



Légi bemutatók orvosi javallatra

Versenyzés helyett show time

Bemutató repülés Szegeden és Athénban, több ezer kilométeres túrázás Európa felett egy piros kis kétfedelűvel. Ezt a kúrát javasolja dr. Martin Gráf repülőorvos és barátja, dr. Jon Grazer sebész.

Akik kilátogattak idén szeptemberben a szegedi repülőnapra, saját szemükkel is láthatták dr. Martin Gráf repülőorvos, műrepülő-pilóta bemutatóját kis piros kétfedelű Christen Eagle II-es repülőgéppel. A repülőorvos-kardiológus azonban nemcsak az alföldi repülőtéren tartott igen látványos bemutatót, hanem két héttel később a görög fővárosban megrendezett Athen Flying Week International keretében is, ahol mintegy hatvanezer érdeklődő látta a pilóta légi programját. Az elhatározásról, az előkészületekről, a szegedi és az athéni bemutatókról személyesen számolt be dr. Martin Gráf az Aeromagazinnak.

2017 igen sikeres esztendő volt a repülőorvos kardiológus-pilóta számára, miután megnyerte a német műrepülő-bajnokságot. Ám az egész éves versenyzést követően úgy gondolta, hogy ideje új vizekre evezni, mert szerette volna más területen is kipróbálni magát. Méghozzá egy olyan közegben, ahol korábban csak nézőként lehetett jelen: a repülőbemutatók világában, közreműködőként, azaz műrepülő-bemutató pilótaként. A 2018-as repülőnapok közül a szegedi és az athéni hétvégék számítottak a legígéretesebbnek számára, így ezek kerültek a listája élére. Persze ahhoz, hogy egy műrepülő pilóta a közönség előtt is bemutathassa a tudását, nem elég csak beülni a repülőgépbe és csinálni egy-két flikflakot az égen, hanem minden eshetőségre felkészülten egy kész programmal kell nekifogni a szezonnak. Gráf doktor is így tett, és idén februárban elutazott Floridába, hogy ott kezdjen hozzá a 2018-as idényre való felkészüléshez. Segítőnek felkérte Steve Wolf oktatópilótát, aki az Egyesült Államokban jól ismert Sean Tucker műrepülő

lő mentora. Rajta kívül a kardiológus-pilóta régi barátja, egyetemi iskolatársa és korábbi repülőoktatója, dr. Jon Grazer is csatlakozott a csapathoz, aki egyébként főállásban plasztikai sebész Los Angelesben. A trió közösen dolgozta ki azt a bemutatóprogramot, amellyel már ki lehetett állni egy repülőnap szakértő közönsége elé. Gráf dokornak olyan műrepülőfigura-kombinációt állítottak össze, amelyet bármilyen – repülésre alkalmas – időjárási körülmény közepette be tudott mutatni, akár alacsony felhőzet, akár erős oldal-szél esetén is. A legkülönfélébb szabad stílusú manőverek mellett a dugóhúzókat szinte minden variációját kipróbálták, hogy megtalálják a közönség számára leginkább tetszőt. A kottában szereplő elemeket végül úgy állították össze, hogy az forróságban és „híg levegőben” is kellően látványos legyen a publikum számára. A kűrben így lapos dugó, különféle orsókombinációk, fekvő nyolcas, leborítások és más olyan figurák is szerepeltek, amelyeket biztonságosan be lehetett mutatni a 100 és 600 méter közötti boksztban. Jon Grazer,



Fotó: Martin Gráf, Adrian Hohenteller, AFWI

Besenyei Péter és Martin Gráf Szegeden



Passau felett repül a kis gép

es. Magyarországot elhagyva egyre nagyobb és nagyobb hegyek magasodtak a gép előtt. Szkopje felé közeledve olyan régiók felett repültek el, ahol voltak már 10-15 perces etapok is, ahol semmilyen autótút vagy vasútvonal nem segítette a tájékozódást. Mindössze egy-két aprócska falu volt látható itt-ott. Miután elérték az albán-macedón-görög közös határt, már 2600 méter magas csúcsok között kellett átrepülniük. Csodálatos látkép tárult eléjük az út ezen szakaszán, például a magasból csodálhatták meg az Ohridi-tavat, amely sajátos ökoszisztémájának köszönhetően már a világörökség része. Majd továbbrepülve a Píndosz-hegység következett, amelynek legmagasabb pontja a 2686 méteres Szmólikasz. Egyetlen félelmük csak abból adódott, hogy hol tudnának leszállni itt a törekeny kis géppel, ha most valamilyen műszaki meghibásodás állna elő. De inkább nem törődtek ezzel az eshetőséggel, és haladtak tovább Athén irányába.

Ha valaki azt gondolná, hogy a kisgépes repülés Németországban túlszabályozott, akkor az nagyot nézne a dél-európai régióba érve. Ott repülési terv nélkül még felszállni sem lehet! Az irányítók folyamatosan kéri a pilótától a waypointokat, a légtérhatárok elérését, helyzetjelentést arról, hogy éppen hol tartózkodik a repülőgép az adott légtérben, a tervezett érkezés időpontját, illetve a következő ellenőrző pontra érkezés várható idejét. Szerencsére Jon és Martin igen összeszokott párosnak számított a levegőben, ennek ellenére számukra is komoly kihívást jelentett, hogy az irányítók elvárásainak minden tekintetben megfeleljenek. Emellett arra is folyamatosan figyelmet kellett fordítaniuk, hogy olyan repülőtereket válasszanak az útvonal során, amelyek nyitvatartása megfelelt a tervezett repülésnek, és még repülőbenzinnel is szolgálnak. Vannak arrafelé ugyanis olyan repülőterek, amelyek hivatalosan csak délig tartanak nyitva, majd este megint kinyitnak egy-két órára. Persze érthető ez a fajta idő-

Technikai leszállás Szkopjében



A Balaton látképe madártávlatból

Show time



Egy kis műrepülés



Érkezés Athénba



aki maga is a repülés megszállottja, nagyon megörült, amikor visszaigazolták barátjának meghívását Szegedre és Athénba, főleg azt követően, hogy a kardiológus-pilóta felajánlotta neki a gép hátsó ülését a túra során. Ezzel meg is alakult az utazó cirkusz csapata.

Persze azt azért hozzá kell tenni a történethez, hogy a Christen Eagle II-es kisgépet nem kimondottan arra tervezték, hogy két pilótával túrarepülésre használják. Mondhatni igen spártai körülmények vártak rájuk a tervezett utazás során. Fogkefe és hajózóruha volt a mottójuk a pakolás tekintetében, ám szerencsére ennél azért valamivel több holmit is be tudtak pakolni a kis helyre kettőjük részére. Azzal is tisztában voltak, hogy egy-egy repülés alkalmával maximum 550 km-es távolságra tudnak eljutni, ha a navigációs tartalékot is felhasználják a Christen Eagle II-es kis méretű üzemanyagtartálya miatt. Alapesetben viszont mindössze 350 km volt a kis piros kétfedelű maximális hatótávolsága. Mivel olyan helyekre terveztek célállomásokat a géppel, ahol korábban még soha nem jártak, nagyon elővigyázatosan kellett az útvonalat megtervezniük, hiszen igen limitált volt azoknak a repülőtereknek a száma, amelyeket használni tudtak a repülés során Délkelet-Európában.

Szeptember 12-én vette kezdetét a nagy kaland. A Frankfurt melletti Egelsbachból indultak Straubing és Wiener Neustadt érintésével Bécsbe, ahol egy éjszakát megszálltak. Sok régi kellemes emlék tört fel itt a műrepülő-pilótákból, mivel itt végeztek egykor az iskolai tanulmányait.

Másnap a jó időnek köszönhetően a Balaton felett elrepülve jutottak el a célállomásra, Szegedre. A magyar kisgépes tájékoztató szolgálat nagyon készséges volt velük, szinte egy direkt száron repülték végig az útvonalat a magyar légtérben. Szegeden szívélyesen fogadták őket, nem kis médiafelhajtással megspékelve. A csütörtök a gyakorlás jegyében telt, a péntek, szombat, vasárnap pedig már a bemutatók napjai voltak.

Igen színvonalas hétvégét szerveztek a szegediek a repülőbarát nagyközönségnek, hiszen olyan hírességek vettek részt rajta Gräf doktoron kívül, mint Besenyei Péter műrepülő-világbajnok, a Baltic Bees és a Flying Bulls bemutatókötelék. Emellett a világ egyetlen repülőképes Li-2-es repülőgépe is egész nap fel-le szállt a szegedi repülőtéren. Nagy öröm volt Martin számára, hogy személyesen is találkozhatott és beszélhetett Besenyei Péterrel, akinek a munkássága komoly hatással volt repülő-pályafutására. A repülőnapot követően még arra is jutott idő, hogy ellátogassanak a szegedi borfesztiválra a város főterére. Összességében egy nagyon színvonalas repülőnapnak lehettek a részesei, ahol profi szervezőkkel, a repülés iránt rajongó látogatókkal találkozhattak. Alig győzte a műrepülő-pilóta az autogramosztást a sok érdeklődőnek és kisgyerekeknek. Martin Gräf reméli, hogy jövőre is meghívást kap majd a nagy sikerű szegedi repülőnapra.

A hazai rendezvény után Délkelet-Európa felé vette az irányt a Christen Eagle II-

rend is, ha az adott légikikötőbe mindössze napi egy-két menetrend szerinti járat érkezik reggel és este.

Az egyik szár repülése során Belgrád és Szkopje között például az is előfordult a párossal, hogy az irányító olyan kitérő manőverre utasította őket, amely 15 perces repülésiidő-többletet eredményezett. Majd a szkopjei repülőter közelkörzetébe érve újabb 15 perces várakozásra kényszerítették a kis Christen Eagle II-est, amelynek amúgy is korlátozott az üzemanyag-kapacitása. Nem csoda, hogy a leszállást követően mindössze 16 liter üzemanyag maradt a gép tartályában. Ez után az élmény után a két pilóta már biztos volt abban, hogy a hazaúton jóval rövidebb etapokat repülnek csak le Belgrád felé Nis és Paracin beiktatásával, ahol szintén volt lehetőség repülőbenzin tankolására. Bár a repülőút során mindenhol szívélyesen fogadták a pilótákat a repülőtereken dolgozók, rutinellenőrzéssé vált az útlevelek átvizsgálása, sőt a görögországi Joánina repülőterén még a csomagjaikat is megröntgenezték egymás után két alkalommal a biztonság kedvéért...

Joáninából már egyenesen a tanagrai katonai repülőterre vezetett az útjuk, hogy részt vehessenek az egész hétvégén át tartó athéni air show-n. Amíg Martin repülte a bemutatót, Jon a hangosbemondón beszélt a programról a nagyközönségnek. Bár az időjárás nagyon kedvező volt, a 15-20 csomós oldalszélben nem volt könnyű folyamatosan a nézők előtti bemutató légtérben tartani a gépet. A 3000 méteres futópálya viszont komoly segítséget adott a pilótának a tekintetben, hogy mindig a megfelelő helyre pozicionálhassa magát, a lehető leglátványosabbá téve a show-t. A program végén kitörő tapsvihar nemcsak Gräf doktornak szólt, hanem az 1986-ban épített Christen Eagle II-es repülőgépnek is, amely szintén jelesre vizsgázott.

A kimerítő hétvége után nem maradt más hátra, mint a hazarepülés megszervezése és végrehajtása. Igyekeznie kellett a párosnak az indulással, mert a rendezvényt követő szerdára már komoly időjárásromlást ígértek a helyi meteorológusok. Ezért a lehető leg hamarabb el is indultak visszafelé, hogy a leggyorsabban teljesíteni tudják az Egelsbachig tartó 1750 kilométeres utat. A hazafelé vezető repülés során ismét Szegeden aludt egy éjszakát Martin és Jon, s ezt követően már Németország és a kiindulási repülőter várta őket. A teljes útvonalrepülés és a bemutatók együttesen több mint huszonkét órás repülést jelentettek Martin számára.

Ami pedig a repülőorvos-pilóta első bemutatószezonját illeti, az messze a várakozások felett sikeredett. Ha tavaly novemberben valaki azt mondta volna neki, hogy ekkora kalandban lesz része idén ősszel Szegeden és Athénban, biztosan kineveti, és nem hiszi el a jóslatát. Mindenesetre Gräf doktornak már most megvan az első meghívása a 2019-es évadra, amelynek dátuma már be is került a jövő évi naptárába!

M. G.



Egy kis háton repülés

Martin Gräf és a Christen Eagle II-es műrepülőgép



Hazafelé naplementében

