



Demeter Zsolt, becenevén Csimi készítette azt a [szimulációt](#), ami a cekendi reptérre való le és felszállást mutatja be.

Csimi többször járt már a fellegekben, szimulátorokkal kezdte, és több órás repülési tapasztalat van a háta mögött. Azt is megkérdeztük tőle, hogy mennyire van elszállva a repterek tanulmányaitól, illetve, hogy a cekendi vagy a csicsói leszállópályáról emelkedne-e a magasba.

Hogy kerültél kapcsolatba a repüléssel?

Szimulátoron keresztül. Tíz éve rendeltem egy számítógépre telepíthető szimulátort. Akkor még nem tudtam, hogy ennyire érdekelni fog a repülés, csupán szórakozásból, kíváncsiságból kezdtem el. Mert nem tudtam, hogy miről szól egy szimulátor.

{facebook}1943429106059{/facebook}

Föltelepítettem, kezdtem nézegetni, és nagyon hamar megtetszett. A valódi repülés is kezdte fúrni az oldalamat. Mindez 2005-ben egy albérletben kezdődött, ott lehetett bújni a képernyőt reggeltől estig. Majd 2006-ban már egy olyan céggel voltam lent Konstancán egy nemzetközi légi rendezvényen, ami kimondottan repülőalkatrészeket és kisgépeket forgalmaz. Később ott is dolgoztam, munkakönyvvvel, fél évet.

Hogy jutottál odáig, hogy nekik dolgozz?

Szimulátoron keresztül. Van több hálózat, ebből két nagyobb, nemzetközi repülő-szimulátoros. Én az IVAO-ba ([International Virtual Aviation Organisation](http://www.ivaonline.org)) léptem be. Ott az országoknak vannak divíziói, így van felépítve a rendszer. Az illető országban található szimulátorosokat összefogja egy ún. vezető, egy vezetőkár. Ezt úgy kell elképzelni, mintha egy repülési szövetség lenne.

Az a jó benne, hogy a valós életben pilóták, vagy légi forgalmi irányítók ezen a hálózaton pihennek gyakorolva. Nagyon sokat lehet tanulni, mert ők aktív résztvevői ennek a hálózatnak. Na, itt jöttem össze egy román felmenővel is rendelkező szakemberrel, aki akkor a romániai virtuális légtér igazgatója volt. Egy bemutatót kellett készíteni.



Konkrétan megkérte a divízió tagjait, hogy készítsenek egy rövid, kis bemutatót a romániai divízióról, hogy azt tudja népszerűsíteni a 2006-os Romanian International Air Show-n. Ezt a showt úgy kell elképzelni, mint egy nagy autó kiállítást, csak repülőgépekkel. Én bevállaltam, majd jobban összeismerkedtünk, annyira, hogy 2009-ben kint voltam a székhelyükön, az olaszországi Torino mellett. Ekkor csak repüléssel foglalkoztunk, olyan szinten, hogy majdnem minden nap repültünk különböző gépekkel, girokopterekkel, illetve merev szárnyú kisgépekkel.

Olaszországban például a Polgári Légügyi Hatóság 249 kisrepteret tart nyilván. Van is repülési kultúrájuk.

Romániában hány van?

Romániában is sok van, nem tudom a pontos számot, 35-38 létezéséről tudok, elég sok kisreptéren, vagy, ahogy az elmúlt időszakban szárnyra kapott, ún. libalegelőn jártam.

Mi kell ahhoz, hogy valaki repüljön?

Hogy valaki bérelt, vagy saját légi járművel repüljön a román légtérben, ahhoz megfelelő képesítéssel kell rendelkeznie, még a kis, ultrakönnnyű légi járművekre is.

Például girokopter?

Girokopterből is van nem ultrakönnnyű, de az ultrakönnnyűek terjedtek el inkább. Például ami városunkban röpköd, az egy spéci légi jármű kategória, de majdnem ugyanolyan licensz kell hozzá, mint más merevszárnyú, ugyanilyen maximális fölszálló tömegű gépekhez. Többnyire a maximális fölszálló tömeg határozza meg a gépek kategóriáját és ennek megfelelően a szükséges pilótaengedélyt, amit magyarul szakszolgálati engedélynek hívnak.

Nehéz kiváltani?

Egyáltalán nem nehéz megszerezni az alapjogot az ULM-re, az Ultra-Light-Motorised gépekre, csak pénz kell hozzá.

Mit jelent ebben az esetben a pénz? Mennyibe kerül?

Mostanában olyan 4 500-tól 6 000 euróig terjed az összeg. Annak függvényében, hogy milyen géptípussal repül az ember, folyt az oktatás. Megvannak egész konkrétan a megszerzés feltételei. Szigorú szabályozás van, de egy ultra light gépet általában könnyebb vezetni, mint egy gépkocsit, csak több dologra kell odafigyelni, többet kell tudni, nagyobb ismerethalmazt igényel. A vezetés folyamata viszont könnyebb.



Kilenc tantárgyból álló elméleti képzésen kell részt venni: törvények - légi jog, ULM gépismeret, légi üzemeltetés – repüléstervezés, emberi tényezők, meteorológia, navigáció, repülési eljárások, aerodinamika és rádiótávbeszélő kezelési ismeretek. Ehhez jön hozzá a gyakorlati repülés, ami minimum 40 órát jelent, majdnem úgy, mint a sofőriskolánál. Ebből legalább 10 órát önállóan kell repülnie a jelentkezőnek. Az oktató mellette lehet, de minden feladatot ő hajt végre, az oktató csak felügyeli. Ő a pilóta, a pilot in comand. Továbbá legalább 5 óra útvonalrepülést kell végrehajtania, két – az oktató reptértől eltérő – különböző leszállón való landolással.

Romániában inkább magánoktatók vannak. Intézményesítve csak a román repülős klub végez oktatást.

Van jogsid?

Álmom a jogsí. Sokan azt mondhatnák, hogy komolytalan vagyok, mert már tíz éve erre gyúrok, de még sehol semmi. Azt viszont nem mondanám, hogy semmi, igaz, hogy a jogsí nincs a kezemben, de elég sok órát összegyűjtöttem.

2006-ban a RoIAS-on összeismerkedtem több olyan emberrel, aki a tuzlai reptéren dolgozik, majd tettünk egy villámlátogatást is ott. Annyira megtetszett, hogy már akkor mondtam, ide visszajövök. 2007-ben lementem Tuzlára, egy hétig laktam ott, segítettem, amiben tudtam, repülőgépeket tologatni, pucolni, meg ilyenek.

{youtube}ObZwbHFwNmM{/youtube}

Sátorban laktam, használhattam a reptér infrastruktúráját. Nagyon készségesek voltak. Na, itt volt alkalmam repülni egy nagyobbacska géppel, egy Diamond Katanával. Ez a két és fél óra került be hivatalosan a repülőnaplómba.

Hogyan repülsz jogsí nélkül?

Ezt fizikailag úgy oldom meg, hogy szó szerint felpofátlankodok repülőkre. Ezen nincs mit szépíteni. Odamegyek, elmondom, hogy ki vagyok, milyen bajom van, mivel foglalkoztam, foglalkozok, s ha van egy lehetőség, akkor tudnánk-e repülni. Ez ilyen egyszerű.

Legtöbbször tudunk. Nagyon ritka esetben mondják azt, hogy „húzzál el fiam, mit képzelsz?”. Azt szokták mondani, hogy „gyere, beszéljünk” és mindig elvisznek legalább egy iskolakörre, vagy akár egy rövidebb útvonalrepülésre.

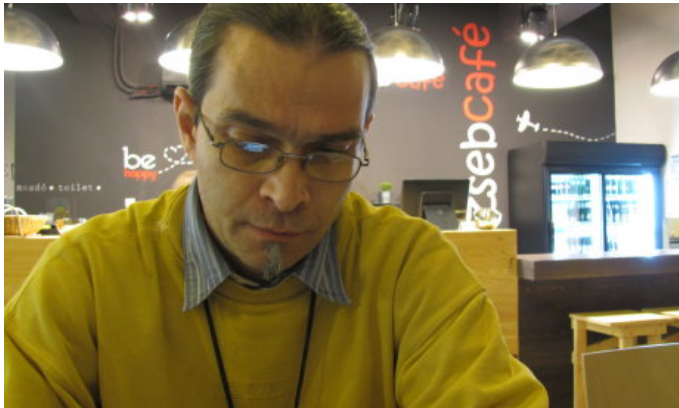
Munkád során van alkalmaid repülni?

Nincs sajnós. Jelenleg topográfusként dolgozok, nincs közvetlen kapcsolatom a repüléssel. Korábban adminisztrátor-féle voltam egy helyi kisreptéren, amikor repültem, ha nem is hetente, de kéthetente igen.

Milyen gépekkel repültél?

Olaszországban több repülőgéppel repülhettem: ELA 07 Cougar, Xenon II, ezek girokopterek, ICP Bingo, Asso, Tecnam P 2004, MXP Calima. És ott van a Cessna, abból is a 172-es, amit gyakran láthatunk filmekben, mert ez a legelterjedtebb GA (General Aviation) gép. Romániában pedig kipróbáltam az Aerostar Festival-t, ICP Vimana-t, az Evektor Sportstar-t, ami egy nagyon

gyors gép, az Apollo Fox-ot, ami ugyancsak népszerű, és aránylag olcsó, a Skyleader 200-at, ezzel jár a volt olasz főnököm, valamint a Robinson R22 helikoptert.



A csicsói és a kalondai repterekről repültem a G1 Aviation G1 típusú gépével. Udvarhelyről pedig a ZEN I típusú girokopterrel. Érdekes módon életem első vezérlés-átvétele egy [PPL köteles](#) gépen (Diamond Katana 20) 2007-os tuzlai tartózkodásom során történt. Ugyancsak Tuzlán volt szerencsém néhány looping és gyors orsó erejéig egy YAK 52 TW-ben ülni.

Ha repülésről van szó, akkor mi az álmod?

Nem feltétlenül szükséges az, hogy ez legyen az a mesterség, amiből megélek. Erről egyébként is lecsúsztam, mert például a kereskedelmi pilótaképzés jó, ha harminc év előtt megkezdődik.

Legyen meg a licenszem, akkor repülhessek, amikor akarok, amikor a meteorológiai körülmények engedik, és repülőgépek közelében dolgozzak, mert az nem lenne munka, az hobbi lenne.

Milyen repülőgéppel repülnél legszívesebben?

Az első szerelmem megmaradt, ez a Diamond Katana 20-as. Kis, kétüléses gépről van szó, de erős és ügyes. Nagyon jól repül. Tényleg könnyebb vezetni, mint az autót.

MIG-29-essel szeretnék repülni. Azért próbálnám ki, mert összeismerkedtem Tuzlán egy nyugalmazott MIG-29-es pilótával, és vannak magyarországi ismerőseim, akik szintén MIG-ekkel dolgoztak, nagyon sokat meséltek. Az a tapasztalat, hogy mai napig is az egyik leghatásosabb harci gép. Olyan dolgokra képes a levegőben, amit nehéz kibírni ájulás nélkül. Ha viszont kibírod, akkor leírhatatlan.

Egyébként 20 ezer euróért lehet repülni MIG-ekkel Oroszországban. Úgynevezett sétaröptetéseket végeznek. Felvisznek 20 kilométeres magasságba, ott már látszik a Föld görbülete rendesen, majd különböző manővereket hajtanak végre, amíg bírja az utazó.

Szálljunk le a földre. Szerinted szükség van repülőtérre Székelyföldön, Hargita megyében?

Két dolog van. Van, amit a szívem mond, és vannak tények. Én azt mondom, ha a szívemre hallgatok, hogy legyen reptér. Én is, és más is repülhessen. Szívesen megismertetem másokkal is a repülést. Szimulátoros világban elég sokszor hívnak rádiónavigációt oktatni.

A másik, a ráció. Nincs fejlett infrastruktúra. Mindenki beszélhet uniós fejlesztésekről, a beruházók idevonzásáról, de ide a kutya nem jön el addig, amíg bármikor nem jöhet ide, és bármikor nem mehet el innen. A közlekedés katasztrofális. Nincsenek autópályák, nincs vasút. Az utakon nem lehet nagy forgalmat bonyolítani.

Az igazság a két reptér között van

2015. január 22. csütörtök, 14:44

