – persze a DHV megengedte határok között –, nincs zsákesési hajlama. A DHV-nál már túl vagyunk ezen a témán, sok éve a DHV teszt sokkal szigorúbb volt e tekintetben, és az eredmény? Nehezen startolható ernenők, rossz kezelhetőség, zsákesési és negatív hajlam.

Visszaúton a Hallstattersee-től, beszélgettünk azokról a dolgokról, amelyeket Mike fontosnak tart siklóernenőzéssel kapcsolatban, valamint olyasmikről, amiket már régóta szerettem volna megkérdezni egy olyan pilótától, mint ő. Amikor a felszerelésre terelődött a szó, érdeklődve hallgattam, mit mond a beülőkről:

– Nekem a beülő a legfontosabb dolog az ernenőzésben. Fontosabb, mint maga az ernenő. Ha olyan a beülőd, ami nem igazán kompakt, ha olyan az airbaged, a hevedered, vagy akármi, ami korlátoz a mozgásban, az korlátoz a repülésben. Olyan ez, mint a cipő, amelyik nem passzol. Abban nem tudsz futni. Nagyon fontos a megfelelő beülő kiválasztása.

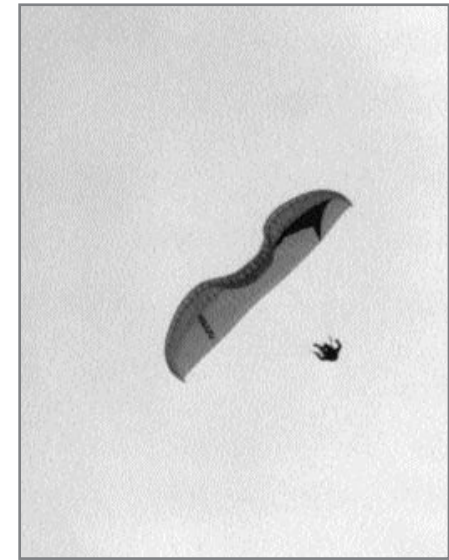
– Mi a helyzet a gyakorlással? Hogyan tudja egy átlagos pilóta legjobban fejleszteni a képességeit?

– Hát igen, a mindennapos repülés a legjobb, de a kutyázás is legalább ilyen jó. Sok helyen lehet gyakorolni, gyakran akkor is, amikor az időjárás alkalmatlan a repülésre. Megfigyelheted az ernenődet, láthatod azokat a dolgokat, amik a levegőben is megtörténhetnek; féloldalas csukások, front-stall, stb. – mondta.

Miközben beszélgettünk valamiről, amit egy másik pilótától hallottam, a szó a siklóernenős közegre terelődött., különösen arra, mennyire hasonlóak a pilóták az egész világon. Mike nyíltan megmondta a véleményét:

– Azt hiszem, az egyik legnagyobb gond a sok beszéd és kevés repülés! Természetesen mindannyian többet akarunk repülni, és beszélni is róla. Viszont „lenyűgöz”, amikor olyanok nyilvánítanak véleményt ernenőkről, akik nem, vagy alig repültek az adott típussal. A szóbeszéd nagyon gyorsan terjed ebben a sportban, az Internet bármilyen kutyaütő pilótának teret ad, hogy közvéetegy a véleményét, amit aztán mindenki elolvashat. Ez komoly gond, és nem tesz jót az ernenős iparnak. Viccesnek tartom, amikor egyesek „ernenőtesztről”, meg „teljesítménytesztről” beszélnek, amit ilyen meg olyan ernenőkkel csináltak. Ilyenek mondanak: „Én az 1998-as, felülterhelt, közepes méretű ernenőmmel, ő meg az alulterhelt, nagy méretű tavalyi modelljével repült. Benn voltunk a lee oldali turbulenciában, és én voltam a gyorsabb, meg jobban is siklottam, úgyhogy nem is olyan jó az az ernenő...” Egy pontos siklási tesztnél minden paraméternek egyezni kell! A pilóta súlyának, a beülőnek, a pilóta alakjának, az ernenő méretének, mindennek! És a legfontosabb, tökéletesen nyugodt levegő kell!

Manapság nehéz egy cégnek eladni olyan DHV1-2-es ernenőt, ami nem megy legalább 50 km/h-val. A legtöbben ezt nézik elsőnek. Véleményem szerint ez nevetséges, mert ez a maximális sebesség, teljesen kinyomott gyorsító mellett, amit a legtöbb DHV1-2-es pilóta szinte soha nem használ. Aztán a legtöbben azt már nem is nézik, hogy mennyit sülyyed 50km/h-nál egy ilyen ernenő. Szóval, a legtöbb esetben a végsebesség semmit nem számít egy DHV1-2-es ernenőnél.



Mike többet repül, mint bárki, akivel eddig találkoztam. A szó szoros értelmében, minden repülésre alkalmas napon ezt teszi. Gyakran 10 órát autózik délre, Monacóba vagy Franciaországba menekülve Ausztriából a rossz idő elől. Ő bizony sokak álmát éli: a főállású pilótáét; kombinálva a szenvedélyt a hobbiival és a munkával. Hétvégi kikapcsolódás? Bemutató repülés, mi más?! Jellemző példák Mike szabadnapjaiból: siklóernenővel ugrás a 192 m magas Európa-hídról Ausztriában, vagy egy hőlégballonról nagy magasságból. Mint az Adidas Adventure Team tagja, Mike folyamatosan keresi, hol tapasztalhat meg új és izgalmas dolgokat az ernenőzésben. Jelenleg ő tartja a legalacsonyabb és legmagasabb ernenős start nemhivatalos rekordját, és azt mondja:

– Mindig vannak új ötleteim; egyre bonyolultabbak és drágábbak, de látványosak is! Az Európa-híd igazán izgalmas volt; ha nem nyílik az ernenőd tökéletesen, nagyon gyorsan kell dobni a mentőernenőt!



Védekezz az UV-sugárzás ellen!

Forrás: Gleitschirm 1996/6.
Írta: Dr. Urs Hess
Fotók: Gleitschirm Arch.
 Szabó Péter
Fordította: Szabóné Koleszár
 Edina
Lektorálta: Szabó Péter

A fordítás közzétételéhez a Gleitschirm Magazin szerkesztősége írásban hozzájárult. (Thermik Verlag, Linzer Straße 35. A-4614 Marchtrenk; tel: ++43 (0) 7243/54392-0; fax: ++43 (0) 7243/54392-22). További sokszorosítás csak a szerkesztőség és a fordító írásos beleegyezésével jogszerű.

Napbarnítottak lenni nagyon divatos dolog. A lebarnult bőr egészséges, sportos, fiatalos és attraktív. A barna bőrűek sorra kapják a bókákat, ami megerősíti az önbizalmukat. A barnító UV-sugarak viszont veszélyeket is rejtenek magukban. A veszélyek között nemcsak a leégés, hanem sokkal súlyosabb következmények is szerepelnek: az idő előtti bőröregedés és a bőr rák. A legrosszindulatúbb bőrrákfajta, a melanóma az utóbbi évtizedekben sokkal gyakrabban fordul elő, mint más tumor-fajták. Ennek fő oka a napozási- és szabadidős szokásainkban keresendő. A bőr sokkal több egy egyszerű buroknál. Ha még sokáig fiatalnak akarsz látszani, akkor gondoskodj róla, - mindig, amikor süt a Nap.

Minket, siklóernyősöket ez különösen érint. A Nap lehet a barátunk, de lehet az ellenségünk is.



A bőr, mint szervrendszer

A bőr egy nagyon bonyolult szervrendszer. Érzékeny tapintó, hideg-, meleg- és fájdalomérzékelő szenzorokat tartalmaz. Ezenkívül fontos védelmi funkciókat is betölt a mérgező anyagok és a mikroorganizmusok behatásai ellen.

Nem szabad arról sem megfeledkezünk, hogy bőrünk nagyban hozzájárul külső megjelenésünkhöz. A fedetlen helyeken jelentkező bőrbetegségek elcsúfítják a külsőt, ami gyakran az illető elszigetelődéséhez vezet. Ezzel szemben a szép bőr hihetetlen vonzerővel bír. Elég tehát, ha gondosan ápoljuk bőrünket, meg fogja hálálni.

Az UV-sugarak hatásai

A káros hatásokért elsősorban a 280-350 nm hullámhosszú UV-B sugarak felelősek. Mindegy, hogy a Napból, vagy mesterséges fényforrásból érkeznek a sugarak. Ezek a sugarak gyulladást, vérbőséget, kivörösödést és túlhevülést okoznak. A bőr megduzzad és érintésre na-



gyon érzékennyé válik. Szélsőséges esetben felhólyagosodik és lehámlik, vagy egy idő után szárazon lepereg. Az alatta lévő bőrréteg ilyenkor különösen érzékeny lesz, mert az UV-sugarak ellen védő szarus felső réteg csak később alakul ki. Ha ezeket a bőrfelületeket tartósan napsugárzás éri, akkor életünk végéig megmaradó pigmentfoltok képződhetnek. Ezekből rosszindulatú elváltozások is kialakulhatnak. Ha a bőrünket rendszeresen UV-sugárzásnak tesszük ki, akkor a normál pigmentsejtek egyre vastagabb rétegben a felső bőrrétegekbe kerülnek. A bőrt ezek barnára színezik, és egy UV-sugarak elleni védőszűrőt képeznek.

Az UV-sugárzásra a fehér bőrű, szepes, vörös hajú, kék szemű emberek a legérzékenyebbek. Nekik természetből

fogva kevesebb pigmentsejtjük van, és a napozástól inkább vörösek, mint barnák lesznek. A leégésen kívül a bőr rák is sokkal inkább veszélyezteti őket. A sötétebb bőrű és hajú embereknek sok pigmentsejtjük van; ők ritkábban égnek le. Az északi féltekén a lakosság pigmentsejtjeinek száma a napsugárzás mennyiségének megfelelően északról dél felé haladva nő. Közép-Európa lakossága kevés, vagy közepes mennyiségű pigmentsejttel rendelkezik, tehát a napsugarakkal szemben fokozottan érzékeny.

Az UV-sugarakkal szembeni tűrőképességet a gyógyszerek, különösen az antibiotikumok és a fájdalomcsillapítók jelentősen lecsökkentik. A rendszeres UV-sugárzás a bőrt akkor is előregíti, ha a leégést sikerült megúsznunk. A bőrön egyre több öregségi folt keletkezik, hajlamosabb lesz ráncosodásra és elveszíti rugalmasságát. Az arc ilyenkor a valóságosnál sokkal öregebbnek tűnik. Ezeket a bőrkárosodásokat nem lehet véglegesen megszüntetni.

A melanóma

A melanóma a bőrben az UV-sugárzás hatására kialakuló legrettegettebb betegség. (Görögül: melanos=fekete). Ez egy bőrrákfajta, melyet a pigmentsejtek elkorcsosulása okoz. Pigmentfoltokból, de akár teljesen hibátlan bőrből is kialakulhatnak a barnásfekete, szabálytalan körvonalú, pigmentált foltok. Esetenként kékes, vagy pirosas elszíneződések is megfigyelhetők. A folt növekszik, ki-domborodik, vagy csomós elváltozásokat képez. A melanóma tünetei közé tartozik ezen kívül a gyulladás, a viszketési inger és az észrevehető sérülés nélküli vérzés. Aki ilyen gócot észlel a bőrén, azonnal forduljon orvoshoz.

Ha a melanóma még kicsi és felszíni, akkor még jó esély van arra, hogy egy kisebb beavatkozással eltávolítható, és a



beteg meggyógyul. Ha nem vesszük észre időben és nem távolíttatjuk el, akkor a nyirokrendszerben és a véráramban megindul a tumorsejtek burjánzása. Ezek megletszenek és különböző áttéteket képeznek a különböző szervekben, leggyakrabban a tüdőben, a májban és az agyban. Ha ezek az áttétek kialakulnak, akkor az orvostudomány tehetetlen, a beteg hónapokon, vagy pár éven belül meghal.

Az utóbbi évtizedekben a melanómás megbetegedések száma ugrásszerűen megnőtt. Svájcban 1951 óta megnégyszereződött a melanómában meghalt betegek száma, és ez a szám egyre emelkedik. Svájcban évente 250-300 ezer ember hal meg melanómában. A magas halálozási arány a szabadidős tevékenységünkkel, a napozási szokásainkkal és az ózonréteg elvékonyodásával magyarázható.

Mivel a melanóma korai stádiumban gyógyítható, a rákgák rendszeresen

rendeznek nagyszabású információs kampányokat, hogy elősegítsék a bőrrák megelőzését, vagy legalábbis a korai stádiumban történő felismerését.

A védekezés módjai

Mi, siklóernyősök olyan területeken mozgunk, ahol a napsugárzás különösen intenzív. A szélsőségesen magas UV-sugárzásmennyiség a tengerszint feletti magassággal - és ezáltal a felettünk lévő vékonyabb légköri szűrőréteggel -, a nyitott tereppel, a hó és a felhők UV-sugárzás visszaverő tulajdonságával magyarázható.

Ajánlatos ezért magas fényvédőfaktorú napozószereket használnunk. A hegyekben 20-as faktorú fényvédőkrém használj. A 20-as faktorszám azt jelenti, hogy adott sugárzás mellett a bőr kipirosodásáig eltelt idő meghúszoszorozódik. Ha tehát hófehér karokkal és lábakkal kimész az intenzív magashegyi napsütésbe, akkor a 20-as faktorú krémnek kö-

szönhetően 20 perc helyett 6 és 1/2 óráig maradhatsz a napon. Nem igaz, hogy az ilyen magas faktorszámú fényvédő használata mellett nem lehet leburnulni. Le lehet, méghozzá közvetlenül, kipirosodás nélkül.

A barnaságot a kisebb mértékben szűrt UV-A sugarak, - ezek kevésbé vezetnek leégéshez -, valamint az UV-B sugarak kisebb, szűretlen rész okozza. Nem éri meg spórolni a faktorszámmal, mert nem mindig érhető el teljesen a csomagoláson feltüntetett érték. A fényvédőkrémeket kend magadra már reggel, elindulás előtt. A hatóanyag beépülése ugyanis 1-1,5 óráig is eltarthat.

Az érzékenyebb részek - ahol a bőr közvetlenül a csontokon van - bekenésére különös figyelmet kell fordítani. Különösen az orrunk van kitéve az intenzív napsugárzásnak, elsősorban a helyzete és a napszemüvegről visszaverődő sugarak miatt. Nem szabad megelégedni az

ajkak védelméről sem. Az ajkak nem fedi szaruréteg, ezért nagyon érzékenyek az UV-sugárzásra, és könnyen berepedeznek. Speciális, magas fényvédőfaktorú ajkakapolókkal ez megelőzhető.

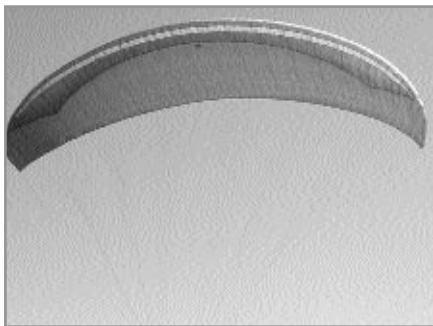
Az ajkakon kívül nagyon érzékeny még a szem szaruhártyája is. Az UV-sugárzás hóvakságot okozhat. Ilyenkor a szem szaruhártyája megduzzad és apró berepedések keletkeznek rajta. Ez rendkívül fájdalmas, olyan érzés, mint ha egy csipetnyi homok lenne a szem és a szemhéj között. Ez ellen egy jó napszemüveg nyújthat hatásos védelmet, amely az UV-sugaraknak legfeljebb 30%-át engedi át. Erős napsugárzás esetén a szemünket oldalról is védeni kell.

Ha leégünk, hűsítő, hidratáló krémmel kenjük be magunkat. Ilyenkor semmiképp se tegyük ki napsugárzásnak a gyulladt bőrfelületet. A bőr UV-károsodásait regeneráló enzimeknek ez már túl sok lenne.



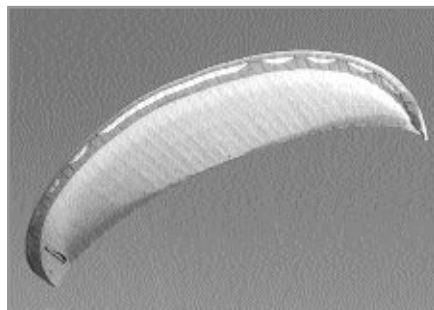
Három ernyő összehasonlítása

Airwave Sport: legjobban fordul és trimmel, leggyorsabb trimmsebességű, legenergikusabb. Meg lennék lepődve, ha a DHV 1-2 kategória bármely másik jelenleg kapható modellje ennél gyorsabb lenne trimm sebességén. Azonban ezzel az ernyővel kell a legaktívabban repülni, ezért inkább tehetséges pilótáknak készült. Ha tudod, mit csinálsz, akkor gyönyörűséggel vele repülni. Ez a kicsi tűzpiros sportautó: gyors, közvetlen, érdekes.



A Swing Mistral a legkönnyebben startol. Könnyen és élvezettel kezelhető, de jól megterhelve kell repülni. Megbízható és könnyű kezelni. Az érzékeny pilóták számára olyan szárny, amely az energikusság és biztonság ötvözetét kínálja, anélkül, hogy úgy éreznénk, hogy gyengített szárnyal repülünk.

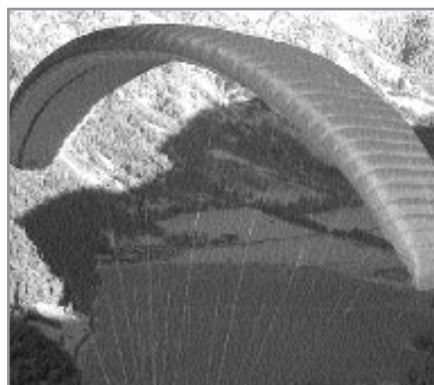
Háromjuk közül ez kapná a szavazatomat a legszélesebb körben használható szárny kategóriában. Kezdvé az élvezetet keresőkkel és befejezve a meggrögzött távrepülőkkel.



A Gin Oasis a legstabilabb, amiből kiemelkedik a legfinomabb visszanyúlás a csukódások után, a legkevésbé frontstall érzékeny, és kitűnően csillapodik a bólogató lengések után. Ennek van a legjobb hevederzete. Bárhogyan is, de pontokat veszít a fordulózásban és valamivel alacsonyabb a csúcssebessége, mint a többieknek. Biztonságos, jól működik és szépen kivitelezett, jól fekszi az utat.

Greg Hamerton.

Cross Country, 2002. április-május; 42. oldal



Gyertek Kalocsára!

Ha nem akarjuk, hogy terepeink végleg mások által elfoglalt crosspályák, offroad útvonalak, vagy gyorsasági versenypályák legyenek, többet kell törődnünk velük. Gyakrabban és szervezettebben, többünknek kell kijárni a repülésre teremtett területeinkre, hadd lássa a világ: Miénk itt a tér!

Most Kalocsára csábítalak Titeket. Ahonnan már 200 méterről is láthatod a Duna kanyargó folyamát, és ha szerencséd van, a remek helyi csörlőkezelők egyike kezéből vezérelt fonál végéről megcélózhatod akár életed első százását. A táj csak a felszínről tűnik holdbélínek. Az eltávozó szovjet csapatok a kivonulás előtti estén kapták a hírt: „Tovarisi konyec” plakátok kerültek az utcákra, aminek hatására a korábban átadni szándékozott technikát és épületeket használhatatlanságig rombolták. Így párosult a magyar vendég-nem szeretet az ázsiai barbarizmussal. Hátrahagyva nekünk egy hosszú betont, körötte használhatatlan romhalmazzal.

Szinte csak mi vagyunk azok, siklórepülők, akiknek ez a romos környezet is hasznos eszköz. Mert a 2400 méteres betonon még szélcsendben is 400 méter fölé kerülhetsz. Innen született a legnagyobb magyar női siklóernyős táv, innen szállt Szabó Peti élete első százására, a Balaton túlfelére. Itt nincsenek légtérkorlátok, csak délen a határ, de azt is inkább a határ mögött közvetlenül húzódó aknamező maradvány miatt fontos tisztelni. Az erős szél, ha a hegyekhez viszonyítunk, itt turbulencia mentes; gyenge időben pedig simán visszaszállsz a kötél végére és próbálkozhatsz újra.

Innen dobtam első loopingomat. Emelkészem, akkor sárkánnyal, siklóernyővel egyaránt repkedtünk, mára csökkent az idelátogatók száma. Pedig megéri. A repülés fajlagos költsége, összehasonlítva egy egri vagy bérhegyi túrával kisebb, mind a repült idő lehetőségét, mind a távokat figyelembe véve. Egy csörlés költsége töredéke a hegyre autózásnak, még inkább a légivontatásnak. Az eregető csörlés Bálinttal, Pitykével a világ legbiztonságosabb dolga, és jobban szeretek ismeretlen gépet így kipróbálni, mint hegyről. Ráadásul az állítgatás macerái is kisebbek.

Mostanában egyre többen kacsingatnak a területre. El szeretnék happolni, vagy jó pénzért bérbe adni. Ma még a területért nem kell fizetnünk, és mert sportcélú felszálló, hatósági díjat sem kellett befizetnünk. Persze, aki tandem utasvittel próbálkozik, az döntse el, pénzkeresetre, vagy csak az élmény átadására szánja magát, mert az utóbbira itt szabad a vásár, az első azonban keményen hatósági engedélyes játék.

Itt repültem a mostani ernyőmhöz a típusátképzés feladatait. Mert a magasság biztonság.

És hogy Ordódy Marcit idézzem, a csörlés által nekünk ajándékozott magasság olyan, mintha Bálint a kötelével idehúzta volna az Alpokat. Hiszen a 800 méteres szintkülönbségű starthely már magashegyi méretű. És ezt a magasságot, ha fúj egy kis pályairányú szél, itt játszva megszerezheted.

Ha ezután úgy döntesz, hogy Kalocsát választod, indulás előtt hívd Bíró Bálintot (30/905-9925), vagy Erdei Pistit (30/2155-972)!

Guriga



A Nagy Túlélő titkának terhe

Az Élet úgy hozta, hogy hátralevő életemet egy titok terhe alatt kell leélnem, hacsak nem adtok valami használható jó tanácsot.

Mint köztudott, a Pilis keleti starthely a kipusztulás határán leledző, csodával határos módon a jégkorszak egyik utolsó hírnökeként köztünk maradt faj, a Magyar Husáng kedvéért van szöges dróttal körbekerítve, és onnan a Homo Sapiens minden példány a szigorúan kitiltva. Legalábbis én mindig így hallottam, és komolyan rossz lelkiismerettel mentem a tilosba repülni. Enyhítő körülmény talán, hogy a növényre nagy tisztelettel néztem és a startnál gondosan vigyáztam nehogy baja essék. Tudom, ez nem hangzik hitelesen egy olyan ember szájából, aki a saját bokáját is startnál törte el, mégis így volt.

Az utóbbi hónapban azonban legnagyobb meglepetésemre két, a Pilistől teljesen független helyen is találkoztam ezzel a nagy ritkasággal. Ha maga Lenin jött volna szembe, azon kevésbé csodálkoztam volna, mert ennyivel a választások után nyilván csak egy újabb liberálszökevény trükkéről lenne szó. De a Magyar Husánggal való ismételt találkozásokra nem találok semmilyen elfogadható magyarázatot. Talán, csak én lennék ilyen piszokul szerencsés? Nem, nem valószínű, mert az utóbbi lassan öt évtized statisztikája ellentmond ennek. Inkább arra hajlok, hogy a tiszteletre méltó, nagy túlélő nem is olyan ritka, mint ahogyan állítják róla. Visszautasítom azt a megalapozatlan, csalárd és rosszindu-

latú feltevést, miszerint a Magyar Husáng csak a Természetvédelmi Hivatal íróasztalainak környékén ritka, ha kijönne a természetbe minden másként lehetne...

De félre ezekkel az eretnek, felforgató nézetekkel! Gondolkodjunk inkább azon, hogy mi most a leghelyesebb lépés?

Sírba vinni a titkot, hogy ne zaklassam fel ezt az amúgy is megbolydult világot? Vagy ismertetni a lelőhelyeket, hogy az emberiség visszakaphassa egy már-már elvesztett kincsét? Bár ez utóbbi igen magasztosan hangzik, mégis oly nagy veszélyt rejt, amit nem merek vállalni. Ha ugyanis a várható reakciókat a korábbi megnyilvánulásokból kívánjuk kikövetkeztetni, akkor arra jutunk, hogy a lelőhely megismerését annak körbekerítése és újabb tilalmak foganatosítása fogja követni. És egyáltalán, kinek kéne kiadnom a lelőhelyeket? A Természetvédelmi Hivatalnak? Hát azt már nem, annak több okból sem!

1. Mert a Magyar Husáng példája azt mutatja, hogy képesek nagy melléfogásokra, azaz nem túl rátermettek a hivatalukra.

2. Mert képesek hibás rendelkezéseiket olyan hazugságokkal fedezni, miszerint a ragadozó madarakat a siklóernyősök elriasztják. (Az ernyőssel, sárkánnyal egy termikben tekerő madarakról készült felvételeket nyilván hamisítványnak tartanak, vagy a kollaboráns madarakat a természetvédelem árulóinak minősítenék, és velünk együtt kitalánák a területről.)

3. Mert Vácott mi nem taposhatjuk a hegyoldal füvét, míg mások engedéllyel vághattak ki több élő fát, hogy a hegytetőn elhelyezett jelkép jobban lássék a városhoz (a csonkok a helyszínen megtekinthetők).

4. Mert szintén Vácott, a természetvédelemre hivatkozva, tilos a repülés, hiszen leszálláskor is rátaposnánk a fűre. De ugyanez a Természetvédelmi Hivatal megadta a bányának az engedélyt, hogy a felszíni kitermelést déli irányban dupla területre terjessze ki, ezzel egyszer s mindenkorra elpusztítva ott minden élő fűvet, bokrot, virágot, fát, pockot, mókust, madarat, azaz minden élőlényt. Lehet helyette a hivatal egyetértésével az ami fél területen már most is látható: az élettelen holdbéli táj. Egy még nagyobb seb a Föld felszínén, amit az ember „legálisan” ejt és a korábbiakat sem gyógyítja.

Maximális tisztelettem minden a természetet szerető természetvédőnek! De azoknak a kufároknak, akik a hivatali pecsétjükkel felfegyverkezve elárulják és kiárúsítják a természet kincseit, én

nem fogom megmondani hol bujkál (előlük) a Magyar Husáng. Majd csinállok néhány fotót és felteszem a netre a magunk örömeire. A Husáng meg csak éljen és virágozzék. Legalább mi vigyázzunk rá!

Kardos István

ui.: A félreértések elkerülésére leszögezem, hogy hiszek a megtalálható kompromisszumokban. Azt tagadom, hogy szemforgató farizeusoknak erkölcsi alapjuk lenne a természet értékei fölött rendelkezni és fölöttünk pálcát törni. Régóta azt vallom, hogy a sárkányosok és az ernyősök, a valódi természetvédők legjobb partnereiként, nyugodtan repülhetnének; harmóniában a természet többi teremtményével. A jó együttműködéshez csupán az hiányzik, hogy a hivatal bennünk ne keresse a nem létező ellenséget, hanem lássa meg a partnert. A siklórepüléshez minimális áldozatokkal meg lehet teremteni körülményeket a természeti adottságok helyén. A világ számtalan, természeti adottságokban gazdagabb vidékén ez jól működik.

Lapzárta után:

Az FAI ratifikálta a következő világrekordokat: Class R (Microlights) kategóriában

1. Sorszám: 7142 . Osztály RWL2 (Microlights: Weight-shift Control Landplane/kétszemélyes. Rekordfajta.: Emelkedési idő 3000 m-ig. Hely: Békéscsaba (Hungary). Teljesítmény: 9 min 19 sec. Pilóta : Gábor GUTI (Hungary). Utas: Mihály HUSZÁR. Microlight: Apollo C15 RGT. Dátum: 2001. október 13. Előző rekord : 15 min 07s (17.10.98 - Robert MAIR (Ger)

2. Sorszám: 7152. Osztály RWL2 (Microlights: Weight-shift Control/Landplane/kétszemélyes. Rekordfajta.: Emelkedési idő 6000 m-ig. Hely: Békéscsaba (Hungary). Teljesítmény: 42 min 13 sec. Pilóta : Gábor GUTI (Hungary). Utas : Olga LÁZÁR. Microlight : Apollo C15 RGT. Dátum : 15.11.2001. Előző rekord : nem volt. **Az FAI gratulál a pilótáknak az elért teljesítményhez. Mi is! Egyébként pedig bírjuk a legilletékesebb: Guty Gabi ígéretét arra, hogy következő számunkban beszámol erről a két repülésről – a szerk.**

Hirdetési tarifáink megváltoztak!

(ez a már lekötött hirdetéseket nem érinti)

1/6 oldal 1000 Ft

2/6 oldal 2000 Ft

1/2 oldal 3000 Ft

1/1 oldal 4000 Ft

Kedves Hirdetőnk! Kérem, ha teheted, hirdetéseidet minden hónap 2-ig E-mailen keresztül juttasd el hozzám, ha ez nem megy, az esti órákban telefonon is elérhetsz. SMS-ben nem fogadom hirdetésedet. Fizetni normál postai befizetési csekken lehet, a következő címre küldve: **Cumulus Sárkányrepülő Egyesület, 1113 Budapest, Ábel Jenő u. 26.** A csekk megjegyzés rovatába, kérlek, írd be: „hirdetés”.

Pinczés-Balog Attila

hirdetésszervező

E-mail:

xatesz@freemail.hu

Tel.: (1)249-0007;

(20)9648-335



Eladó:

**Apollo CX-19
sérült szárny
vázszerkezete
és tartozékai**

Írányár: 45 ezer Ft

Keserő Lászlóné Ildikó

Tel.: (35) 350-081

(20) 9337-059

Eladó egy

**Apollo C-17 TN típusú,
krómacél sodronyzatú
motoros szárny.**

3 éves, 30 órát repült,
hangárban tárolva
összezsukás nélkül.

Ár :450 ezer forint.

Tel.: (06-20) 9430-406

Szász Pál

**Molson motoros,
CX szárnyas sárkány
eladó, egyszemélyes
Pipistrel trike-kal, irányára
200 E Ft. Ugyanitt eladó
egy CX szárnyas nem mai
gyerek, de keveset repült.**

Írányára 130E Ft.

Filipovits Attila

06-20-933-08-77

**Sürgősen eladó
BB-01 kétüléses
motoros sárkány**

Rotax 503 1V motorral, gyors
szárnyal, műszerezett trike-
kal, 800 óra repidővel. Rendezett
okmányok és biztosítás van, sok
+ tartozékkal együtt 800 E Ft-ért,
tartozékok nélkül 750 E Ft-ért.

Cseitei T.: 06-56-481-771

Tíz éves,
ötajtós, 1500 cm³-es
Seat Ibiza
sárkányrepülőre cserélnék
értékegyeztetéssel.
Ugyanitt eladó egy Subaru
és egy Moto Guzzi motor,
sárkányhajtóművel.

Kvakk Kapitány

Tel.: (20) 9947-341

**Eladó egy
Trabant motoros
sárkány
C-19-es szárnyal
„A” keretes trike-kal
300 E Ft-ért**

**Rozsnyai János
T: 06-70-312-77-05**

2/1

Eladó

Motoros sárkány!

Racer GT. rugózott trike alaplászere-
ve, két oldalon 30-30L üzemanyagtar-
tály, RGT 503-as Rotax kétporlasztós
duplagyújtásos motor Aviatika 3 tollú
csavarral. Apollo CX szárnya nyitva han-
gárban volt tárolva, második tulajdonos-
tól sérülésmentesen megvehető 1Mill.
Ft-ért

Szakálos Péter, 06/20-944-94-73

2/1

**Lamouette
Racer 14 eladó!**

(Topless előtti, még árbocos széria.) Jó
teljesítmény, könnyű kezelhetőség!
Szerkezetét tekintve hasonlít az
Xtralite-ra. Keveset repült, 1996-os, jó
állapotban. Az árat le sem kell alkud-
nod, mert már valaki megtette: **100 000
Ft**, kereken. (130 és 160 is volt anno) Fi-
zetés akár részletekben is.

**Eladó a régi fekvőhevederem.
Ára: 15 000!**

Pándy Zoltán, tel.: (20) 383-5887

2/2



Bolgár meghívás

Az alábbi ajánlatot a bolgár Paraglider Liga elnöke küldte, Deleff Pistán keresztül a magyar siklóernyősöknek, sárkányosoknak a manapság egyre jobban elterjedt repülő turizmus jegyében. Max. 8 fős csoportok részére a következő ajánlatot adja: Sumenig (ÉK Bulgária) saját kocsival kellene utazni és onnan ők szervezik tovább a repülési és üdülési lehetőségeket. Sumen kiváló siklórepülő hely. A várost félkaréj alakban veszi körül a hegy, előtte 100 km síksággal a tengerpart irányába. A starthelyek szintkülönbsége 250-300 méter, D-i és K-i irányúak. Mind a két helyre jó minőségű aszfaltút vezet. A város kihalt repülőtere csörlésre, vontatásra alkalmas, pont a hegy előtt terül el.

Az ajánlatok: 1. SUMEN 3 nap + ALBENA (tengerpart) 4 nap (főleg sik-

lóernyősöknek, mert a tengerpartra csak azzal tudnak leszállni) **7 nap 105 EURO**

2. ALBENA 7 nap 125 EURO

3. SUMEN 3 nap, + ALBENA 4 nap, + SOPOT 3 nap (Közép Bulgária a sárkány és siklóernyő bolgár paradicsoma) **165 EURO**

4. SOPOT 7 nap 140 EURO

Az árak egy személyre tartalmazzák a közepesen jó minőségű szállodát, fürdőszobával, vagy zuhanyzóval, a szállítást mikrobusszal a startra, a távról visszaszállítást és egy repülésvezető jelenlétét. Étkezés nincs benne, de megszervezhető. 2 héttel előtte közölni kell az utazási szándékot a helyfoglalás miatt. Plusz még előtte 5 munkanap a kapcsolatfelvételhez.

A Debrecen-Sumen távolság 850 km.

További info: Deleff István (30) 9856-038

madártoll



Ernyősök
magazin

2002-re a Madártollal közösen is előfizethető az Ernyősök Magazin. Ebben az esetben az éves előfizetési díj 4000 Ft, amely tartalmazza az előfizetéstől egy évig megjelenő lapok elküldését a megrendelőnek. A megrendelést a Madártoll címére vagy csekkjén lehet megtenni:

Amatőr Siklórepülő Egyesület, 1550 Budapest, Pf. 59.

A Madártoll 2002-re továbbra is 3000 Ft (12 szám), az Ernyősök Magazint évi 6 számra 2000 Ft-ért tervezik a kiadók. Az Amatőr Siklórepülő Egyesület siklóernyős tagjai 2002-től a tagdíj fejében a Madártoll mellé az Ernyősök Magazint is meg fogják kapni, nekik külön nem kell megrendelniük. Azok a tagok, akik maguk nem siklóernyőznek, de szeretnék megkapni, kérjük, ezt külön jelezzék!

Csúcstechnika elérhető közelségben



2002-ben, már te is repülj a világhírű technikák valamelyikével!

TOP SECRET



gyalogszárnyak
motorosszárnyak
vitorlák
mentőernyők
paramotorok
siklóernyős trike

TOPESS



PHASE II

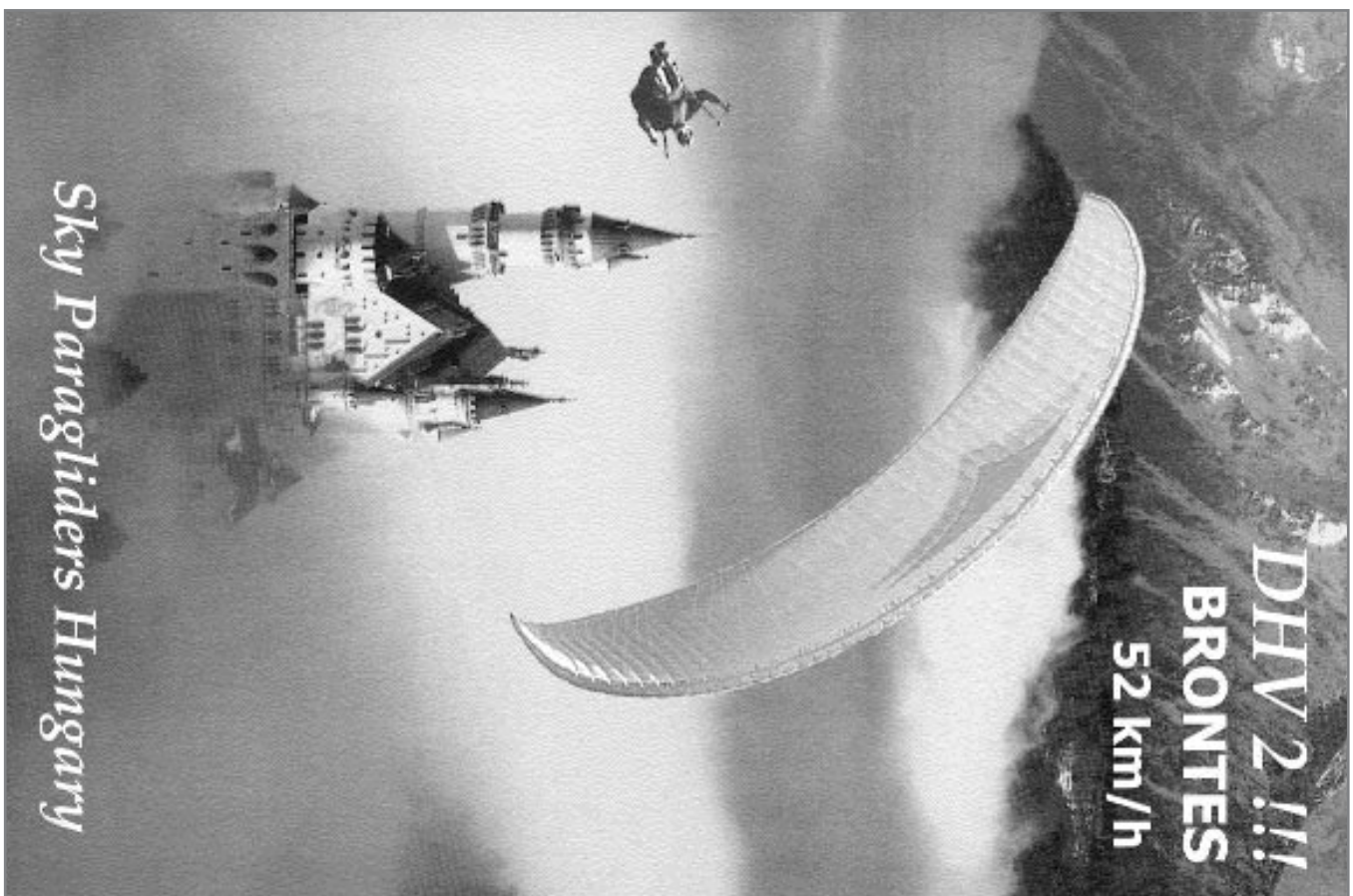


motorosszárnyak
trike-ok
komplett konfigurációk

Információ:
Petrovski Zsolt
/ Patron /
06 20 4946 236
lamouette@freemail.hu
www.lamouette.com
www.cosmos.fr

AMPtronic System
Digitális műszerek motorossárkányokhoz

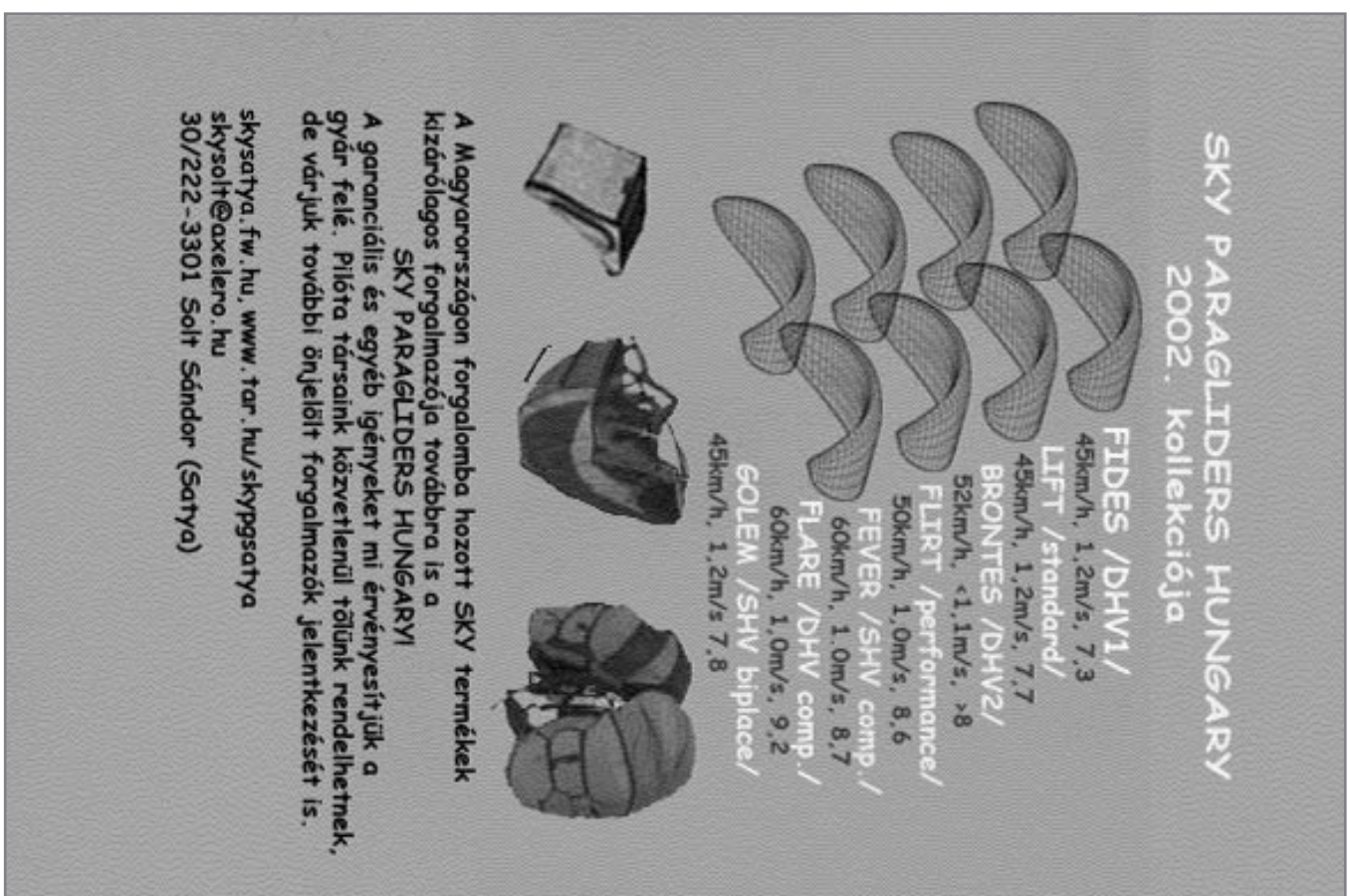




DHV 2.iii
BRONTES
52 km/h

Sky Paragliders Hungary

SKY PARAGLIDERS HUNGARY
2002. kollekciója



FIDES /DHV1/
45km/h, 1,2m/s, 7,3
LIFT /standard/
45km/h, 1,2m/s, 7,7
BRONTES /DHV2/
52km/h, <1,1m/s, >8
FLIRT /performance/
50km/h, 1,0m/s, 8,6
FEVER /SHV comp./
60km/h, 1,0m/s, 8,7
FLARE /DHV comp./
60km/h, 1,0m/s, 9,2
GOLEM /SHV biplace/
45km/h, 1,2m/s, 7,8

A Magyarországon forgalomba hozott SKY termékek kizárólagos forgalmazója továbbra is a
SKY PARAGLIDERS HUNGARY
A garanciális és egyéb igényeket mi érvénytesszük a gyár felé. Pilóta társaink közvetlenül tőlünk rendelhetnek, de várjuk további önjelölt forgalmazók jelentkezését is.

skysatya.fw.hu, www.tar.hu/skypgsatya
skysolt@axelero.hu
30/222-3301 Solt Sándor (Satya)



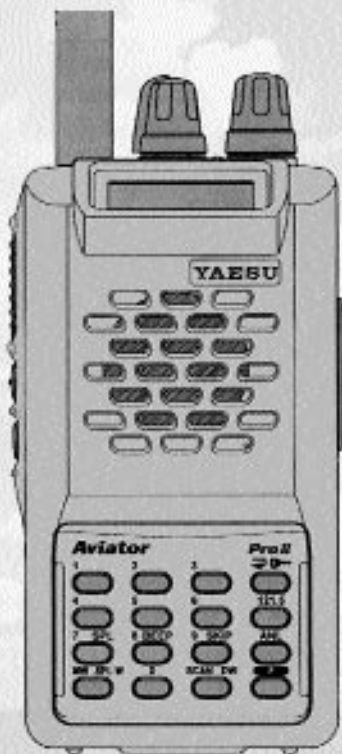
YAESU

HEAVY DUTY AIR BAND TRANSCEIVER

VXA-120



Aviator Pro II



**Kézi repsávós rádió
kedvező áron!**

Ára: 85 ezer Ft + áfa

Érdeklődni:

ON-AIR Kft.

Tel.: (42) 430-137

(30) 9354-151

E-mail: onair@netquick.hu

Miért érdemes Galaxy mentőernyőt választani?!

- Mert a széles **típusválaszték** lehetővé teszi siklóernyősök, sárkányrepülők, UL pilóták számára, hogy a számukra legmegfelelőbb típust használhassák, ami **pénzmegetkarítást** és nagyobb **működési biztonságot** eredményez!!!
- Mert a kupola anyaga megfelelő kezelés esetén akár **25 évig** is használható!!!
- Mert gyári garancia és megfelelő dokumentáció, szaktanácsadás járul hozzá!!
- Mert az ernyő **könnyű** és a **különleges technikai megoldások** miatt jellemzően **gyors nyílású**, nyitott állapotban pedig igen stabil!!
- Mert nagyon jó ár-érték aránya miatt már **16 országban** használják nagy sikerrel!!
- Mert a legtöbb **régi és új beülőbe, hevederbe** beépíthető, **vagy a beülőre külsőleg** rögzíthető gyári tokban!!!

Galaxy-GP mentőernyő típuskollekció, siklóernyőhöz, gyalogsárkányhoz.

Típus	Optimális /max. terhelés (kg)	Kupola felület (m ²)	Ár (Ft)
GP 1/s	80 / 110	25	69.000
GP 2/s	90 / 130	28	74.000
GP 3/s	125 / 150	32	79.000
GP 36/s	145 / 170	36	84.000
GP 40/sd	190 / 210	40	88.000

Áraink nettó árak

A mentőernyők sebességtől függően már 30-60 méteres magasságból is biztonságosan alkalmazhatóak!!!

FIGYELEM!!!

Klubok, iskolák, együtt repülő baráti társaságok!!
A mentőernyők árából, több ernyő egyidejű rendelése esetén kedvezményt biztosítunk!!

Te mentőernyő nélkül repülsz???

Te rábízod az életed drága és bizonytalan használt mentőernyőkre???

Pedig, ha életben vagy, sokkal könnyebb elmesélni az unokáknak, hogy milyen szép dolog a repülés!!!

Információ: **UTREBO Kft.**,

a Galaxy High Technology kizárólagos magyarországi forgalmazója

Postacím: UTREBO Kft. 8200 Veszprém Sólyi út 18.

e-mail: utrebo@vnet.hu

tel: 20/542-61-98

A használt felszerelések árából az ASE tagjai 10% kedvezményt kapnak!

ERNYŐK						
Típus	Stán	Súlytípus	Állapot	DHIV	Értékelés	Ár
TP Vision	Lea	62-85	Értés	2	36	12000
TP Vision	Rétegzés	62-85	Értés	2	35	10000
TP Vision	Lea	85-110	Értés	2	36	12000
TP Vision	Lea	120-153	Értés	2	36	12000
TP Vision	Lea	85-110	Értés	2	37	10000
EDSL Adair L	Kék	95-105	Értés	1,2	39	10000
EDSL Adair XL	Lea	120-153	Értés	1,2	39	10000
GPB Bolero M	Barna	35-90	Értés	1	39	15000
Firebird G-sport	Barna	53-120	Értés	2	37	10000
Admiral	Barna	120-153	Értés	2	36	15000
FreeX Orion	Kék	85-110	Értés	2,3	39	12000
FreeX Orion	Barna	120-153	Értés	2,3	39	10000
Edel TX	V. lala	80-100	Értés	3	38	10000
Firebird Apache	Lea	90-125	Értés	2	32	8000
New Phoenix	Pink	75-120	Értés	3	31	5000
TP Cab. tandem	Fekete	140-200	Értés	1,2	39	15000
Admiral Biliro tandem	Fekete stárga	140-210	Értés	1,2	38	20000

BEÜLŐK						
Típus	Stán	Súlytípus	Méret	Protokoll	Értékelés	Ár
TP	Fekete 2-04	gyors	L	ok bag	1996	4000
Dézionizációs	Fekete	gyors	L	ok bag	1996	5000
Pro Design	Fekete Pura	gyors	M.L.	ok bag	2000	8000
Parasch	Barna	gyors	M	Stándar	1996	2000
Parasch	Barna	gyors	L	Stándar	1996	2000
Pro Design	Fekete Pura	gyors	M.L.	ok bag	2000	8000

MENTŐERNYŐK						
Típus	Súlytípus	Állapot	Értékelés	Ár		
Minimax	200 kg		Hozzá: 35	2000		
Charly Revolution	200 kg		Hozzá: 36	5000		
Minimax	200 kg		Hozzá: 35	2000		
Charly	100 és 130 kg		Hozzá: 34	2000		
Charly Second Chance	85, 95, 110 kg		35	2000		
Charly CLOUD HILL III	140 kg		35	2000		
My Line	130 kg		35	2000		

SISÁKOK						
Típus	Stán	Protokoll	Méret	Állapot	Értékelés	Ár
Charly Insider	Barna	Protokoll		Értés	03	2000
Charly Air Control	Barna	Protokoll		Értés	03	1500

VARIO, GPS						
Típus	Súlytípus	Állapot	Értékelés	Ár		
Berknager Competition	GPS tároló	FC tároló		1996		
Flytre 4115				03		
Berknager 3Q Batis				03		

forrás: Enairgy Sport



SIKlóERNYŐS TANFOLYAMOK
Több felszerelés, előzetes
anyagok kölcsönzhetők!
Kerjélj velünk, 2001-től!

SIKlóERNYŐS ISKOLA
06-20-9458-658



SIKlóERNYŐK FORGALMAZÁSA:

Akarsz nagyokat repülni?
Biztonságosan?
Gyorsan?

Airwave

Scenic: az új tandemernyő
Súlyhatár: 140-220 kg
Siklószám: 7,5-7,8
Min. sülyyedés: 1,2 m/s
Sebesség: 42/38/24 km

Epic: haladóknak
Siklószám: 8,0-8,3
Min. sülyyedés: 1,0 m/s
Sebesség: 48/37/22 km

Sport: az új nemzedék szárnya
Siklószám: 8,0-8,3
Min. sülyyedés: 1,0 m/s
Sebesség: 50/37/22 km

Ezek a számok magukért beszélnek!

Hivatalos forgalmazó:
ENAIRGY Siklóernyős Iskola
Tel.: (20) 9458-658; E-mail: rehasz@enairgy.hu

