

HA-001

A magyar ballonozás lapja



Tartalom

- 📍 Elstartol a HA-001 Magazin! Főszerkesztői köszöntő
- 📍 Punka György: A modern hőlégballon-repülés kezdete
- 📍 Bakos Attila: 1983-ban történt – hőléggömbbel 8040 méteren
- 📍 Horváth Ferenc: Hőlégballonnal a világ körül (India, Alpok, Japán)
- 📍 Sós Mihály: Hőlégballongyártás Magyarországon
- 📍 Nagy Péter: Hőlégballon-szövetségek Magyarországon
- 📍 Pálffy István: A magyar hőlégballonozás sajtója
- 📍 Ballonpiknik 2022: Az 1. magyar hőlégballonballon-konferencia Ócsényben
- 📍 Ballonpiknik 2023: A 2. magyar hőlégballonballon-konferencia Ócsényben

Elstartol a HA-001 Magazin!

📍 FŐSZERKESZTŐI KÖSZÖNTŐ



A mai digitális világunkban nem is kell sok bemutatkozás, hiszen bárki néhány kattintással mindent megtudhat az **Első Magyar Hőlégballon-történelmi Gyűjteményről** – közismertebb nevén az **Ócsényi Ballonmúzeumról** –, illetve az azt működtető **Pannónia '76 Alapítványról**. Tavaszi és őszi rendezvényeink már kialakultak, és most egy magazint indítunk útjára, hogy ilyen módon is tájékoztatni tudjuk az érdeklődőket, illetve tovább íródjon a magyar ballonos történelem.

Bemutakozó számunk felvillantja az **első magyar hőlégballon-konferencia**, vagyis a **2022-es, Ócsényi Ballonpiknik** előadásait, miközben soron következik a **2023-as Ballonpiknik**, hogy egy újabb kétnapos konferencia keretében megismerhessük a ballonozás különféle vetületeit. (További híreik a Pannónia '76 honlapján.)

Reményeink szerint évi két számmal jelentkezünk, ha nem is mindig papírformában, vigyázva a környezetünkre. Fogadjátok szeretettel Ócsényből ezt a ballonos magazint, amelyet a magyar hőlégballonos társadalomnak, a ballonozás és a repüléstörténet iránt érdeklődnek számunk.

Sós Mihály, a P '76 Alapítvány titkára



Punka György: A modern magyar hőlégballon- repülés kezdete

A REPÜLŐ DÍSZTÖK

Negyven esztendővel ezelőtt egy, addig a környéken még sohasem látott, furcsa szerkezet emelkedett a levegőbe az **őcsényi repülőtér**en. Olyan volt, akár egy nagy, zöld, csíkos díszítő. Rajta a jelentőséges lajtsromjel: **HA-001**. Körülötte néhány izgatott ember rohagált, fel-felemelt fejjel vizsgálva a hólyag állapotát. A több emeletnyi, méltóságteljesen ingadozó díszítő alatt egy alumínium kosárban a Repülőgépes Növényvédő Állomás egyik fiatal mérnöke, **Balikó Pál** állt. Egyik keze a hosszú zsinórral működtetett csapon, a másik – mint egy igazi kapitányé – a kosár peremén. A körülállók hátrahőköltek, amikor a feje felett lángszóróként lobogó cső időnként hatalmas lángot küldött a zöld hólyag belsejébe.

Aztán a kosár alja lassan emelkedett a földtől. A körülállók odarohantak, a kosár peremét markolva húzták vissza, mielőtt még túlságosan magasra jutna. A kosárról erős kötél lógott a melléte lassan haladó ZIL teherautó platójára fektetett, homokkal töltött, a kötéltre rögzített zsákokhoz. A hatalmas, fordított „esőcsepp” lassan, lebegve úszott Decs irányába, alatta a döcögő autóval és a lépteiket a gyenge szellőtől fel-felgyorsuló „óriástök” sebességéhez szaporázó segítőkötől kísérve. A zsáknehezékek egymás után emelkedtek a levegőbe. **1976. november eleje** volt.

A LEVEGŐÉGBE FELMENŐ GOLYÓBISOK

Az egyik első magyar „hőlégballonos”, Gyarmathi Sámuel 1751. július 15-én született Kolozsvárott. Mint ahogyan sokan mások abban az időben, a maga módján polihisztornak számító, az ásványtannal foglalkozó férfi orvos, nyelvész és (a megélhetés érdekében) gazdag családok gyermekeinek nevelője volt, ami a tudományok sokféleségében való jártasságát is megkövetelte. A Montgolfière fivérek kísérleteinek idején éppen a jeles politikus, költő és híres könyvgyűjtő, gróf Ráday Gedeon két unokája mellett nevelősködött. Ahogyan Euró-

pa-szerte másutt is, maga Gyarmathi is érdeklődve hallotta a híreket, és kedvet kapott egy ballon szerkesztéséhez. Gazdáinak így írt erről 1784 januárjában:

„A levegőégbé felmenő Golyobist a' minaptak nevetők Pécelen, de látom, ez most a Tudos Világnak leg főbb és kedvesebb mulatoztélja lön.”

Arról is beszámol, hogy Bécsben februárban szándékoznak felbocsátani egy léggömböt. Márciusban már arról ír, hogy a császárvárosban egy ballon három emberrel emelkedne a levegőbe, és az eseményen a császár is megjelenik majd. Mint írja, „Pozsonyban egy Price nevű „ánglus” felbocsátott egy golyóbist, de első próbálkozása „kudarcos” volt, a „fizikátlan pozsonyi seprölék” kigúnyolta. A következő alkalommal azonban a ballon a Szent István templom tornyának magasságáig emelkedett: „a szélről el ragadtaték és viteték keresztül a Dunán Eszterház fele, a' melyre szememmel egy fertály óráig kísérém, és többé nem látván, gyanitom, hogy leg alábbkét mértföldig el szaladott innét.”

Gyarmathi 1784. május elején két ízben is felbocsátotta ballonját Pozsonyban. A másodikon, amelyről a Magyar Hírmondó 1784. május 15-i száma is beszámolt – maga gróf Batthyány József bíboros is megjelent. (A szerkezetekről értelmezhető vázlat nem maradt fenn.)

GULYÁS GÉZA NEKILÁT

Az újkori magyar hőlégballon „kitalálása” és megvalósítása a Repülőgépes Növényvédő Állomás egyik szerelőjének, **Gulyás Gézá**nak az ötlete volt. Természetesen Ő sem maga „jött rá” a dologra, állítólag az *Élet és Tudomány* egyik számában olvasott egy cikket az amerikai próbálkozásokról. Mint minden nagy kísérletező, ő is a légi jármű modelljével kezdte.

Kaposvárott, az RNÁ repülőtérén készült el a műanyag fóliából összeragasztott, kis ballon, amit azután meleg levegővel töltöttek meg, és mit ad Isten... repült!



Magyarországon mindenesetre még a megfelelő anyagok és a szükséges dokumentáció sem állt rendelkezésre. Gulyás a különböző elképzelések szerinti ballon megtervezésére a technológiai osztály fiatal mérnökét, **Vona Istvánt** beszélte rá – bár különösebb biztatásra nem volt szükség, az elgondoláért ugyanis szinte mindenki egyöntetűen lelkesedett. Mint azt Vona később elmondta:

„A Pannonia alakját (egy gömbhéjhoz csatlakozik alul egy kúphej) Balikó Pali álmodta meg a szeletszámmal együtt, ehhez nem nyúltam hozzá. Volt néhány kezdetleges rajz is a kupolához. Amikor bekapcsolódtam, az eredeti oldaltépzárás volt, nem volt felül dugója, ezt még nem én alakítottam így. Ez azt jelentette, hogy az üritéshez egy szeletet a ballon tetejétől a teljes átmérőig befelé ki kellett tépni. A kitéphető szelet két oldala végig tépzárás volt. Később azután láttuk az akkor korszerű, felül dugós ballonokat, és a kezdeti sikeres függeszkeedések, repülések után látszott, hogy érdemes korszerűsíteni a Pannoniát – már csak azért is, mert a végleges terveket el kellett küldeni a hatóságnak a típusalkalmassági megszerzése végett.

Akkor készítettem el a teljes gyártási rajzdokumentációt úgy, hogy már felülre került az üritőnyílás. Persze ez még mindig nem a később (és most is) használatos, belső nyomásra záródó, levegőben is nyitható „éjtőernyő-konstrukció” volt, hanem az akkor általunk látott (és mindenütt alkalmazott), körben tépzárásos kiürítődugó. (Tebát csak akkora átfedés volt a dugó és a kupola nyílása között, amilyen széles volt a tépzár.) Nyilvánvaló, hogy ez csak földön, üritésre volt használható, a repülés közbeni manőverezésre nem. Először vázlatokat készítettem az átalakításhoz, majd ezek alapján megtörtént a kupola módosítása. A változtatás után persze többször kipróbáltuk, és amikor látszott, hogy megfelel, elkészítettem a végleges dokumentációkat (összeállítási rajzot + részletrajzokat) az akkori módi szerint tussal, pauszon. A pauszokról készült szalmiákos másolatok kerültek a hatósághoz.”

A ballon anyagát is úgy „kellott kitalálni”. Gulyás járta a különböző, textilipari cégeket, hogy olyan burkolatot

készíthessenek, ami „hasonló az esőköpenyekéhez”. A győri Graboplast egy ballonanyaghoz hasonló, Graboplast Polyamid 6-ot készített. Ez ugyan nehéz volt (120 grammos), valamint a ma már általános, a biztonság szempontjából alkalmazott kereszt szövés is hiányzott, de poliamid volt a típusa. A tervezők szerint akkor ez tűnt a legmegfelelőbbnek. Ebből vásárolt az RNÁ kárpitós műhelyének vezetője, **Németh István** egy adott mennyiséget a cég műszaki igazgatójának, **Fazekas Józsefnek** az engedélyével.

Fontos és a korra jellemző az, hogy a **Repülőgépes Szolgálat Repülési osztálya**, sőt, mondhatni, egész vezetősége a ballonkísérletek mellett állt, és ennek a szimpátián kívül viszonylag egyszerű emberi okai voltak. Az akkor az Üzemeltetési csoportnál dolgozó Gulyás Géza az ügyeletre beosztott gépkocsivezetőkkel, **Nyisztor Lászlóval** és **Váradai Sándorral** hosszasan beszélgetett terveiről. A két lelkes fiatalember a hivatalos, vidéki utak során az utasoknak, a Szolgálat vezetőinek gyakran beszélt a ballon terveiről, akik így szinte napi értesüléseket szerezhettek a kísérletek állásáról, az aktuális technikai vagy éppen gazdasági gondokról. Nyisztor László hozta el a Lengyel Kultúra boltjából Badovszky György főmérnöknek a lengyel repülőújság, a *Skryzdlata Polska* számait, amelyek egyikében egy ottani gázballon-találkozóról jelent meg híradás. A lefordított cikk alapján kereste meg a Szolgálat a lap kiadóját, akik a kapcsolatfelvételi szándékot **Stefan Makne** (1927. 09. 04. – 2011. 10. 26.) ballonpilótához, a poznani repülőklub oktatójához továbbították.

A hatalmas felületek varrását a cég kárpitós műhelyében Rózenberszkiné, Marika néni végezte, mert igazi ipari varrógép csak ott volt, és segítséget adott Németh István, Jávor Pálné, Hajdú Károly is.

A ballon első kosara szegezelt alumínium vázzal, vászonborítással készült, hiszen repülőgépeket üzemeltető, javító cégről volt szó. A földet éréskor fellépő erő dinamikájával senki sem számolt. Az első repülések, leszállások során a kosár előbb csak deformálódott, majd a szegecses elszakadtak.

A hideg levegő felfűtéséhez a kísérleteknél előbb a repülőgépmotorok téli melegítésére használt, forrólevegős előmelegítőt alkalmazták, de ez – bár a ma használatos ventilátort pótolta ugyan – nem volt kellően hatásos. Ennek ellenére sikerült (meglehetősen lassan) feltölteni a ballont egy emelőerő-méréshez a Budaörsi Repülőtér kompenzáló betonjánál. A résztvevők maguk sem számítottak a bekövetkező sikerre.

A ballon megtelt, majd felállt, a dinamométerrel összekötött kötelek megfeszültek, majd reccsenve elszakadtak, és a „zöld szörnyeteg” emelkedett a földről.

Himbálózva sodródott Budaörs irányába, és ahogyan lassan hűlni kezdett, egyre lejjebb ereszkedett. A felkészítők árkon-bokron át rohantak utána – attól rettegetek, hogy ha valakire ráesik, az megsérülhet, vagy ha vezetékét szakít, abból kártérítési per lesz. A falu egyik keskeny utcájában találták meg, egy kerítésre fennakadva. Nagyobb baj nem történt, de a repülőtéren a további ballonkísérleteket jó időre megtiltották.



FÖLDI PRÓBÁK, TARTÓS LEBEGÉS ÉS AZ ELSŐ REPÜLÉSEK

A tartós lebegéshez azonban a bejutott levegőt továbbra is melegíteni kellett. Erre szolgált a burkolatba magukkal vitt mobil, egycsőű „lángszóró”, a **fáklya**, amellyel a kupola belsejébe állva, óvatos lángfröccsökkel melegítették a levegőt mindaddig, amíg a kupola eléggé megtelt, és végre a főgőt használhatták.

A mai ballonosok közül sokan talán nem is tudják, mi is volt az a fáklya. A hőskorban a ballon száját megemelték

ugyan, de nem volt kellő teljesítményű szerkezet arra, hogy a hólyagot megtöltsék levegővel. Ezért „paplanoztak”, azaz a ballon anyagát két oldalról lengetve juttattak levegőt a burkolatba. Az első időkben még alumínium profilokat is készítettek, amelyeket a segítők rudakon tartottak, hogy a ballonszáj nyitva maradjon. Ezután a kapitány bement a ballon belsejébe, és begyújtotta a hosszú tömlővel a kezdetleges „lángszórót” (ami egy kint elhelyezett gázpalackkal volt összekötve), és előfűtötte a benti levegőt. Nem volt veszélytelen mulatság!

Megjegyzendő, hogy a **modern kori hőlégballon-repülés megindulását tulajdonképpen a fűtőanyag-forradalom, a földgáz és különösen annak palackozott, szállítható változatának megjelenése jelentette.** A ballon levegőjének melegítése nem igényelt többé nehezen szállítható, szilárd fűtőanyagot, a gáz könnyebben kezelhető és nagy fűtőértékű üzemanyag lett. A megfelelő intenzitású és egyszerű működtetésű fűtőeszköz „kitalálása” azonban még időbe került külföldön és itthon egyaránt. Jóllehet, az RSz 02 típusjelzést kapott ballon lebegési kísérletei sikeresek voltak, egyelőre nem jelölhetők ki számára lajstromjelet, ehhez ugyanis szükség lett volna a berepülésére, amelynek nagy akadályát jelentette, hogy Magyarországon ekkor nemhogy ballonbepülő, de kiképzett, levizsgázott **ballonpilóta** sem volt.

Persze még ahhoz is sok minden kellett, hogy a „Pannónia” (becenevén Panni) egyáltalán repülőképes legyen.

Számos terhelési próbára, számítások sorára, tervdokumentációkra volt szükség, ráadásul – semmiféle tapasztalata nem lévén – maga a hatóság, a Légügyi Főosztály is csak vaktában tapogatózott. Egyre újabb és újabb számításokat, rajzokat kértek be, bár a tervezők is inkább csak az elmélettel, semmint a gyakorlattal voltak (úgyahogy) tisztában.



A **gázégővel** is ez volt a helyzet. **Jávor Pál** először egy nyolcfúvókás égővel kísérletezett, később született egy egyfúvókás, végül három fúvókás változat. Kezdetben a láng folyamatosan égett, a fűtést csak nyitással és zárással „szabályozhatták”, ezért a könnyen és szakaszosan működtethető csapatot „ki kellett találni.” A teljesítmény is gyenge volt.

Kastély Sándor, a Légügyi Főosztály megbízottja szinte minden hajnalra kísérleti feltöltéseket rendelt el a budaörsi repülőtéren. Rossz idő, eső vagy szél esetén a próbák természetesen elmaradtak, újabb időpont, újabb felkészítés következett – ment az idő. A segítők sem értek rá mindig, hiszen ezt a munkát a saját, hivatalos beosztásukból adódó feladatok mellett, lelkesedésből végezték. Nyisztor László repülési naplójában például 1977. június/szeptembere között tizenegy függeszkedés szerepel, 15-20 méteres magasságban, 3 óra 12 perc időtartammal.

Csaknem egy esztendő telt el a „játsszodozással”, de közben a ballon – még csak a földön felkészítve, mert kiképzett személyzete továbbra sem volt – 1977 júliusában, Egerben bemutatkozott a közönségnek. Az égő próbáinak, kísérleteinek egyik utolsó időpontját Nyisztor naplójában szeptember 21-én rögzítette. Az égő üzemeltetési, működési próbáit Pincehelyen végezték a hivatásos „gázosok”, **Becker László** és **Kézdi Miklós** technikusok.

Mint említettem, a főgő kezdetben egy egycsőű „disznóperzselő” égő volt – à la Jávor Pál – egy kör alakú keretre szerelve. Az égőtartó lábakat akkor még nem ismerték. Ezért volt kezdetben kötelező a sisak is, mint védőfelszerelés, mert leszálláskor a tartókeret égőtűl a személyzet nyakába esett. Ez akkoriban a külföldi ballonoknál is így működött.

A földi próbák hőskora azonban még egy esztendeig sem tartott. A világban és Európában akkoriban sokkal inkább a hidrogénnel töltött **gázballonok** repültek. Abban az időben az európai **gázballonpilóták**, ha kérték, automatikusan megkapták a **hőlégballon-jogosítást**. Bár hőlégballon Lengyelországban ugyan nem volt, de a magyarok számára az ottani, gázballon-jogosítású pilóták voltak elérhetők, hogy a kiképző és vizsgarepüléseket felügyeljék. Stefan Makne nemcsak hazájában, hanem a világon is elismert szaktekintély, több nemzetközi gázballonverseny győztese volt. A lengyelek azonnal magukénak érezték a magyar hőlégballon ügyét, különböző leírásokat, fényképeket kértek, majd hamarosan megérkezett a meghívás egy **nemzetközi összejövetelre, versenyre.**

1977 októberében az első három magyar hőlégballonpilóta-növendék – Gulyás Géza, Balikó Pál és a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium

Légügyi Főosztályától Kastély Sándor – Lengyelországba utazott kiképzésre. Vitték magukkal az első magyar tervezésű, gyártású és lajstromozású hőlégballont, a HA-001 ideiglenes lajstromjelet kapott „Pannóniát”.



(Az ideiglenes lajstromjel nélkül a kísérleti repüléseket még jogosított ballonpilóta sem kezdhette volna el.)

Ma, a szabályzások szabályzásainak idején belegondolni is hátborzongató, hogy egy – a hivatalos berepülések nélkül még típusalkalmassági bizonyítvánnyal sem rendelkező – légi járművel egy nemzetközi versenyen berepülési feladatokat, kiképzést és vizsgarepüléseket hajtsanak végre!

A magyar csapat két gépkocsiból álló kötelékkel utazott ki Lódzba, ahol gázballon- és hőlégballon- találkozó volt. A lengyelek csak az előbbiben képviseltették magukat, míg a németek és svédek részéről hőlégballonok is érkeztek. A résztvevők a három pilótajelöltön kívül Nyisztor László és Őry Sándor gépjármű vezetők, Jávor Pál és Németh Tibor segítők és dr. Gyurkovics István tolmács voltak.

Október 12-én két magyar pilóta – Gulyás Géza és Balikó Pál – készült fel a repülésre. Az oktató/vizsgáztató Stefan Maknéval együtt a kosárban nem is fértek volna el többen.

„Elemelkedtek, de a reptéren szinte teljes volt a szélcsend. Lebegtek-lebegtek, emelkedtek majd süllyedtek, de végig ott maradtak a felszállóhely felett. Makne végül elunta, jobban megemeltette a ballont, és lassan átsodródta egy földút fölé, ahol végülis leszálltak. Ennyiből állt a vizsgarepülés. Két nappal később Kastély Sanyié se volt különösebben eseménydús, hacsak annyiban nem, hogy a repülőtér szélén a besülyedéskor a kosár elpattant, a tűzoltópalack kiesett. Kereste is Németh Tibi, mert az ő nevéen volt, de sohase lett meg.” – emlékezett dr. Gyurkovics István. A vizsgák egyben a ballon berepülését is jelentették, hiszen a légügyi hatóság képviselője is a helyszínen volt. **Kastély Sándor, Gulyás Géza és Balikó Pál megkapták a 001, 002 és 003 számú szakszolgálati engedélyt.**

A hazaérkezőket itthon semmiféle nagyobb ünneplés nem fogadta, maguk sem tudták, hogy ballontörténelmet írtak, a modern kori magyar hőlégballon-repülés történelmének első lapjait.

A pontos feljegyzések hiányában a történések, adatok, dátumok jórészt visszaemlékezéseken alapulnak. Egyeztetésük, pontosításuk folyamatos kutatást igényel. Sajnos a nagy kezdetek szemtanúi közül már többen nincsenek közöttünk, a dokumentumok hiányosak, az emlékek egyre kopnak. A magyar ballonosok minden év novemberében az Ócsényi Repülőtéren rájuk, az „elsőkre” emlékeznek.



Bakos Attila: 1983-ban történt – hőléggömbbel 8040 méteren Egy rekordrepülés története



Hosszú előkészítések után **1978 májusában megalakult a MALÉV Repülőklub Léggömbszakosztálya**. Kiemelt feladatai között szerepelt az új technikai sportág országos szintű oktatása is. **Kasza József, a szakosztály vezetője** főszerepével megjelent, majd rendszerességgel kiadásra került oktatási tananyagként a *Léggömb* magazin, amelyet szétküldtünk az induló kluboknak, szakosztályoknak (természetesen térítésmentesen).

Kasza így emlékszik vissza: „1983-ban a Malév Repülőklub Hőléggömb Szakosztálya a virágkorát élte. Minden technikai eszközből (léggömb, repülési rádió, transzponder, barográf) a legjobb típusok álltak rendelkezésünkre, ennek köszönhetően rutinos léggömbpiloták nevelődtek ki. A sok repülés sok tapasztalatot eredményezett. Jelszavunk volt: „Rossz időben, jó időben, Malév-léggömb levegőben!”.

Bennem még 1982-ben merült fel a gondolat, meg kell javítani a fennálló magassági alapsúcst. Jóska minden megbeszélésen hangsúlyozta, hogy nekünk minden lehetőségünk megvan új országos alapsúcscok beállítására.

Kasza József így ír erről: „A ballonozásnak mint fiatal sportágnak ekkor még alaprekordjai sem voltak. Mivel korábban (1955–1960 között) a gyöngyösi repülőtérén a vitorlázórepülők hullámkísérleti táboraikat vezetem, érthető,



hogy elsőként most is a lehetséges magassági csúcscok elérését tűztem ki célul. A feladathoz a meglévő kitűnő felszerelésünket még ki kellett egészíteni (ejtőernyő, magassági oxigénkészülék), és ki kellett választani egy megfelelő pilótát.

Az utóbbival kezdtem. Megfelelő repülési tapasztalat mellett elsőrendű kíváncsi voltam, hogy az illető fegyelm-

zett legyen, pontosan tartsa be a feladathoz kapott eligazítást, és vészhelyzet esetén a lehető legjobb döntéseket hozza. A célra véleményem szerint Bakos Attila volt a legmegfelelőbb. Beszéltem vele, és ő vállalta.”

1982-ben tehát szakosztályunknál elkezdődött a csúcskísérletekhez szükséges elméleti alapok tanulása és a szükséges technikai eszközök beszerzése, előkészítése.

Léggömb konfigurációjának kiváló állapotban tartása, ellenőrzése. A szakosztály tagjainak repülés után mindig kiváló állapotban lévő léggömböt, megtanított üzemanyagtartályokat és teletankolt járműszerelvényeket lehetett csak a raktárunkban hagyni. Ez olyan állapotot jelentett, hogy bármikor pár percen belül a tervezett üzemnapra el lehessen indulni. (Ha éjjel egy órákor fáradtan értünk vissza a telephelyre, akkor is a következő repülésre való előkészítés kötelező volt.)

Repülési műszerek és rádió adó-vevők laborban való karbantartása és ellenőrzése. Az éves kötelező ápolásokat és ellenőrzéseket mindig dokumentálni kellett.

Hordozható transzponder beszerzése és üzembe állítása. Mivel rádiós az alapszakmám, és hobbiként is ezzel foglalkoztam, ez a téma rám tartozott. (Ez egyébként egy érdekes történet. A beszerzett eszköz abban az időben szigorúan embargós volt a keleti országok részére. A beérkezést követően kb. egy hónap múlva a főnököm telefonon szól, hogy a vámcsomagok raktári irodájában egy úr vár engem a transzponderrel együtt, vigyem fel, és mutassam meg neki. A bemutatkozás után felajánlottam, hogy kiszedem a bőrtokjából, és megmutatom, de azt mondta, hogy tudja milyen ez a készülék, ismeri, valójában arra volt kíváncsi, hogy ez a „top” technológiás berendezés tényleg itt van-e az országban.)

KP-14 típusú oxigén-légzőkészülék házon belüli beszerzése. Ez a Il-18-as repülőgépeken volt használatos. A MALÉV műszaki igazgatóságához tartozó KLGs (különleges) műszerosztály elkészítette a hordozható változatot, vezetője oktatást tartott részemre, majd levizsgáztatott.

A szakosztályi aerográf használatának elsajátítása. Az aerográf a légnyomás értékeit, változásait folyamatosan feljegyző, precíziós barométer.

Ejtőernyő beszerzése, használatának elsajátítása. Kasza József így ír erről: „A saját repülőklubunk vezetője aggályosnak találta a rekordkísérletet, és nem adott át használatra a vitorlázórepülésben használatos ún. háternyőt. Sebaj! Irány Budaörs! A MÉM RSZ (Mezőgazdasági és Élelmezési Minisztérium Repülőgépes Szolgálat) repülési igazgatója, Mandl Ernő (aki kiváló motoros és vitorlázórepülő volt) természetesen találta, hogy segítsen, így én egy



ejtőernyővel a csomagtartóban térhettem vissza Ferihegyre. Bakos Attila percek alatt elsajátította az ejtőernyő felvételét és esetleges használatát, majd végigbeszéltük a repülés végrehajtását. Meghatároztam az oxigénhasználat kezdeti magasságát, az esetleges vészhelyzeti lehetőségeket többször átismételtük.”

1982 őszi magassági repülőorvosi vizsgálaton vettem részt. A Repülőorvosi Intézet soron kívül elvégezte a magassági repüléshez szükséges vizsgálatokat. Az intézet akkori repülést támogató lelkiismeretes vezetője Dr. Hardicsay Gábor főorvos végezte a vizsgálatokat, majd kioktatott, és igen szigorúan levizsgáztatott. Ha valamely válasz nem sikerült tökéletesre, kezdtek előlről, mert ez a tudás az oxigénellátással szükséges, biztonságos repülés titka.

1983 tavaszán már minden technikai feltétel összeállt, azonban egyetlen nagy repülésnek az időjárás soha nem kedvezett. Különböző csúcskísérleteket hosszú hónapokon át próbáltam megrepülni különböző kategóriájú léggömbökkel, de az időjárás soha nem volt kegyes hozzám.

Az egyik reményteljes kísérletnél 3000 méter felett belefutottam egy brutálisan erős, vízszintes széllyírásba, amely a léggömböt egy nagy csattanás után kitepte az útból, talán 70-80 foknál is jobban megdőlt. A kupola egy keskeny, görbe kifli alakját vette fel, majd hatalmas sebességgel elindult szélirányban. Erősen kapaszkodnom kellett, hogy ki ne essek a kosárból, a másik kezemmel sűrűn tapogattam a hátamra csatolt ejtőernyőt (milyen megnyugtató volt, hogy rendesen rám volt erősítve). Ekkor fél kézzel lógva le tudtam olvasni a kupolán kívüli lajstromszámot kívülről, pedig azt normális esetben csak távolabbról nézelődőként lehet látni, de kosárból soha... Utólag kiderült, hogy egy nagy sebességgel betörő hidegfront széllyírását kaptam el.

(A jet stream, vagy röviden jet, magyarul futóáramlás, azaz egy viszonylag szűk keresztmetszetben összpontosuló, nagy szélességű, horizontális áramlási zóna). Erről a meteorszolgálat nem tájékoztatott, de én is rájöhöttem volna a magasban, mert a közeledő felhőalap alja egy hatalmas, sík felületet mutatott, olyat, mintha egy kard-pengével vágták volna el. Ebbe nagy emelkedési sebességgel belekerültem, ez lett a vesztem. Sajnos ez a repülési tapasztalásomnak volt köszönhető. Az ilyen esetekre szokták mondani: egy örök élmény volt.

Hetekkel később, október 17-én, hétfőn, egy induló viharos hidegfront kellős közepén a rohanó felhőket nézve telefonon felhívtam Jóskát, hogy beszélni szeretnék vele. Rávágta, menjek fel hozzá.

- Szia! Na, monddjad, mit szeretnél?
- Hát, úgy gondolom, hogy a hidegfront végén ebben a medencében hétvégére minden mozgás leáll.
- Én is pont erre gondoltam. Vállalod?
- Persze, ezért jöttem!

Jóska szokásos maximális vehemenciája engem is magával ragadott, teljes gőzzel beindultunk. Ő mindent leszerelt, elintézt, megbeszél, nekem csak a dolgok végleges megvalósításával kellett törődnöm.

Azonnal felvettük a kapcsolatot a ferihegyi meteorológiai szolgálattal. Október 17-én este egy nagy hidegfront utáni helyzetet jeleztek előre október 22-23-ra (szombat-vasárnapra). Bíznom kellett, és bízni akartam a meteorológiában, ezért elkezdtük a speciális felszerelések összeállítását. Miután igen hosszú ideje feszülten és felkészülten vártam az adódó lehetőségre, így csak elő kellett vennem a bázisunkról az anyagokat, és egy „checklist” (ellenőrzőlista) segítségével elkezdtem az egyedi repülésre való felkészülést.

Az összes technikát, a hőléggömböt és tartozékait, a műszerfalat (magasságmérők, variométer [függőleges sebességmérő], kupolahőmérő), rádiókat, transzpondert (lokátor válaszjeladó), barográfot (precíziós légnyomásíró), ejtőernyőt. Az oxigénrendszert újbóli, részben laboratóriumi ellenőrzésnek vetettük alá, és elkezdtük a csúcskísérlet előkészítését. Jóska rutinjának köszönhetően újra elgyakoroltatta a lehetséges vészhelyzeti teendőket, az esetleges léggömbelhagyást ejtőernyővel (de hányszor!). Minden szükséges felszerelés összeállt, az oxigén-légzőkészülék használatával kapcsolatban szintén ismeretfelújító eligazításon vettem részt.

Október 19-én előzetes repülési engedélykérést adtam le. Egyedi kérésem volt, hogy az engedélyezett maximális magasság 10 000 méter lehessen. Erre mindenki felfigyelt,

de segítőkészek voltak. Október 21-én, pénteken, az összes előkészített felszerelést elhelyeztük a gépkocsin. Késő este végeztünk, de az utolsó állomásunk ekkor is a meteorológia szolgálat volt. Nagyon bíztam bennük.

Kasza Jóska legfontosabb intelme a következőként hangzott: „Ha fent nagyon gyorsan haladsz, Csehszlovákia, Jugoszlávia, Ausztria, a Szovjetunió felé, bármerre mész, nem gond, csak Románia felé nem, mert ott lőnek. Ha arrafelé kezdesz sodródni, pánikszzerűen szállj le!”

Akkoriban a hétvégi repüléseket 72 órával a tervezett repülés előtt kellett bejelenteni. Az első tervezett csúcskísérletnél 1983. október 22-én, szombaton kimentünk terepre, de ott telefonos bejelentkezésünkön egyszerűen közölték: nem kaptunk repülési engedélyt, menjünk haza. Ez az akkori időkben sűrűn előfordult, ráadásul anélkül, hogy megmondták volna a tiltás okát. Ezért a **következő magassági csúcskísérletet másnapra, október 23, vasárnapra** tettem át. A közel egy éve zajló készülődés után másnapra sajnos a szakosztályból csak egyetlen egy tagunk ért rá a menetre, **Inotai Zoli**, aki vállalta a segítőtárs szerepét, és vele végre tudtuk hajtani a repülést. Fiatalok voltunk, erősek, nagy akaraterővel.

Abban az időben a szovjet légi irányítás felügyelte a magyar légeret. Értésülhettek a csúcskísérletről, mert átvették a kommunikációt és az irányítást saját hatáskörbe, talán ezért nem kaptam újabb elutasítást. Kora hajnalban, 3:30-kor elindultunk az EREF-fel (Magyar Honvédség Egyesített Repülésellenőrző Főközpont) egyeztetett a terület felé, azaz irány Polgár.

Miután a meteorológia igen mérsékelt északkeleti szelet jelzett (az éjfél magassági adatok alapján), ezért Polgár-Szolnok közé terveztem a repülésemet. Pirkadatkor már a szovjet repülésirányítás a MÉM RSZ diszpécser rádióján keresztül érdeklődött, merre járunk. Meglepődtem, hogy mennyi repülő ember figyel rám, pedig azt hittem eddig, hogy ez a próbálkozás senkit sem érdekel. 7:55-kor megérkeztünk Polgártól délkeletre, és a MÉM RSZ diszpécser-szolgálatának segítségével megkaptuk a felszállási engedélyt. Inotai Zolival már az első percben újra tudatosult bennünk, hogy igen nehéz dolgunk lesz, miután rendszerint nagyobb létszámú csapat készíti elő a repülést, azonban nagyon-nagyon akartam repülni, így 9:02-kor ebben a teljes szélcsendben már állt az ország akkoriban legnagyobb léggömbkupolája. A földön éppen deres, harmatos volt a fű. Egy búcsúzó vállveregetés után 9:23-kor elstartoltam. 3 m/s-mal kezdtem emelkedni, reprádió újból bejelentkeztem, bekapcsoltam a transzpondert, és egyeztettem az adatokat. Mivel minden teljesen rendben volt, az irányítás atyáskodva közölte: a magassági repülésem alatt csak akkor keressem őket, ha problémám akad, úgy is

figyelemmel kísérnek végig, csakis a feladattal törődjek. Még utoljára magyarul jó utat kívántak, ezután csak a szovjet irányító folyamatos, monoton hangját hallottam, a 100 méterenkénti magassági azonosítást oroszul az egész repülés ideje alatt. Ebben az esetben nyugtatón hatott, hogy állandóan tudják, hol vagyok. Folyamatosan emelkedtem, kipróbáltam az oxigénkészüléket. A rádiókapcsolat kitűnően működött, minden műszer tökéletes állapotban volt, és éreztem, ebből nagy repülés lesz. Ha valaki látott volna, biztos rákérdez, miért mosolygok állandóan! Nehezen mozogtam az ejtőernyővel a hátamon, a sok palack között igen szűkös volt a hely, de kitűnően éreztem magam.

Hamar elértem a 3000 métert. Gyönyörűen lehetett látni a Tiszát és a Kiskörei víztározót, a tájékozódás rendkívül könnyű volt. A kupola hőmérséklete elérte a 90 °C-ot, már 10 m/s sebességgel emelkedtem, és oxigént használtam. Közben természetesen végeztem a feladataimat: palackcsere, a magasságmérők és az égőrendszer ellenőrzése, a gáznyomás és a láng színének figyelése, a rádiókapcsolat folyamatos tartása. Rádióan hallottam, hogy többen érdeklődnek a léggömb fölől. Miután egy ideje egyedül voltam, újfent jól esett hallani, hogy figyelnek rám. Éppen egy fűtési szünetben kisebb pukkanást hallottam, és a hajózó felsőmbe elhelyezett termosz egy dugóval könnyebb lett. Ennek következtében kénytelen voltam meginni a forró kávét, bár későbbre tartogattam. 5000 méteren elkezdett a léggömb erőteljesebben dél-délnyugat felé sodródni. Mint utólagosan a budapesti magassági mérésekből kiderült, ekkor már a szél sebessége ezen a magasságon fölötte volt a 10 m/s-nak.

Csodáltam az alattam lévő tájat, és árgus szemmel figyeltem a gyújtólángot, ami idáig a magasság miatt már kétszer kialudt. Már 6000 méteren voltam. 2-3 m/s-mal emelkedtem, és szinte folyamatosan fűtöttem. Ismét palackot kellett cserélnem, és elértem a 7000 métert. Emelkedésem lassult, 2 m/s-ra, a kupola hőmérsékletét 90 °C-on tartottam. Ebben a magasságban a gázláng már kadmiumsárgán égett, és erősen dübörgő hangot adott. No még egy kicsit!

8000 méter. Az égő kialudt, újra kellett gyújtanom. Rövid ideig fűtöttem, majd újra kialudt. Ebben a magasságban ezt az égőt már képtelen voltam újra begyújtani. A lendülettől még egy kicsit emelkedtem, majd a holtpontra megállt az emelkedés. **A magasságmérőm szerint elértem a 8950 métert.** Ez szinte hihetetlen! Örömmel, büszkén körbenéztem, alattam láttam az öreg-Tiszát, és egy pillanatra igen sajnáltam, hogy nem tudom megörökíteni a pillanatot, nem tudok fényképezni, de akkoriban ez különleges, egyedi engedély és utólagos cenzúra nélkül a legszigorúbban tiltott gyümölcsök egyike volt.

Elkezdtem süllyedni. Elképesztően boldog voltam, kitűnően éreztem magam, csak a kezem fázott. Rádióan hallottam,



BAKOS ATTILA 1983.10.23. – ORSZÁGOS MAGASSÁGI REKORD
 HA-901 / Start: 09 óra 23 perc POLGÁR DNy. 3km.
 Leszállás: 11 óra 25 perc Ballatelep D.3km.
 Repült idő: 2 óra 22 perc, repült távolság 92 km. Elért magasság (8950m) hitelesített 8040 méter.

A REKORDREPÜLÉS MŰSZEREI.



hogyan az irányítás megkérdez egy repülőgépet, mennyi a hőmérséklet 260 FL-en, és hallottam a választ is: -42 °C. Valójában a hideget nem éreztem, és a saját hőmérőim már rég abbahagyták a működésüket. Folyamatosan, 4 m/s sebességgel süllyedtem tovább, a követő gépkocsival tartottam a rádiókapcsolatot, és újfent csodálatom a tájat, amelyen a felhőfoslányok ilyen magasságból nézve majdnem elérik saját árnyékukat.

5000, 4000, 3000, 2000 méter – a szélirány süllyedés közben változott, de határozottan Szolnok felé haladtam. Pontosan úgy, ahogy a meteorológia hajnalban jelezte.

500 méter. Már a magasabbról kinézett leszállóhely felé közeledtem. Társamat, Inotai Zolit tájékoztattam a várható leszállási helyről. Újra a földön. Tiszapüspökötől északra, Balla-telep mellett szálltam le. Minden rendben volt. A műszaki felszerelések (oxigén, transzponder, rádiók, barográf) kiválóan, pontosan üzemeltek. Tudtam, hogy közel 9000 méteres magasságot értem el.

A magassági csúcsrepülés adatai:

- Start: 9 óra 23 perc, Polgár, DNY, 3 km
- Leszállás: 11 óra 25 perc, Balla-telep, D, 3 km
- Repült idő: 2 óra 22 perc
- Repült távolság: 92 km
- Repült magasság: 8950 m

A barometrikus műszereim (egy műszerfal-magasságmérő [Jaeger altimetre], a másik egy Becker transzponder altimeter; a QFE-magasság az elstartolás helyszínén beállított „0” méter, a kiindulópont) szerinti magasság mindkét magasságmérőn egységesen 8950 m volt.

Rendkívül büszke és boldog voltam, amikor másnap közölték, hogy a kiértékelt, hitelesített magasság 8040 méter! Feltűnhet, hogy a két magassági érték között jelentős különbség van. A barometrikus magasságmérő a beállított abszolút magasságot mutatta (a tengerszinti alapmagassághoz képest): 8950 métert. A barográf kiértékelésénél kapott relatív magassági értéknél – 8040 méter – figyelembe vették

az indulási hely magasságát és a légnyomás korrekcióját is. (Persze a légnyomásmérőnek is jelentős lehetett a hibahatára.)

A repülés után már tudtam, hogy az égőrendszer átállítással jóval nagyobb magasságban is működik ez a hajtómű. Szintén utólag tudtam meg, hogy főnököm megbízta egyik szakosztályi társunkat, hogy fordítson le számomra egy műszaki leírást, ami a hegyi repülések műszaki követelményeit írja le. Ezt a dokumentumot azonban soha nem kaptam meg.

Azonnal elkezdtem tervezni a 10 000 méter feletti magassági repülést. Azonban gyorsan rá kellett ébrednem az akkori valóságra, arra a szomorú tényre, hogy örökre letiltott a repülésről egy minisztériumi hatósági „jó elvtárs” azzal az indokkal, hogy nincs ejtőernyős gyakorlatom, és nem tudom elhagyni a zuhanó léggömb pályáját... Hosszú idő múltával jöttem rá, hogy eltiltásom lényeges alapja az akkori politikai szemléletben az október 23. lehetett (a forradalom kitörésének napja – akkori meghatározás szerint ellenforradalom –, amelynek dátumáról még beszélni sem lehetett, és én ezt nem tudtam). A MALÉV felső vezetésének nyomására engedtek a teljes eltiltásból, de ezek után részemre az engedélyezett maximális magasság 3000 méter lehetett. Az akkori időkben a visszakérdezési lehetőség soha sem adatott meg. Az akkori klubtitkár utasítására a transz-

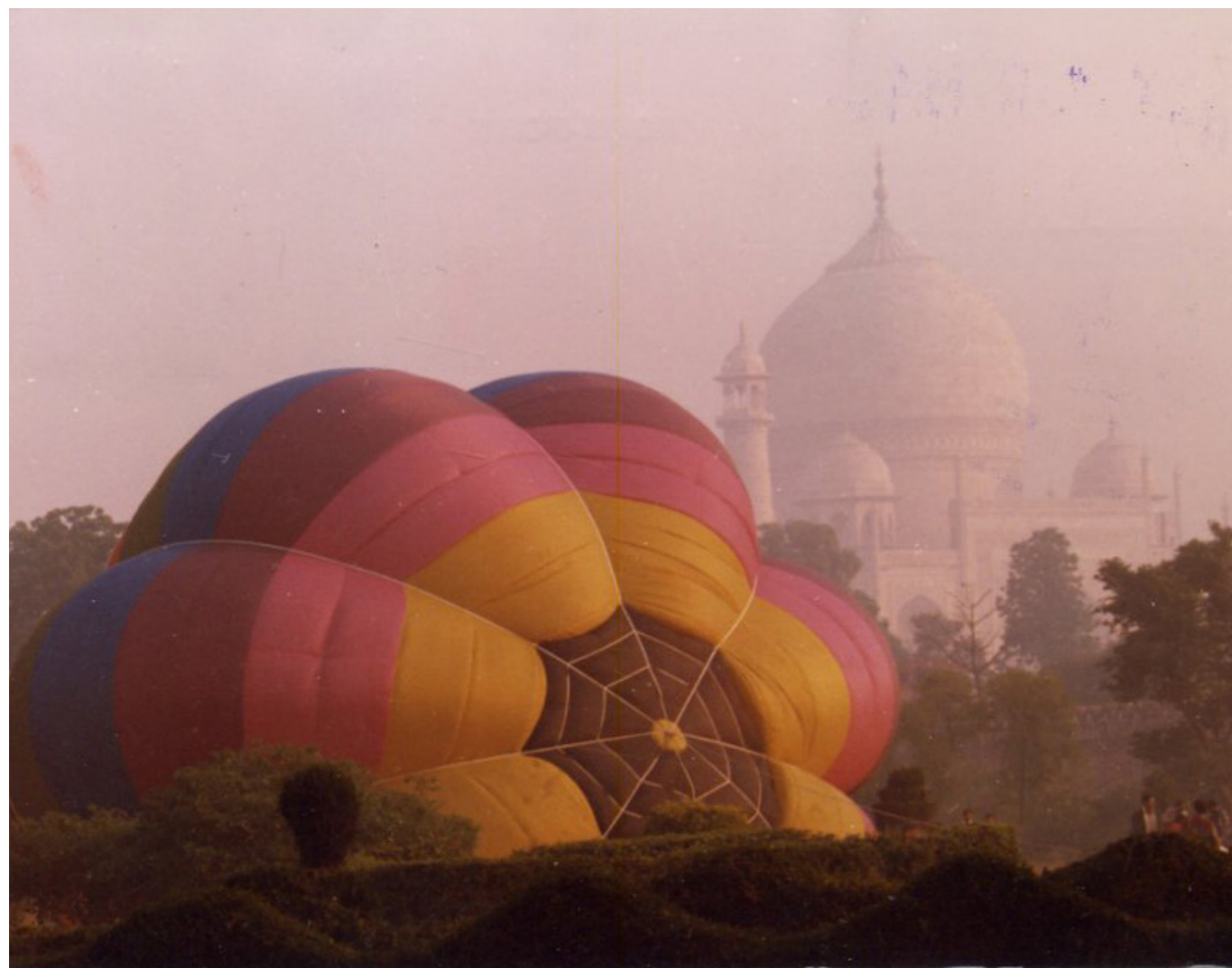
pondert elvitték, és számomra örökre bezárták Dunakeszin egy fiókba, az oxigénkészüléket felvitték a laborba teljes szétszedésre és megsemmisítésre.

Egy érdekes, megmosolyogtató momentum az akkori időkből: több hatósági ember próbált mindent kitalálni, hogy valamilyen szabálytalanságot kreáljanak részemre. Volt, aki azt mondta, oxigénnel tápláltam az égőt, ami robbanásveszélyes volt rám és a környezetemre. Visszakérdeztem: vajon hány ZIL teherautónyi palackot kellett ehhez felvinnem? Erre elhallgatott. A csúcskíséret napján, este felmentem Jóska-hoz átbeszélni a történeteket. Ő ránézett az aerográf szalagra, és rögtön látta a lényegét. Majd megkérdezte: a valóságban mennyivel emelkedtél? Átlagban úgy 10 m/s-mal. A gépkönyv adatai szerint a maximális emelkedési sebesség 6 m/sec, de szerencsémre a hatósági elvtársaknak ez már meghaladta a szellemi képességüket.

Manapság, ha végignézek a szekrényemben az általam nyert kupákon, okleveleken, serlegeken, csak elégedetten mosolygok. Minden tiltás ellenére nekem sok gyönyörűség repülésre és eredményre, szép és csodálatos kalandokra lehet büszkén emlékezni, amit az unokáknak is el tudok mesélni. Hálas köszönettel tartozom mindazoknak, akik a csodás repülésem előkészítésében és végrehajtásában segítségemre voltak.



Horváth Ferenc: Hőléggballonnal a világ körül



INDIA, 1986. NOVEMBER

Amikor 1979-ben afféle hályogkovács módjára, némi vezetői kényszer nyomására nekiláttunk a KÖGÁZ-nál a hőléggballonozás előkészületeinek, még nem gondoltam, hogy micsoda lehetőséghez jutottam. Aztán kiderült: kinyílt számomra a világ. A KÖGÁZ Kupák hozták a meghívásokat, egymást követték a külföldi versenyek. Ausztrália és Dél-Amerika kivételével a világ minden kontinensére eljutottam a ballonrepülés révén. De a legmaradandóbb emlék kétségkívül India.

A 27 éve készült fotók sajnos már egy kicsit megfakultak, és bizony a beállítások, kivágások sem mindig tökéletesek. De amit őriznek, ami mögöttük van, felejthetetlen. Nem is csak a látvány miatt (bár a Tádzs Mahalt látni...), de az emberek, új ismeretségek, kapcsolatok ennél is fontosab-

bak. Mi jártunk először Brunner Erzsébetnél, vittük Nagykanizsa ajándékát, amit ő életművével hálált meg szülővárosának. Fogadott bennünket Rajiv Gandhi. No meg egy kicsit beleláttunk, belekóstoltunk a hétköznapi Indiába is. Még szántottam is, de a kígyóbűvölőt csak távolról szemléltem. Persze ők is megcsodáltak bennünket, illetve különleges járműveinket.

Minden hajnalban repültünk. Korán volt. Mindenki álmosan. Ahogy a színes ballonok lassan megteltek forró levegővel, és elnyerték látszólag robusztus, de mégis törékeny és kecses formájukat, olyanná varázsolták az indiai tájat, mintha megannyi tarka virág borította volna be a területet, elkápráztatva az összegyűlt nézőket, hogy aztán méltóságteljesen emelkedjenek a felhők közé. A mi izgatottságunkat pedig csak némileg tompította a felkelő nap sugaraiban kibontakozó,

gyönyörű táj. A földi dolgok távolinak tűntek, a csodák pedig nagyon is közelinek.

Nem volt más dolgunk, mint hagyni magunkat sodorni az áramlatokkal. Bennünket a földről csodáltak, mi pedig azt csodáltuk, ami az ottaniakat körülveszi a földön. A gyönyörű épületeket, kastélyokat, amiket korábban csak képeken láthattunk. A Tádzs Mahalt, amelyről Tagore ezt írta: „Egy könnycsepp az örökkévalóság arcán.” Ott volt a Lótusz templom, ahová a világ összes vallásának hívői betérhetnek egy kis imára, meditációra. Ez a világ leglátogatottabb épülete, hat évig építették, és csupa márvány. Láttuk Delhi titokzatos vasoszlopát, amelynek titkát máig nem fejtették meg.

India úgy élt a gondolataimban, ahogy gyermekkorom egyik kedvenc könyvében, a *Bengáli tűzben* olvastam róla. Ahogy a repülőről megpillantottam az elképzelhetetlenül hatalmas Delhit, ahogy titokzatosan szinte kinőtt a poros tájból, kétségtelen volt, hogy itt valami nem megszokott kezdődik. Hát ez lenne India, a titokzatos, az ezerszínű, ezerarcú, ezernyelvű? Az volt.

AZ ALPOK FELETT

Mi, ballonosok, minden alkalommal, amikor felszállunk, egy kicsit kihívjuk magunk ellen a sorsot, párbajra hívjuk a természet erőit. De hogy mennyire egyenlőtlen küzdelem ez, azt az ember igazán a hegyek között érzi meg. A magasságot egy idő után már megszokjuk, de az a zord, hideg, kemény, mégis fenséges világ, amit a hegyek között (néha felettük) fogad bennünket, leírhatatlan, megszokhatatlan.

Mondhatom, berepültem az Alpokat. Több mint 50 helyszín, sok száz fel- és leszállás van mögöttem. Ez utóbbi azért nagyon fontos, mert a hegyek között nem felszállni és repülni nehéz – hiszen a légáramlatok többnyire követik a völgyeket, ezért „eltévedni” nem nagyon lehet –, hanem leszállni... Na, az már izgalmasabb! Megtalálni az a viszonylag sík terepet, ahol van elég hely, s utána is tudnak jönni a segítők... Erre nagyon kell figyelni. Nem mondom, hogy nekem mindig sikerült. Egyszer velem is előfordult, hogy a hegyi mentők segítségére szorultam. Számunkra az Alpokban két olyan helyszín van, ami kiemelkedik a többi közül. Az igazi téli, havas látványosságot a Gosau völgy versenyei nyújtják. A Dachstein keleti völgyének befagyott tengerszeme vagy a havas vízesések csillogó folyama mesés látványt nyújt, a hófödte hegycsúcsok és sziklafalak pedig mintha a vállukon adnának minket egymásnak tovább, olyan finoman vezetnek előre. Alattunk pedig a hegyes, kiálló kövek között csordogáló patakok... Mesés az egész.



Voltak aztán olyan helyzetek, amikor a program nem rólunk szólt, mi csupán dekoráció voltunk, pl. a különböző síugró versenyeken. A világkupasorozat összes helyszínét bejártuk, berepültük egy-egy megbízó cég jóvoltából.

A harmadik emlékezetes helyszín a kanizsaiaknak ismerős Gleisdorftól északnyugatra található Puch bei Weiz, ahol évente, október végén tartják az Alma-ballontalálkozót. Ezen a vidéken minden az almáról, no meg ilyenkor a hőléggballonokról szól. Ez az Alpok keleti szélé, itt nem olyan nagyok a hegyek, de gyönyörű a táj, az őszi nap bearanyozza a tájat. Nagy varázslat, amikor az almáskertek között 30-40 ballon repked.

CSODÁLATOS JAPÁN

Japán valóban csodálatos, nincs ebben semmi túlzás. De nekem ez a felkiáltás másért emlékezetes. Bár marketingesként dolgoztam, tehát számon kérték rajtam a jó kereskedelmi ötleteket, de olyan sikeres húzásom, mint 1989-ben Japánban, a 9. Hőléggballon Világajnokságon, soha nem volt. Több mint száz ballon vett részt akkor (és vesz részt máig, minden ősszel) ezen a programon. Nem könnyű ebből a mezőnyből úgy kitűnni, hogy gyakorlatilag az összes televíziós csatornán megjelenjen. Nekem sikerült!

Nagyon jó pozícióban repültem rá a célra, szinte elvétteni sem lehetett a marker, azaz a jelzőszalag kidobásakor a célkeresztet, s mindez a futamot rögzítő kamerák kereszt-tüzében történt. Én a sikeres dobást azzal fejeztem meg, hogy amikor eleresztettem a markert, elkiáltottam magam: „Beautiful Japan! Csodálatos Japán!”. Szerintem nincs olyan ország, ahol egy ilyen helyzetet ne adnának közre a televíziók. Mindenkinek tetszik, ha országát messziről jött

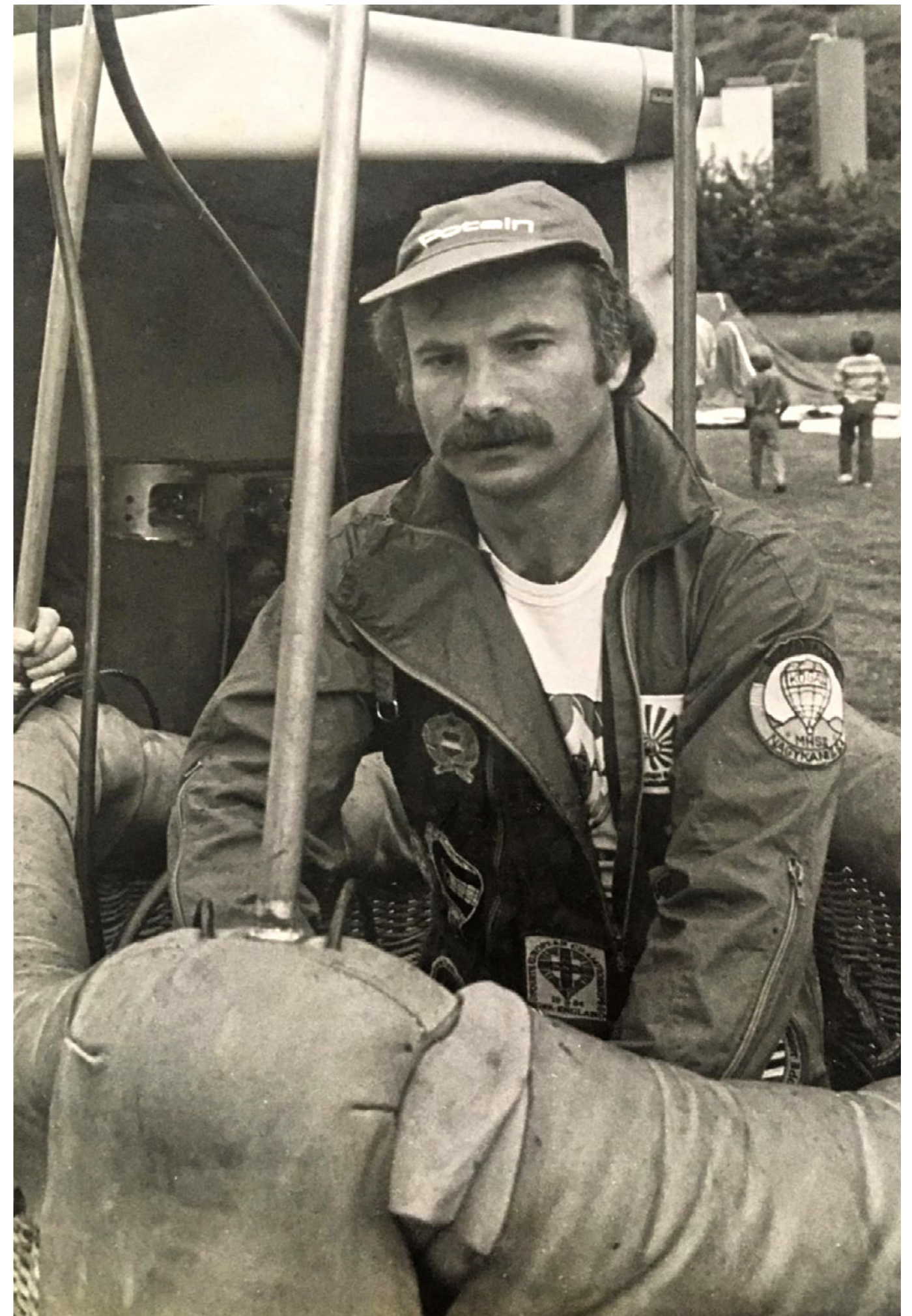
emberek dicsérik. Így vannak ezzel a japánok is. Az ötlet annyira bejött, hogy amikor másnap bementünk egy híradástechnikai üzletbe, a televíziókból kirakott falon is ez a jelenet ment, s ezt ismételték a versenyről beszámoló tudósításokban is, így aztán volt, aki fel is ismert, lapogatta vállamat, gratulált.

Persze ők is okoztak nekem meglepetést! Megnyertem a napi futamot, s ez félelmetes felhajtással járt. Nekem kellett feltörnöm az aznapra szánt szakés hordót, majd – s erre nem számítottam –, énekelnem kellett egy magyar dalt. Azt nem mondom, hogy a végén velem énekeltek az „Az a szép, az a szép...” strófáit, de óriási sikerem volt.

Hogy egyébként Japán milyen? Óriási és kicsi is egyszerre. A futamok között volt időnk kirándulni – feltankolt autót és ami ehhez kellett, mindent megkaptunk –, így jutottam el Nagaszakiba is. De egy-egy ilyen kirándulás esetén jó pár száz kilométert jelentett. Furcsa volt megélni, hogy egy-egy kisebb településen, ahol ritkán fordul meg európai ember, hogy ránk csodálkoztak... Mi voltunk a csodabogarak.

Ugyanakkor olyan állandó tömeget, mint Tokióban, sehol nem láttam. Mintha folyamatosan egy tömött buszon lenne az ember. A sokaság persze a versenyeknek nagyon jót tesz. A starthelyhez külön lelátókat építettek, s esetenként több ezer ember nézte – fizetett érte, hogy nézhesse! –, hogy készülődünk, hogyan szállunk fel. Technikai szempontból egyébként, mint mindenütt, itt is a leszállás jelentette a nagyobb gondot. A tenger közelsége miatt nagyon figyelni és vigyázni kellett a széljárásra, s ha nem jól választottad meg a leereszkedéshez a terepet, könnyen egy rizsföld közepén találtad magad. Nincs olyan terepjáró, ami oda bemenne utánad, csak a gazda tud kiszabadítani...

(Horváth Ferenc beszámolóinak eredeti megjelenése: 8800. hu, 2013–2014, *Hőléggalonnal a világ körül* című cikksorozat, 1., 3., 5. rész.)





Sós Mihály: Hőlégballogyártás Magyarországon

A magyar hőlégballogozás történetének egyik fontos fejezete a **hőlégballogyártás**. Ez a téma szintén szakszerű feldolgozásra vár. Én csak a saját részemem, a saját tapasztalataimat tudom hitelesen átadni az olvasónak. Ha valaki a magyar hőlégballogyártás történetét szeretné feldolgozni, annak fel kell keresnie **Balikó Pált, Vona Istvánt, Németh Tibort, Kardos Miklóst, Jámbor Csabát, Gyurkovics Istvánt** és az általuk még ismert szakembereket, akik jelen voltak a kezdeteknél. Magam csak 1989–1996 között tevékenykedtem a gyártásban, mert az uniós normáknak kis családi cégem már nem tudott megfelelni.

📍 ÖCSÉNYBŐL PÉCSRE

1983 szeptemberében kerültem Ócsénybe egy helikopterjavító üzem létrehozni. Testhezálló munka volt, mert előtte Kaposújlon egy AN-2-es repülőgép nagyjavítását terveztem meg elég sikeresen. Ugyanakkor beleszóppentem az **Ócsényi Nemzetközi Szakmai Hőlégballog Találkozó** szervezésébe. Egy év múlva magam is hőlégballog-pilóta lettem, a 101. számú szakszó tulajdonosa. Gyorsan össze is gyűjtöttem pár száz óra repülési tapasztalatot.

Itt, az ócsényi találkozón találkoztam össze **Notheisz Antallal**, aki akkor már néhány éve hőlégballogokat gyártott a Bányászati Aknamélyítő Vállalat (BAV) Pécsi Textilüzemében, ahol a **Mecsekballog** fantázianevet használták a ballogok gyártása kapcsán. Toncsi (ahogy a ballogos körökben becézték) két évig gyözködött, hogy menjek le hozzá dolgozni Pécsre a hőlégballoggyártó üzembe. Nagy szüksége lett volna egy repülőmérnökre a gyártáshoz, mert enélkül alig volt tartható a működésük hatósági szempontból. Másrészt nyilván utánanézett, hogy volt már tapasza-

latom légijárművek területén – igaz, hogy nem a levegőnél könnyebb területen, de ebbe is belekóstoltam Ócsényben.

Pécsett kezdetben még repülni is volt időm. Jártam Németországban, Jugoszláviában, sőt Kazahsztánban is. Gyártástechnológiai ismereteimet felhasználva tudtam segíteni a NOVA International részére gyártott siklóernyők gyártásának megtervezésében, gépesítésében. Ez egy roppant sikeres bér munka volt, kemény valutában, osztrák schillingben fizetett érte a megrendelő.

HŐLÉGBALLOGANYAGOK

Szinte közelről voltam tanúja a csodálatos magyar **hőlégballoganyag** kifejlesztésének. Ismereteim szerint az Innovatext Kutatóintézet, a Graboplast és a Magyar Selyemipari Vállalat együttműködése révén fejlesztették ki a magyar hőlégballoganyagot – nyilván állami pénzből, hiszen akkor még csak állami vállalatok léteztek. Sokat nyomott a latban, hogy a hatalmas Bányászati Aknamélyítő Vállalat sok tízezer métert rendelt meg, tehát volt alap a sorozatgyártásra.

Akkoriban csak kétféle hőlégballog-alapanyagot használtak világszerte: a poliamid és a poliészter szálból szőtt rip-stop szövetet, különféle anyagokkal bevonva a légáteresztő képesség csökkentésére és az UV-sugárzás elleni védelemre.

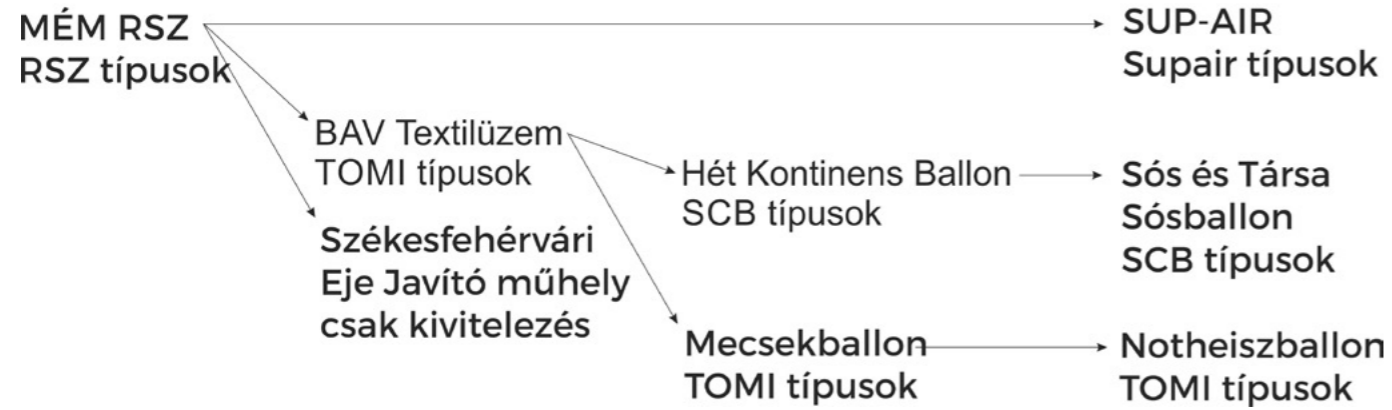


A magyar anyagnál a **poliészter** választották, amelynek egyik előnye, hogy 10-20 °C-kal magasabb hőmérsékletet visel el, mint a poliamid. **A magyar találmány az volt, hogy belül egy alumínium pigmenttel látták el az anyagot**, ezért máig alukent néven emlegetik. Sajnos nem a legsikeresebb verziót gyártották nagy tételben. Ezt onnan tudom, hogy volt pár ezer méter ún. gőzölt technológiával gyártott anyag, ami amellet, hogy könnyű, lágy tapintású, kevésbé vitte el az anyag színét, ami viszont az alukent anyag legnagyobb hátránya. Egy ballont gyártottunk le ebből az anyagból, a **HA-719-est, ami a Hét Kontinens Ballon Kft. gyári ballonjaként indult**, aztán nagyon sokat kibírt, főleg Kristóf Jenőék, a Mikromatika csapat kezelésében, később privát tulajdonban is.

Talán még egy ilyen anyagunk volt Pécsett, az **első magyar különleges alakú hőlégballog**, a már retrónak számító sörösüveg-alakzat. A megrendelők külön kérték, hogy a kupakja legyen fényes. Nem sok ezüst színű hőlégballoganyag létezett akkoriban, de nekünk szerencsénk volt ezzel az alugőzölt anyaggal, ami kifordítva szép fényes volt. Azért ne panaszkodjunk a magyar anyagra sem, máig sok abból készült ballog repül.

Megemlíteném még az **Airsilk** nevű magyar anyag, ami ugyanaz a ripstop poliészter szövet a Magyar Selyemipari Vállalattól, de alumíniumkenés nélkül, ami sokat segített a szép színek elérésében. A **MÉM RSZ-ből** kinőtt egyik ág, a **Sup-Air Hőlégballog Egyesület** jó néhány ballont varrt magának, sőt exportra is jutott ebből az anyagból.

Magyar hőlégballogyártók



HŐLÉGBALLONGYÁRTÓK

Csak röviden próbálom összefoglalni a magyar hőlégballogyártókat – tényleg megérdemelne pontosabb kutatást a téma. **A MÉM RSZ kezdte a Pannóniával, és folytatta a gyártást a rendszerváltásig.** (Aki pontosabb adatokat szeretne, a múzeum adatbázisában is vannak adatok a magyar lajstromba vett hőlégballogokról, a gyártó, a típus, gyári szám és az első tulajdonos nevével. Ezekből lehet pontosabb statisztikát készíteni.) A MÉM RSZ és más lelkes szakemberek támogatásával alakult ki a Bányászati Aknamélyítő Vállalat Textilüzemében a **pécsi hőlégballogyártás**, ahonnan a legnagyobb számú magyar hőlégballog került ki. Itt kezdtem én is főmérnökként ezt a szakmát. Volt szerencsém a szanaszét heverő rajzokból összerakni és megrajzolni a TOMI típus-terv-dokumentációját. A Légügyi Igazgatóságra beadva, ezek a típusdokumentációk hivatalossá váltak.



Sokat segített nekem ez a munka abban, hogy a rendszerváltás zűrzavara után a szétrobbant BAV Mecsekballon egyik utódjaként, a **Hét Kontinens Ballon Kft.** keretében egy kis amerikai pénzügyi és szakmai segítséggel létre tudtuk hozni az SCB-típuscsaládot, és be tudtuk nyújtani a Légügyi

Igazgatóságra, ahonnan megkaptuk a típusengedélyt az AX-3, 4, 6, 7, 8, 9 kategóriákra. Három évig működött ez a vegyesvállalat, és nagyon bátran álltuk a sarat, igen komoly versenyhátrányban a Mecsekballognal szemben.



Az amerikai partnerem gyorsan megunt a kemény munkát, és más vizekre evezett, teljesen magunkra hagyva bennünket. Amellett, hogy nagyon szép ballonokat gyártottunk, nehéz anyagi helyzetbe kerültünk, és csak egy kis szerencsével tudtunk kiszabadulni a csapdából. Ebben nagy szerepe volt a szlovén Petrol cég megrendelésének. Hatalmas szerencse volt, hogy ekkor jutottam hozzá az első 3D CAD programhoz, és sikerült megtervezni és legyártani az 1200 alkatrészből összeálló Proton-ballont. Közben Szekszárdra költözött az üzemünk.

Az átállás is kemény menet volt. Tervezői tapasztalatomnak köszönhetően kialakult egy sikeres reklámballogprofil, amit mi vezettünk be a magyar piacra. Úgy döntöttem, hogy nem futunk neki az európai típusen-

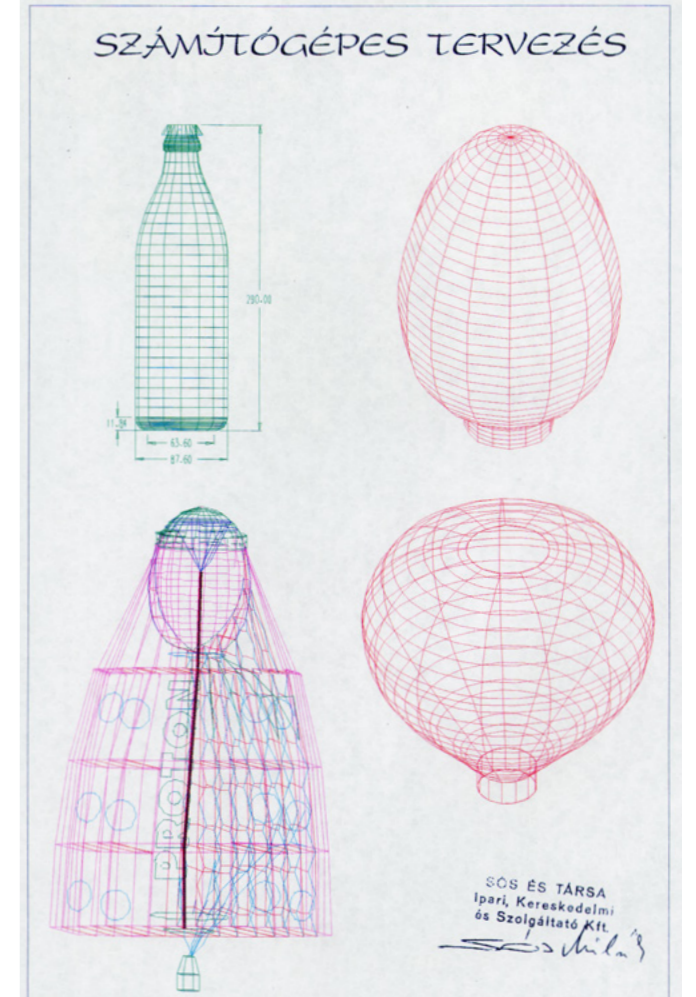


gedélyeknek, folytatjuk inkább a sikeres **reklámballogyártást**. Ahogy a Sup-Air tapasztalataiból leszűrtem, jól is tettem, mert borzasztó procedúra volt, hosszú évekbe és nagyon sok pénzbe került.

Nekik azonban erős tervezői csapatuk és üzemeltető gárdájuk volt, ami lehetővé tette számukra a tervezés, gyártás mellett az üzemeltetést is. Ezért döntöttem úgy, hogy az SCB-típuscsalád kezelését rájuk hagyományozom.

Közben elkezdett működni a **KUBICEK Ballon**, és az összes nyugati gyártó is értékesíteni kezdett Magyarországon. Én ebből így kiszálltam, de a Sup-Air továbbra is konkurált a **Notheisz Ballonnal**. Utóbbi úgy keletkezett, hogy a Mecsekballon megvált Notheisz Antaltól. Toncsi haláláig művelte a szakmát, a Sup-Air pedig máig működik. Ők biztosították a magyar hőlégballogok üzemeltetését és ezzel a túlélést.

Közben sikeres **sétarepültető vállalkozások** létesültek, és a **Magyar Ballon Szövetség is megalakult**. A versenysport is túlélte a sok hatósági és szövetségi átalakulást, a mi alapítványunk, a **Pannónia '76** pedig megpróbálja egy baráti szövetségként összetartani a magyar ballonosokat.



Nagy Péter: Hőlégballon-szövetségek Magyarországon

A MÚLTRÓL

1905. október 14-én alakult meg a **Nemzetközi Repülő Szövetség**, székhelye Svájcban, Lausanne-ban található. Nevével leggyakrabban **FAI-ként** találkozhatunk, amely a francia elnevezésének rövidítéséből alakult ki (Fédération aéronautique internationale). Hazánkban 1910 februárjában alakult meg a **Magyar Aero Club**. Még ebben az évben, június 5. és 17. között nemzetközi versenyt rendeztek Budapesten, amelynek helyszíne Rákosmező volt. A rendezvény sok kritikát kapott, hatalmas veszteséggel zárult, a klub elnöke hamarosan le is mondott. Viszont pozitívan hatott a magyar repülés fejlődésére, a felépített hangárakat már magyar pilóták használták, illetve a közvélemény is jóval nagyobb figyelemmel követte ezután a hazai repülés fejlődését.

AZ MRSZ UTÁN

A **Magyar Repülő Szövetség**, azaz **MRSZ** látta el a repülő sportok országos szakszövetségét. Ilyen szervezetből országonként csak egy lehet, ezt a funkciót csak három év működés után nyerheti el bármely más szervezet. Az MRSZ jogutód nélküli felszámolása veszélybe sodorta a repülő versenysportot hazánkban. Ez azt jelenti, hogy sem nemzetközi versenyek szervezésére, sem ilyen rendezvényeken történő részvételre nem lesz lehetősége Magyarországnak három éven keresztül.

Megoldásként 2018-tól az **MVSZ**, azaz a **Magyar Vitorlázórepülő Szövetség** átmenetileg a FAI engedélyével átvette a NAC (országos szakági szövetség) szerepét. Így az új szervezet megalakításáig biztosítva volt a szakágak országos képviselete a versenysportban. Illetve olyan normatív támogatásokhoz is hozzájutottak a repülő szakágak, amelyekhez az MRSZ köztartozásai miatt a korábbi években nem volt lehetőség.

2019-ben két jogi személy megalakította a **Repülő és Légisport Szövetséget (RLSZ)**. Így nyílt lehetőség arra, hogy a nem túl támogató magyarországi jogi környezetben hatékonyan és gyorsan megtörténhessen a szervezet

bejegyzése. Ezt követően a klubok, egyesületek egyre nagyobb számban csatlakoztak a szövetséghez.

Jelenleg a tagság több mint 100 szervezetet és közel 3000 főt foglal magában, amelyben a ballonszakág 10 klubbal és 80 fővel szerepel. Az RLSZ a FAI engedélyével országos szakszövetséggé vált, ezzel átvette a funkciót az MVSZ-től.

MAGYAR BALLON SZÖVETSÉG

A magyar ballonozás a 70-es években kezdődött hazánkban. Azóta a sportrepülés minden szakágának lett saját szövetsége, amely az adott légisport-kategóriában tevékenkedőket összefogta, kivéve a legősibb, vagyis az első légi járművel repülőket.

2020 júliusában alakítottuk meg a Magyar Ballon Szövetséget (MBSZ). A korábbi tapasztalatok alapján (lásd MRLSZ megalapítása) itt is csak három jogi személy segítségével történt meg a szövetség megalapítása. A Covid-járvány következtében csak korlátozott aktivitás jellemezte a szervezetet, de végül lépésről lépésre kialakításra került a szükséges működési környezet (weboldal, bankszámlaszám, könyvelő stb.).

Felvettük a kapcsolatot a Légügyi Hatósággal. Az első közös egyeztetésen a hatóság minden érintett területe képviselte magát. Kaptunk elérhetőségeket az egyes osztályokhoz, így közvetlenül kereshetjük őket. Az eddigi tapasztalatok alapján még nem tökéletes a kommunikáció, de vannak biztató jelek.

A **TOMI ballonok** kapcsán részt vettünk az **EASA-val** (Európai Repülésbiztonsági Ügynökség, European Union Aviation Safety Agency) történő egyeztetésekben, finanszíroztuk a költségeket. A tavaly történt sajnálatos baleset kapcsán a tévhitiek elterjedésének megakadályozása céljából nyilatkoztunk és nyilatkozatot adtunk ki. 2021-ben **megkezdődtek a tagfelvételek.** Már 11 szervezet tag lett, több további szervezet felvétele folyamatban van.

CÉLOK, FELADATOK

Az MBSZ természetesen tagja a RLSZ-nek (névváltozás bejegyzése folyamatban RLSZ helyett MRLSZ).

Szövetségünk feladata, hogy a ballonrepülésre vonatkozó, országos szakszövetségi feladatokat maradéktalanul ellássuk (versenyrendszer működtetése, nemzeti bajnokság és lehetőség szerint további versenyek szervezése, támogatása, a szakágára jutó állami támogatások kezelése stb.)

Kiemelt célunk a ballonrepülő társadalom összefogása és összetartása. Sajnos az elmúlt évtizedben belső ellentétek, illetve közömbösség jellemezte a szakágat. Az ellentétek

helyett a közös célokat és az egyes tagok érdekeltségét szeretnénk megteremteni. Célunk megszólítani minden érintett klubot, egyesületet, vállalkozást, amelyek ballonrepüléssel foglalkoznak – lehet ez sport, hobbi, utasrepülés vagy képzési terület.

Szeretnénk folytatni a szorosabb kapcsolat kiépítését a hatóságokkal, állami szervekkel, jogalkotókkal. Átlátható, költséghatékony, tiszta működési környezet alakítunk ki. A szövetség szabályszerű működéséhez szükséges szabályzatok aktualizáljuk, pótoljuk. Terveink közt szerepel az érdekképviselés, a pályázati lehetőségek feltárása, a weboldal megújítása, a belső kommunikáció növelése, a magyar és nemzetközi elvárásoknak megfelelően a ballonrepülés, illetve ballonsport megismertetése, bemutatása, népszerűsítése.



Pálffy István: A magyar hőlégballonozás sajtója – hírek a ballonok világából

A következő oldalakon a gyűjteményemből vett néhány példán keresztül ismertetem, milyen formában történt a múltban, illetve történik napjainkban a **hőlégballonok és a hőlégballonosok dokumentálása, bemutatása** a hazai sajtóban, illetve nemzetközi berkekben.

TÖRTÉNETÍRÓK

Az elmúlt században többen is foglalkoztak a **repülés hőskorának kutatásával és megismertetésével**. Mivel az emberiség először hőlégballon segítségével emelkedett a levegőbe, szinte minden, a repülés kialakulásával foglalkozó dokumentum megemlékezik e legegyszerűbb repülőeszközről.

1925-ben, azaz majdnem száz éve jelent meg vitéz **Madarász László** *A levegő meghódítása* című könyve, amelynek második fejezete a felszállás úttörőiről szól. **Jacques és Joseph Montgolfier**, a két fivér nevéhez fűződik a léggömb feltalálásának dicsősége. **1783. június 5-én mutatták be szülővárosukban, Annonay-ban első ballonjukat**, ahonnan a szerkezet egy 10 perces repülőút során 2 kilométeres távolságot repült be. Ezt a dátumot a modern léghajózás születésnapjának is nevezik.



1977-ben jelent meg a *Búvár zsebkönyvek* néven ismertté vált sorozatban **Kondor Lajos** *Léghajók, repülőgépek* című kiskönyve, amelyben színes ábrákon figyelhetjük meg a repülőszerkezeteket. A könyvecske első oldalain a Montgolfier-léghajóról is olvashatunk.



1981-ben jelent meg **Simóné Avarosy Éva** könyve *A repülőszárkányoktól a sárkányrepülőig* címmel. Ennek *Ne csapkodjunk – lebegjünk!* című fejezetében tesz említést arról, hogy **1783 októberében elsőként Pilatre de Rozier emelkedett a magasba**. A könyvben egy korabeli festmény fotója is látható, amely egy hőlégballonmakett bemutatását ábrázolja. **1709-ben Bartolomeu de Gusmao V. János** portugál királynak mutatta be **repülőmakettjét**, amely az írás szerint több mint 3 méteres magasságba emelkedett az ámuló közönség szeme láttára.

A hosszabb történelmi áttekintések mellett ballonos veteránjaink is megemlékeztek a hőlégballonozás hőskoráról. Az egyik ilyen példa **Pálosfalvi Brúnó**, azaz Brúnó Bácsi önéletrajzszerű műve, az *Élni a bátrak életét*, amelyben több fejezetet is ballonos élményei bemutatásának szentelt. **Bakos Attila** pedig *A léggömbrepülés varázslata* című könyvében foglalja össze a hőlégballonokkal kapcsolatos információkat.

KÖZÖNSÉGINFORMÁLÁS

Minden hőlégballonos rendezvény – legyen az egy egyszerű, néhány csapatos sörverseny vagy épp egy több száz fős nemzetközi mezőnyt fogadó verseny – az adott település lakóit is igyekszik szórakoztatni. A ballonok és csapataik részletesebb bemutatására a szervezők ezért **prospektusokat, versenyfüzeteket** készítettek.

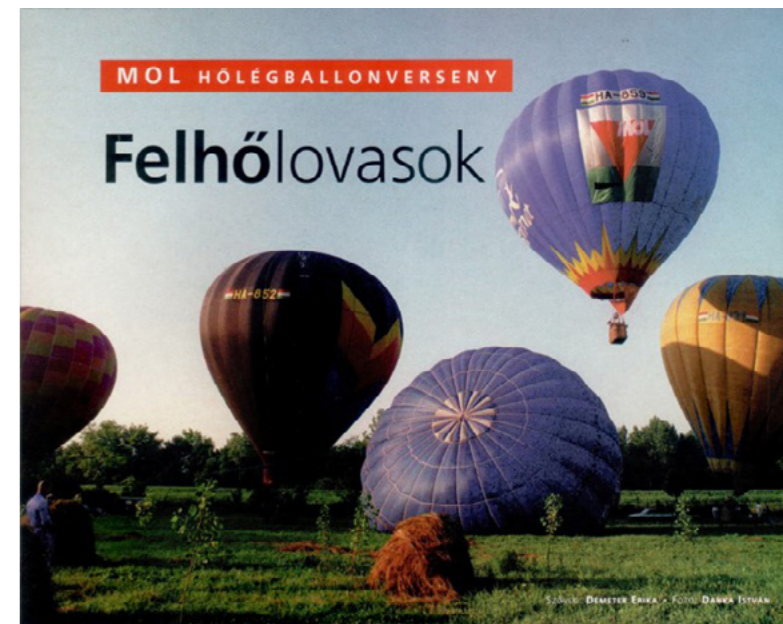
1988-ban Tiszaújvárosban rendezték meg a **Tisza Kupa '98 nemzetközi hőlégballonversenyt**. A kiadványban Farkas Bertalan köszöntötte a résztvevőket és a verseny iránt érdeklődőket. A prospektusban a város vezetésének, a főszponzornak és dr. Hegedűs Dezsőnek, az akkori Magyar Repülő Szövetség Főtitkárának néhány soros köszöntőjét is olvashatjuk. A kis újság további oldalain az induló csapatok és ballonjaik kerültek bemutatásra, közelebb hozva a közönséghez a város felett repkedő ballonokat. Egy verseny megszervezése nem könnyű feladat. Sok ember áldozatos, összehangolt munkája szükséges a rendezvény lebonyolításához. A versenyvezetőséget is bemutatták a kis füzetben.



A '98-as Tisza Kupát követte a '99-es, majd a 2000-es Tisza Kupa. Közben **Kecskemét** is feliratkozott a ballonversenyt szervezők táborába, a 2001-es II. Termofarm Kecskemét Kupa kiadványa is erről tanúskodik. 2001-től Debrecen adott otthont évekig a magyar és a nemzetközi mezőny ballonosainak. **2010-ben itt rendezték meg a sportág világbajnokságát** is, ahol 31 ország 118 csapata versengett egymással.

A versenyfüzetek mellett a főszponzorok havi **reklámújságaiban** is megjelentek információk a sportrendezvényekről (például Primagáz-kiadvány az 1996-os, székesfehérvári nemzetközi ballonversenyről, illetve MOL-újság a MOL PB-gáz Kupáról, 2000).

Nézzünk az eddigi magyar kiadványok mellett néhány nemzetközi sajtóterméket is. Repüljünk el egyenesen a Föld másik oldalára, **Japánba!** A szigetország évtizedek óta



▼ Az idei március előtt még soha nem bonyolítottak hőlégballonos versenyt az északnyugat-magyarországi Vértésben, az eddigi küzdelmeket ugyanis mindig sá. területen rendezték. A MOL PB-gáz Vértés Kupa ezért a felhőlovások számára új és érdekes kihívást jelentett.

A MOL által szponzorált nemzetközi hőlégballonverseny egyébként hagyományteremtő céllal jött létre, a jövőben évente vendör kupaversenyt rendeznek a rendezők. A verseny megnyitóján. Végzetesen be is jelentették: minden évben, március 15-e körül ugyanezen a helyszínen rendezik az idehez hasonló viadalt. A szervezők úgy vélik, ha a vértési erdőpróba sikerrel jár, a verseny elnyerheti a hőlégballonosport rangját jelentő, nemzetközi FAI (Federation Aeronautic International) minősítést.

A MOL Rt. különben azért vállalta el a főszponzori szerepet, mert ugyanazt a PB-gázt forgalmazzák kis- és nagyváltóknak, amely a hőlégballonok hajtóanyagaként is szolgál. A hagyományteremtő versenyen egyébként összesen 13 ballon emelkedett a magasba. Ezek közül egyetlen német és 9 magyar hivatalos versenyző, továbbá 3 kedutélből repülő pilóta szorgoskodott légi járművével. A legnevesebb magyar induló Molnár Csaba, a győri Cameron Balloon Club versenyzője volt, aki háromszoros nemzeti bajnok, 1990-ben Európa-bajnok, s múlt évben Világkupa-győztes volt.

MOL PB-gáz

A MOL Rt. 1999-ben kezdte meg propán-bután gáz kiskereskedelmi tevékenységét, piaci részesedése az év végére már elérte a 8 százalékot. Az üzletág jelenleg több mint 1000 fogyasztót lát el a magas fűtőértékű tartályos MOL PB-gázzal és közel 600 palackos cseretelepet üzemeltet országwide a töltőállomásokon és a független értékesítőhelyeken.

Terveik szerint év végére a cseretelepek számát 800-ra növelik, és további 200 300 új, tartályos PB-gáz-ellátó rendszert is telepítenek. A magyar PB-gáz-piacon a MOL Rt. 14 százalékra kívánja növelni részesedését.

szervez ballonversenyeket, a nemzetközi hőlégballonos mezőny és a versenynapokon a tízezres nézőszámot is elérő japán közönség legnagyobb öröme. A versenyre szinte minden évben több magyar csapat, valamint a verseny lebonyolítását segítő szakember is ellátogat.

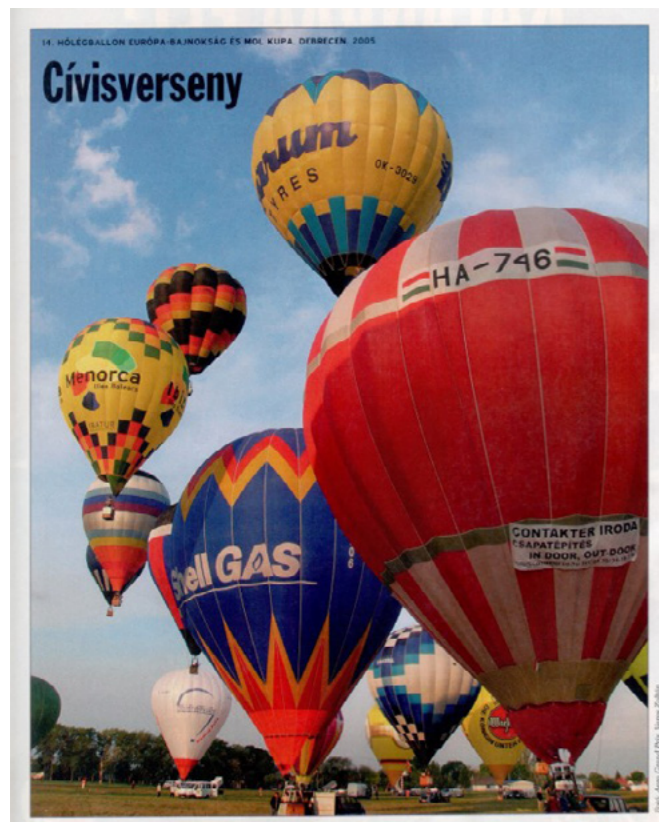
A most bemutatott, 2017-es füzetrel az érdeklődő felnőttek mellett a gyermekek figyelmét is igyekeztek felkelteni. Ezekben már nemcsak a versenyballonok, hanem az úgynevezett **formaballonok** is láthatók, valamint a kiadványok részletes leírást tartalmaztak az egyes versenyfeladatokról.

BALLONOS HÍREK SZÉLESEBB KÖRBE

Egy ballonverseny szervezéséhez nemcsak lelkes segítők, hanem sok-sok pénz is szükséges. A támogatásokat szponzorok segítségével lehet megszerezni, akik viszont jó néven veszik, ha őket is megemlítik. Ezért a szervezők a versenyek idején a versenyfüzeteken kívül az adott térség hírközlési csatornáin is reklámozzák a rendez-

vényt. Az elektronikus sajtó (tévé, rádió) mellett napilapokba, hetilapokba is bekerül egy-egy figyelemfelkeltő cikk a repülő eseményekről.

Az ezredforduló környékén megszorodtak a ballonos hírek a sajtóban. Néhány (jelentősebb anyagi fedezettel rendelkező) csapat ugyanis egy nagyobb összegű jutalom kiírásának hatására azt a célt vette fejébe, hogy ballonjával megkerüli a Földet. **Vegyes üzemű ballonjaik** voltak. Volt bennük egy héliummal megtöltött gömb, az alsó részük azonban hőléggel üzemelt. Az *Élet és Tudomány* több oldalon keresztül mutatta be a versenyen induló ballonokat és azok pilótáit. A napilapok (többek között a *Népszabadság* és a *Blikk*) pedig szenzációként számoltak be a kiéleződött versenyről és a rekordrepülés sikerességéről:



1999. március 21-én a Breitling Orbiter 3 a svájci felszállását és a 19 napos repülését követően sikeresen landolt Egyiptomban. A svájci Bertrand Piccard és a brit Brian Jones ballontörténelmet írtak.

MÉG SZÉLESEBB KÖRBE

Az internet elindulását követően már nem lehet határt szabni az online híryanagok megjelenésének. Az írott sajtót többé-kevésbé felváltotta az elektronikus sajtó, az információsztráda ott lapul emberek milliárdjainak zsebében. Az információs szabadság nem kerülte el a hőléggel üzemeltetők világát sem. **2000-ben** Magyarországon

elsőként kezdte meg működését ballonozás témában a **holegballon.hu** információs portál. Egyik fő célja az volt, hogy az ezredfordulón még évente tucatszámra elérhető magyarországi versenyekről tájékoztatást adjon a ballonozás és ballonok iránt érdeklődőknek. A portál archívumában megtalálhatók és remélhetőleg még sokáig ott is lesznek az egykori ballonos híradások, fotók, videók. **2005-ben** indult útjára a **balloon.hu** portál, amelyen főleg a versenyeken induló ballonok, pilótáik és eredményeik között lehet kutatgatni.

Egy böngészőbe beírva a *hőléggel üzemeltetett* szót mára már több száz ezres találati listához juthatunk. Fotók, videók, leírások tömkelege érhető el ebben a témakörben. A közösségi média elterjedésével pedig sorra jelennek meg a zárt szakmai és a nyílt, mindenki számára emészthető formában szerkesztett, ballonspecifikus közösségi oldalak is. Jelenleg a két legnagyobb ilyen oldal a Facebookon a nyilvános *Hőléggel üzemeltetett csoport* (526 taggal) és a zárt *Lufisok csoport* (279 taggal), de a magyar hőléggel üzemeltetett és hagyományait megörökíteni szándékozó Pannónia '76 csoport által létrehozott, nyilvános oldal is sok lelkes érdeklődőt (408 tag) vonz.

Köszönöm a Pannónia '76 Alapítványnak, hogy megszervezték Ócsényben a *Ballonpiknik 2022* szakmai konferenciát, és segítségükkel ez a sajtóanyag is megjelenhetett.



Ballonpiknik 2022

Az 1. magyar hőlégballon-konferencia Ócsényben

A Pannónia '76 Alapítvány 2022. április 23–24-én egy ismeretterjesztő tudományos konferenciát rendezett *Ballonpiknik 2022* címmel az ócsényi Református Gyülekezeti Házban. Köszöntőt mondott Fülöp János, Ócsény község polgármestere; Orbán Attila, a Tolna Megyei Közgyűlés alelnöke; Stieber József, a Pannónia '76 Alapítvány kuratóriumának elnöke. Az előtérben a *Veterán ballonosok* fotókiállítás kapott helyet. Nagy sikere volt a hőlégballonkosárból átalakított szónoki emelvénynek, ahol 13 előadás hangzott el a két nap alatt. A szervezők a Magyar Hőlégballonozásért díjakat is kiosztották (díjazottak: Vona István, Németh Tibor Károly, Balikó Pál).

ELŐADÓK:

- ☛ **Bakos Attila (hőlégballon-oktató, a Magyar Repüléstörténeti Társaság elnöke):**
Magyarországi hőlégballon- rekordom
- ☛ **Böddi Lajos (a ballonpilóta-képző szervezet vezetője) és Beleznai Péter (hőlégballon-oktatópilóta):**
A ballonpilóta- és az oktatóképzés jövője
- ☛ **Császár Dalma (a Unique Ballonsport Club elnöke, oktatópilóta):** *Út a hobbitól a profizmusig*
- ☛ **Mátrai Zoltán (hőlégballon-pilóta, légügyi képzési referens):**
Gyakori hibák a vizsgarepülések dokumentálása és a jelentkezések terén
- ☛ **Molnár Péter (hőlégballon-pilóta, magyar nemzeti bajnok 2021-ben):** *Hogyan lettem magyar bajnok*
- ☛ **Nagy Péter (hőlégballon-oktatópilóta, magyar nemzeti bajnok, a Repülő és Légisport Szövetség ballonrepülő szakágának vezetője, a Magyar Ballon Szövetség elnöke):** *Hőlégballon-szövetségek Magyarországon*
- ☛ **Pálffy István (hőlégballon-pilóta, a hoglebballon.hu portál tulajdonos szerkesztője):** *A magyar hőlégballonozás sajtója*
- ☛ **Pálhegyi Zoltán (regisztrált nemzetközi megfigyelő, versenybíró, a Kubicek Balloons magyarországi képviselője):**
Hőlégballon-versenybíráskodás
- ☛ **Punka György (hőlégballon-műszaki felügyelő, hőlégballon- és hőléghajó-berepülő pilóta, repüléstörténész):**
Az újkori magyar hőlégballonozás kezdete
- ☛ **Sós Mihály (hőlégballon-tervező és -gyártó, oktatópilóta, a Pannónia '76 Alapítvány titkára):**
Hőlégballongyártás Magyarországon
- ☛ **Stieber József (mérnök, a Stieb-Air Ballonklub tulajdonosa, hőlégballon-oktató, a Magyar Ballon Szövetség etikai bizottságának tagja, a Pannónia '76 Alapítvány kuratóriumi elnöke):** *Őrizzük meg a magyar hőlégballonozás történetét!*
- ☛ **Takács Sándor ballon-tracking alapító:** *Prezentáció a ballon-tracking rendszerről*



Ballonpiknik 2023

A 2. magyar hőlégballon-konferencia Ócsényben



A Pannónia '76 Alapítvány 2023. április 15–16-án ismét megrendezi a *Ballonpiknik* konferenciát az ócsényi Református Gyülekezeti Házban. A rendezvény védnökei: Fülöp János, Ócsény község polgármestere; Orbán Attila, a Tolna Megyei Közigyelés alelnöke; Nagy Péter, a Magyar Ballon Szövetség elnöke. A rendezvényen pilóták, oktatók, hatósági személyek, hőlégballonos vállalkozók, versenyzők és repüléstörténészek vezetnek be a vendégeket a hőlégballonozás különböző szegmenseibe.

ELŐADÓK:

- Bakos Attila (hőlégballon-oktató, a Magyar Repüléstörténeti Társaság elnöke):**
Pillantás a magasból – Légyárás léggömbbel
- Dr. Kisegyházi Attila (a Nemzeti Közlekedési Hatóság NKH REO kinevezett vizsgáló repülőorvosa):**
A repülőorvosi vizsgálatokban történt változások és a várható szigorítások
- Mátrai Zoltán (légügyi képzési referens):** *Válaszok a képzésekkel kapcsolatos hatósági problémák kérdéskörében*
- Nagy Balázs (hőlégballon-versenyző, a Balloning for You Kft. ügyvezetője):**
A kereskedelmi célú utasreptetés háttere Magyarországon
- Nagy Péter (hőlégballon-oktató és -vizsgáztató, kvalifikált versenyző, a Magyar Ballon Szövetség elnöke):**
A 2023-as nemzeti bajnokság szervezése és a Magyar Ballon Szövetség munkája
- Németh Tibor (hőlégballon-oktató, -versenyző, a 005-ös szakszó birtokosa):** *Gulyás Gézával Egyiptomban*
- Pálhegyi Zoltán (regisztrált nemzetközi megfigyelő, versenybíró, Kubicek Balloons magyarországi képviselője):**
Modern hőlégballogyártás
- Patai István (hőlégballon-oktató, -versenyző):** *A hőlégballon mint munkaeszköz és hobbi*
- Punka György (hőlégballon műszaki felügyelő, hőlégballon- és hőléghajó-berepülő pilóta, repüléstörténész):**
Gázballonnal Németország felett
- Simon Sándor (hőlégballon-oktató, a képzőszervezet tagja):** *A hőlégballonpilóta-képzés helyzete Magyarországon*
- Sós Mihály (hőlégballon- és gázballongyártó, repülőmérnök, a Pannónia '76 Alapítvány alapítója és titkára):**
Alapítványunk és a Múzeum integrálása az ócsényi életbe és a ballonos társadalomba
- Stieber József (vizsgálómérnök, a Stieb-Air ballonklub tulajdonosa, hőlégballon-oktató, a Pannónia '76 Alapítvány elnöke):** *Alapítványunk szerkezeti átalakulása, rendezvényeink, terveink bemutatása*
- Szabó Péter (hőlégballon-oktató, versenyző, klubelnök):** *Magassági rekordom elérésének története*

Támogatónk



AGRÁRMINISZTERIUM





Támogassa alapítványunkat adója 1%-ával!

Pannónia '76 Alapítvány 18940231-1-17



Főszerkesztő: Sós Mihály
Korrektor: Sós Dóra Gabriella
Tervezőgrafikus: Farkas Gergő Tamás

HA-001 Magazin – A magyar ballonozás lapja
2023/1., Ócsény
© Pannónia '76 Alapítvány



HA-703

PEPSI

SI CANZ MAFSA