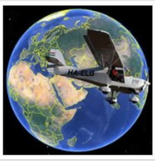

Földkerülés Expedíció

Földkerülés Expedíció
22 órája ·

Nem szeretnénk minden támadást egyesével megválaszolni, de mint hogy ez a cikk szakmai alapokon nyugszik és jellemtelen hozzáállásokat is tartalmaz, ezért most az egyszer ezt megtesszük.

A történet megértéséhez némi előzményt le kell írnom.

Diplomáciai vezetőből áruló:
Miklós Péter mint diplomáciai támogató jelentkezett az expedíció segítségére. Azt ajánlotta, hogy segítséget nyújt politikai és szakmai szervezetek támogatását felépítve, hogy ezen nyílt támogatás mentén anyagi támogatókat szerezzen.
Nem kért pénzt a munkájáért, hanem a szponzorok által fizetendő összegből szeretett volna jutalékot kapni. Igyekeztem gáláns lenni és felajánlottam 50%-ot.
A szakmai szervezeteket végül én kerestem meg és híres nagyjainkkal szintén én vettem fel a kapcsolatot. Az MRSZ (Magyar Repülő Szövetség) és az NKH (Nemzeti Közlekedési Hatóság), Besenyei Péter, Kántás Andor stb. mindenki támogatja az expedíciót. Miklós Péter egyedül Farkas Bertalant kereste fel, aki szintén támogatta a repülést, amit mégegyszer ezúton is köszönök neki.
Ezt követően Péter olyan felhatalmazást kért, amivel az expedíció felett átvette volna az irányítást. Olyan valóságtól elrugaszkodott tervet dolgozott ki, amivel én nem értettem egyet, mint például, hogy terepjáróval egy stáb a földön kövessen minket. Csillagászati költségeket hirdetett (30.000.000 Ft-ot) és így igyekezett szponzorokat keresni. Mint hogy a meghatalmazást nem írtam alá, amiben Miklós Péter aláírási jogot kapott volna az expedíció bármely kérdésében, a szóbeli felhatalmazást visszavontam és békésen elváltunk egymástól 2017 március 14-én.
Itt nem állt meg a történet. Kaptam egy levelet valakitől, amibe belinkelte a Miklós Péter rendőrségi körözési értesítőjét. Így derült ki, hogy Miklós Péter csalások miatt elítélt, körözött ember.
Arról értesítettek, hogy Miklós Péter egy párhuzamos expedíciót kezdett szervezni. Én csak sok sikert tudtam kívánni hozzá. Miklós Péter az elvállás után felhívta az egyetlen szponzorunkat, hogy ne támogasson minket, mert úgy sem sikerülhet ez nekünk. Erre már reagáltam, de viszonylag szolidan.

Orosz kommunikátor:
Helembai Szilárd. Ő jelentkezett orosz kapcsolattartónak. Ő volt az egyetlen, aki pénzt kért a segítségért. 3.000 Ft-ot óránként. Arra kértem, hogy az orosz repterekkel vegye fel telefonon a kapcsolatot, mivel a levelekre nem válaszolnak. Szilárd ezt el is kezdte csinálni. Arról tájékoztatott, hogy a keleti szektorban csak oroszul tudok majd rádiózni. Így hosszas orosz tanításba kezdett szintén 3.000Ft-os óradíjért. Szilárd tartotta a kapcsolatot az orosz és a belorusz hatósággal is. Miután 197.800 Ft-ot kifizettem neki, kiderült, hogy a beloruszok azért nem válaszolnak, mert a faxot, amit állítólag Szilárd elküldött nem kapták meg. Felhívtam angolul a Beloruszokat, elküldtem nekik a faxot, amire másnap vissza is küldték az engedélyt. Pávellel, az orosz légügyi felelőssel 5 nap alatt kidolgoztunk közösen, Szilárd nélkül egy olyan tervet, amit engedélyeztek. Kiderült, hogy nem is repülhetünk orosz nyelvű rádiózási körzetben, így a teljes orosz tanulás Szilárd téves információján alapulva felesleges volt. Szóval Szilárd az ügyeket nem, illetve rosszul intézte, félretájékoztatott és időnket, pénzünket rabolta. Szilárd nem kiszállt az expedícióból, hanem helyette magam intéztem el az engedélyeket, így feleslegessé vált a közreműködése. Számításai szerint a kifizetett 180.000 Ft-on felül még 17.800 Ft-al tartoztam neki, amit házhoz vittem a kialakult helyzet ellenére. Ezek után Szilárd a bizalmas információkat kiadta a sajtónak. Én ezt árulásnak hívom. Amire hivatkozik, hogy a mi nem akartuk követni az orosz engedélyt ez nem igaz. Annyit mondtam Szilárdnak, hogy az irányításnak jogában áll az útvonalon eltérő magasságot adni a kérthez képest.

4000m és az oxigén:
A repülőgép üzemeltetési utasítása és az eddigi sportrepülési ismereteim egybevágólag azt mondják, hogy 4000m-ig lehet oxigén nélkül üzemeltetni a repülőgépet. 4000m kb 13.333 Feet. Ami azt jelenti, hogy FL130- on repülhetünk. Ha az irányítás megenged FL150 helyett FL130-at, már jók is vagyunk, ha nem visszafordulunk. FL150 módosítható, de nem adható ki alacsonyabb. Ilyenek az orosz szabályok.

Rádiózás:
A tapasztalat természetesen gyakorlattal jön. 4000 órát repültem, ennek csupán a 5%-a volt nemzetközi. A konkrét közzétett rádiózásban nem találtam kiemelkedő hibát részemről. FL080-at kértem, ami helyett 8000 feetet kellett volna (majdnem ugyan az. Egyszerűen, csak elhibáztam, mert az elérését már Szlovákiára számoltam, ahol emlékeim szerint az átváltási szint alacsonyabb.) Továbbá úgy tudom, hogy ATC engedélyt repülés közben is ki lehet adni, pláne ha csak a levegőből benyújtott repülési tervre gondolok.

Gép súlya:
Valóban a gép súlykorlátja igen csak beszorít minket, de ezzel a hatóság is tisztában van és akkor is tisztában volt, amikor az írásos támogatását kiadta az expedícióra. Ugyancsak az MRSZ is tudott a súly anomáliákról, ahogy az említett cikk írja, mégis kiadta az írásos támogatást. Itt említem meg, hogy a repülőgépünk az amerikai piacon 560kg-os max felszálló súllyal repülhet AZONOS műszaki tartalom mellett. Erre lett méretezve és tesztelve is. A magyar hatóság nem tud mit csinálni, mert az LSA kategóriát (560kg) a fejlesztési minisztériumnak kéne átvennie és alkalmaztatnia, de nem lépnek. Szlovákia már megtette.

Amerika után:
Az útvonalat, amit kinéztünk rendszeresen repülik le Cessnák VFR-ben Európáig hasonló felszereléssel.

IFR:
Se a gép, sem én nem vagyok IFR alkalmas. nem is tervezünk sehol IFR-t repülni. Az, hogy mi IFR útvonalat követünk VFR szerint, az pedig megengedett.

Jégtelenítő rendszer, Pitot cső fűtés:
Ez a repülőgép és még a sportrepülőgépek 98%-a nem rendelkezik jégtelenítő rendszerrel. Nincs is rá szükség, ha csak jó időben repül az ember.

Ez a többszörös árulás, ahol egy páran csak a saját érdeküket nézték elgondolkoztatott arról, hogy érdemes-e küzdeni? Úgy gondolom, hogy az üzenetünk miszerint a másikban is mi lakunk, igencsak időszerű, hogy eljusson az emberekhez. Igen furcsa érzés egy magyar sikerért a magyarokkal küzdeni. Minden rekordrepülés az emberi és műszaki teljesítőképesség határait súrolja. Azon dolgoztunk időt és pénzt nem kímélve hónapok óta, hogy a magyarok is végre elmondhassák magukról, hogy körberepülték a földet. Szeretnénk üzenetünket eljuttatni a az emberekhez, de nem könnyítik meg a dolgunkat. Ez a cikk csak egy fricska, kérdések, melyeket mi is feltettünk magunknak az expedíció szervezése során, de mindig pozitívan és a cél megvalósítását látva magunk előtt.
Ami igazi probléma, az az, hogy ma kaptuk meg a visszajelzést az orosz operátortól, hogy az első orosz reptér május 6.-án, nyit csak ki, lehet, hogy csak aznapra. Azt látjuk, egy ilyen repülés megvalósításához nem repülni kell tudni és bátor szívvel nekivágni fáradtságot nem kímélve megszervezni az expedíciót. Tőmöntelen pénz kell és a hatalom támogatása...Elengedni az egész expedíciót még nem állok készen, mert úgy érzem azzal cserben hagyom a segítőinket, a Jóistent és a hazámat is, de lassan a lehetetlennel küzdök. Holnap elrepülünk Lublinba, ahogy az időjárás engedi...

Ha az emberek a másikat idegennek tekintik, annak további háborúskodás lesz a következménye... Alszunk még egyet az egészre.

Íme az említett cikk:
https://legikozlekedes.com/.../lelepett-a-magyar-foldkerulo.../...

Tetszik Hozzászólás Megosztom
45 Időrendben
2 megosztás 19 hozzászólás

Közösség
Bejegyzések keresése az oldalon
1318 embernek tetszik, és 1420 ember követi.
Lukács Tibor és további 9 ismerős
Az oldal ajánlása az ismerőseidnek

Névjegy

Üdvözlünk!
Nyomon követheted a Föld körberepülését és az azt megelőző készülődést. Beszámolunk sikerekről, és sok képpel, videóval adjuk át élményeinket.

http://www.apollofox.hu/

Látogatók bejegyzései