



teamLab★ Future Park

Tanulj játszva a világ legmodernebb

tudományos játszóterén!

NYITÁS: Április 28.

KIEMELT TÁMOGATÓINK: T... SAMSUNG

Andrássy Élményközpont

(Párizsi Nagyáruház, Budapest, Andrássy út 39.)

futurepark.hu



jegy.hu



GERLE, BALATON, CSOBÁNC VETERÁN GÉPPEL EGY HISTORIKUS KÉPHEZ

▷ SZÖVEG ÉS FÉNYKÉP: SZIRMAI GÁBOR

A vállalkozás izgalmaival küzdve ereszkedem be az 1933-as Afrika-repüléséről elhíresült, kétfedelű „Gerle” gépülésébe. Fejemben zúgnak a gondolatok. Kitart-e a jármű? Vajon a fejem feletti 60 literes benzintank – melynek fenék-kifolyóját nemrég esztergáltam és forrasztottam – nem fog-e megviccelni egy kis tűzijátékkal, majd autodaféval? Emlékszem még az egy héttel korábbi

esetre, mikor egy másik, csillagmotoros veteránt a földet érés utáni percekben rutinvizsgálatnak vetettem alá, ám ahogy a hátsó futómű lemezrugóköteg-összefogó csavarjának esetleges fellazulását kontrolláltam, a gép hatalmas robajjal lerogyott... A földet érésakor kiszakadt csavar pont akkor szabadította ki magát a nyírófeszültségek jótékony hatásából

A pilótársadalom fegyelmeztetett és akasztófahumorú, így azonnal jöttek a megjegyzések: „Az én hátsó feletem, kérlek, ne piszkáld, mert esetleg én is rárogyok a kezedre!” – szólt egy 135 kg-os „motoros” „A szerelőkollégának nem kellene-e inkább járókereten gyakorolni?” – csendült fel rögtön utána a Budakeszi reptér egy nálam sokkal tapasztaltabb pilótájának diszkrét helyzetelemzése.

#PILÓTÁK #RÉGI GÉPEK #IZGALOM ◀

A FELSZÁLLÁS

És most ugyanezek az urak figyelik érdeklődve, ahogy a térképeimet rendezem, ellenőrzöm a motor és a navigáció műszereinek alapállását, szerencsétlenkedek a négyponos biztonsági övvel, miközben a nyakamban lógó, nyomorúságosan digihitvány fényképezőeszközök makacsul próbálnak beszorulni a botkormány és a combom közé. Márpedig most fontosabbak ezek a kamerák, hiszen e repülés egyik célkitűzése, hogy megismételjünk néhány historikus légitelítést a Balaton felett – majd' egy évszázad múltán.

Repülőskörökben csak G. T.-nek nevezett kollégámban bízhatok, hiszen nemcsak tudása áll toronymagasan felettem, de a máskor közgúny tárgyát képező, vagány pilóták idegein játszó precízsege most aranyat ér.

A magasságmérő nullázócsavarjának felszállás előtti beállításakor átfut rajtam az a nehezen megfogalmazható, pazar komfortérzés, amit csak a billmentes

(lásd Bill Gates) gépi környezet tud biztosítani. A Gerlén – végtelen elégedettségemre – nyoma sincs a digitális technikának. Így nemcsak megnyugtatóan átlátható a gépek, műszerek üzeme, de a bináris technikára oly súlyos átokként nehezítő (és egyre jobban nyomasztó) gép-ember kapcsolat is konfliktusoktól mentes. Minden műszer mechanikus, mutatós, ami a menü-főb pilótának megváltás egy

A magasságmérő nullázócsavarjának felszállás előtti beállításakor átfut rajtam az a nehezen megfogalmazható, pazar komfortérzés, amit csak a billmentes (lásd: Bill Gates) gépi környezet tud biztosítani.

nehéz repülési helyzetben.

Sajnos azonban időm nem engedte, hogy kameráimat is billmentesítsem [mondjuk, 9x12-es, üveg(exponáló) lemezes, kihuzatos Voitlanderemmel], de három digi tén kitesz egy százéves analógot... E pillanatban azonban fotóeszközöm folyamatos és végtelen ide-

gesítő, kalapáccsal anullálható hangjelzéseit már bőven elnyomja gépünk motorpróbája: előbb az egyik, majd a másik gyújtókört vizsgálva a vájt fülű a fordulatszám-láló nélkül is meg tudja állapítani, hogy vajh' minden henger, mind-egyik gyújtógyertyája ép-e?

A füves kifutópályára méretezett „Gerle” az ürgelyukakon, huplikon könnyedén átpattogva emelkedik, tiszteletkörével üdvözlő a kifutón tartózkodó 5 db(!) historikus, kétfedelű gépet. A kétszárnyas elrendezés mellesleg – noha „repülő drótakadály”-nak nevezik a neológ kollégák, mégis statikai értelemben (lásd: rácsos tartók!) sokkal tökéletesebb, biztosabb, szívósbabb, mint a légellenállás tekintetében jobb, merevítetlen egy-szárnyú rendszer.

A repülés szépségét pedig számomra minden felszálláskor a János-hegyi kilátó FELETTI panoráma bizonyítja.

SIÓFOK FÖLÖTT

A NAGY VITORLÁSKIKÖTŐBŐL KIFUTÓ HAJÓK JÓ SZÉLRE VÁRNAK, DE EGY ILYEN KÖNNYŰ ÉS NYITOTT GÉPNÉL SEM ELHANYAGOLHATÓ A SZÉLJÁRÁS. A VASÚT FÖLÖTT REPÜLVE NEM KIKERÜLHETŐ TÉMA, HOGY A 19. SZÁZADI MEGÉPÍTÉSE ÉS ENNEK SORÁN A BALATON DÉLI PARTVONALÁNAK KIEGYENESÍTÉSE MILYEN ÓRIÁSI MÉRTÉKBEN ÁTFORMÁLTA A TÁJAT



A GÉPHEZ EMBER KELL

LEGALÁBBIS A HISTORIKUS JÁRMŰVEKHEZ. A GERLE-REPLIKA KIVÁLÓAN REPÜL, ALACSONYAN IS JÓL MANÓVEREZ, ESZMÉNYI SZÁLLÍTÓESZKÖZ A FELSZÁLLÁS ELŐTTI MEGFIGYELÉSEKHEZ



ÚTKÖZBEN

Egyelőre nem kell tájékozódni, hiszen a balatoni légpálya „hazainak” tekinthető, a reggeli órák miatt termékek sem zavarnak. Nem emelkedünk magasra, 400 méter pont elég, hogy „emlék-térkép legyen” a táj. A Sós-kúti-kőbánya, melynek köveit rendőrmentes dűlőutakon szállítottam építkezésemhez. A magasból még néhol kivehető a töltés, ahol Magyarország utolsó lóvasútján utaztam Csepel motorommal (egy fegyenc ült a bakon), hogy benzint spóroljak Ercsire menet. Vörösmarty szülőháza, ahol beleszerettem díszkötetekbe. Egykor romos kastélyok,

ahol éjszaka a szocializmus alatt még a padláson széthányt könyvek, tört antikvitások közt lehetett aludni. A Velencei-tó nádvilága felett átrepülve keresem azt a nyiladékat, ahol sunyin még lehet éjjel vizisielni.

vajh' kiássák-e a nekem oly kedves Francis-turbinát, hogy ócskavasként eladják a rend nevében?

Pedig figyelnem kellene a gépre is, a bőr haube áttörésén időnként felhangzik kollégám kérdése: „Olaj rendben?” Igen, a legfontosabb az olaj nyomása, utána a hőfoka. Ha a mutatóra pillantok, tovasikló tekintetemmel nyugtázom a 100 km/h körüli optimális sebességet. A varió nem érdekel, hiszen tiszta az idő, a horizont az egykori celluloid, ma metakrilátra cserélt szélvédő alján kissé mattul terpeszkedik. Igen, a légcsavarkör lágyítja a képet.

A magasból még néhol kivehető a töltés, ahol Magyarország utolsó lóvasútján utaztam Csepel motorommal (egy fegyenc ült a bakon), hogy benzint spóroljak Ercsire menet.

A Séd patak egykori többtucatnyi vízimalmát dokumentálva akkoriban sírtam lepusztult állapotukon, most felettük repülve aggódok,

**A NAGY VÍZEN ÁT**

BÁR SEKÉLY A TÓ, DE BELEBUCSKÁZVA PONT ELMERÜLNÉNK... NYUGATON KERESZTEZZÜK A BALATONT, ÉS CÉLBA VESSZÜK A TANÚHEGYEKET. BALRA A BADACSONY TŰNIK FÖL, JOBBRA, A DÉLI PARTON MÉG ÉPP LÁTSZANAK A FONYÓD KÖRNYÉKI „HEGYEK”

BALATONI ÚTI CÉL

A tó keresztezésekor Lányi Antal 1911. augusztus 27-i repülése előtt tisztelgünk. Az évforduló ugyan nem kerek, de a kisebb egységek olyannyira pontosak, hogy még a délutáni óra és perce is azonos, hiszen tíz perc múlva pillantom meg emlékművét Badacsonyban. Gépét Almásy László is repülte – én viszont egy éve Almásy egyik repülőútját jártam végig Afrikában.

A víztükör fölé való kirepüléskor viszont bizonyos, hogy gondolatunk a vízreszállás végrehajtása körül kering. Be kell gyakorolni a

tennivalókat: akkuleválasztás, becsapódáskori fej- és testtartás, öv kioldása, értékek mentése, a befejező élő és élettelen tagok elhelyezése, véglegvétel – számítva az átvágódásra (bukfencre), valamint a törzs összeroppanására is. Tisz-

A víztükör fölé való kirepüléskor viszont bizonyos, hogy gondolatunk a vízreszállás végrehajtása körül kering.

telet azoknak, akik a repülős (fejes) műugrás sportágában igazán spílerrek voltak a repüléstörténet szerint (pl. angliai légi csata, a Monarchia vízirepülői stb.).

Történetünk szerzője a **historikus világszemlélet és egy letűnt kor nagy pontossággal előállított gépészeti berendezéseinek rendkívül elszánt rajongója, ismerője és használója. Sajátos szóalkalmazása, nyelvtani megoldásai, az újmagyar kifejezések kerülése e fogyasztói világ előtti időhöz való ragaszkodását fejezi ki. Hiszen ő máig ebben él, ezt képviseli...**

LÉGI FELVÉTELEK NYOMÁBAN

Az emberiség rám eső etapjait legalább dokumentálni kötelességemnek érzem: nevezetesen, hogy mi változott az évtizedek alatt. Ez a Balaton környékén kiváltképp izgalmas – gondoljunk csak a vízállásokra, hínárosodásra, nádfoltokra, a várak eróziójára, falvak terjeszkedésére, a szőlőművelés visszaszorulására, a vasutak-építkezések vízfelület-csökkentő hatására, a Balaton környéki katonai gyakorlóterületek és bányák rongálásaira – csak hogy néhány példát említsünk.

Ha nem utasként közlekedünk, a kép elkészítése előtt persze tájékozódni kell: nincs-e tiltott légtér, hol van turbulens légáram,

nem termikes-e a terület stb.? Kiváltképp problémás a régi objektív látószögének becslése. Meg kell határozni a magasságot és a koordinátákat. A régi felvétel pontos mását persze igen nehéz elkészíteni, mert térben kell mozogni – de hát ettől sport a vadászat!

Ha nem utasként közlekedünk, a kép elkészítése előtt persze tájékozódni kell: nincs-e tiltott légtér, hol van turbulens légáram, nem termikes-e a terület stb.?

S nem árt, ha tudjuk, hogy a világháborúk alatt légifelderítők képeit már nagyon rafinált, ősi számítógépekkel rakták össze, határozták meg a térbeli koordiná-

KULTÚRTÁJ-KÉP

A SZIGLIGETI VÁR FÖLÖTT KÖRÖZÜNK, A HÁTTÉRBE A SZENT GYÖRGY-HEGY EMELKEDIK. SZIGLIGETEN A II. VILÁGHÁBORÚBAN AMERIKAI BOMBÁZÓ CSAPÓDOTT BE...

táikat, valamint a változásokat. E megbízható mechanikus számítógépek szerkezeti felépítésükben az évszázaddal ezelőtti vasúti számítógépekre, valamint a lölemképzőkre hasonlítottak, általában a trigonometria tételeinek elvén működtek.

Egy régi felvétel megisméltésekor gondolni kell a ködre és a fényviszonyokra. Nemcsak a Nap állásszögére, de a felhőalakzatokra, színváltozásokra is – annak dacára, hogy a régi felvételek nem színesek. A pan-, ill. ortokromatikus filmanyagok (hozzátéve még a gradiációt is) ugyanis igencsak különböző hangsúlyú képeket hoznak létre.



RÁREPÜLÜNK A CSOBÁNCRA

MÁR ELLENFÉNYBEN ÉRJÜK EL EGYIK FŐ CÉLPONTUNKAT. A 90 ÉVVEL EZELETTI KÉPHEZ KÉPEST FŐLEG A FÁS NÖVÉNYZET KITERJEDÉSÉNEK NÖVEKEDÉSE ÉS A TELEKHATÁROK, PARCELLAMÉRETEK ÁTALAKULÁSA LÁTVÁNYOS



ŐSFORRÁSOK

E repüléshez Kogutowicz Károly Dunántúl és Kisalföld (1928–32) c. kötetéből választottam képet, mely a Csohány hegyet ábrázolja (mivel régebben itt építettem fel múzeumomat, és jól ismertem a tájat, légjárást, szükség-leszállóhelyeket). A felvétel – amely a várat, a szőlőket, vízmosásokat, az azóta szétvert présházakat is mutatja – kiválóan alkalmasnak látszott, hogy majd' kilenc évtized után megismételjem és elmerenghessek rajta...

Régi légi felvételek persze rendkívül sok forrásból nyerhetők, ka-

tonai kiadványokból, térképészeti intézetekből, útleírásokból és nyilván az internetről is, de nem kell feltétlenül mindig a repülőgépes kép-készítésnél maradni! Különösen izgalmas tanulmányozni a léggömb-kultúra megmaradt anyagait. A „Turul” léggömb felszállásait, vagy a Királyi Magyar Autóclub lég-

MEGBECSÜLT MÚLT

A REPÜLÉSI MAGASSÁG, A HANG ÉS A LÁTVÁNY MINDEN FÖLDI HALANDÓBÓL EGYÖNTETŰ NYAKNYÚJTOGATÁST ÉS ELISMERŐ INTEGETÉST HOZ ELŐ



gömbildőzés-versenyprogramjait. A külföldi választék pedig ennek sokszorososa.

A léghajók fényképanyagai pedig még nagyobb bőséget mutatnak (és csak halkán jegyzem meg, hogy a mai, üléshez képest rosszul elhelyezett, arasznyi, nyomorúságos repülőablakok helyett a léghajókon méteres ablaktáblákon át lehetett az utazásban gyönyörködni, ráadásul kb. ötödakkora utazómagasságban...).

BÚCSÚ, VÍZBOMBÁVAL

Légifelvétel-vadászatunkat a Csohány felett fejezzük be. Szárnybilletéssel és két tiszteletkörrrel üdvözljük M. Zsófiát, aki – historikus jelzőként – zászlólengetésekkel adja meg az irányszöveget a vár legmagasabb fokáról. Hálánkat egy jól irányzott vízbombával is kifejezzük – ez esetben nem vásott repülőcsőnyként, hiszen a fürdő a rekkenő hőségben bizonyára jól jön. Búcsúnk szól a várnak, a nyár utolsó napjának, valamint annak az épp befejezett múzeumbontásnak (a csobánci légegyetem maradványai eltakarításának), melynek szomorú emlékei összetört márványok, bezúzott boltívek, kiflexelt kandeláberöntvények formájában mélyrepülésben még felismerhetőek. E történet is intő jel, hogy örizzük jól múltunk megismételhetetlen emlékeit, de történéseit is!



SZIRMAI GÁBOR
MÚZEOLÓGIÁVAL, HADTÖRTÉNETTEL, HISTORIKUS GÉPÉSZETTEL, RÁDIÓTECHNIKÁVAL ÉS AFRIKAI UTAZÁSOKKAL FOGLALKOZIK



BARLA
TÁVCSÖBOLT



Az Univerzum soha sem volt még ilyen közel hozzád!

CELESTRON
okosteleszkópok

1125 Budapest, Nógrádi u 39.
barlatavcsobolt.hu
Tel.: (1) 201-0486

TELEKI SÁMUEL FELFEDEZŐ KLUB
UTAZÁSOK A GÖRGÉNYI-HAVASOKTÓL AZ ALTÁJIG ÉS ALASZKÁIG



A nagy kékség

Az Adria titkai

Körutazás

2018. szeptember 1-7.

Kiscsoportos körutazás (16 fő + 1 fő szakvezető)
Szállások mindenütt közvetlen tengerparti szállodákban(!).

Dalmácia legtávolabbi szigeteire,
távolsági kompokon, vitorlásokon, motoros- és gumicsónakokon – nemcsak hajósoknak(!).
Utazásunk a hajóutak és szigetfelfedező túrák ötvözete. Jól ismeri az Adriát? Jól ismeri annak legtisztább, halban és élményekben leggazdagabb vizeit – legtávolabbi csodáit?

**Split-Vis-sziget: „Az Adria Máltája” - Bisevo:
A Kék-barlang szigete - Palagruza (Pelagosa),
az Adria legtávolabbi szigete - Hvar szigete**

224 700 Ft

+ fakultatív belépők és programok

JELENTKEZÉS Gögös Norbert | +36 30 250 2765
norbert@telekifelfedezok.hu | www.telekiutak.hu
| Licence: U-001681/2015