

BEVEZETŐ

Amikor megemlítem egy ismerősnek, hogy repülök és megvan a pilóta "jogsim", azaz a szakszolgálati engedélyem, akkor azonnal a következő kérdéssel jön:

- Melyik légitársaságnál dolgozol?

Ilyenkor mosolyogva csak ennyit válaszolok:

- Ott még nem tartok, kis, 2-4 személyes géppel repülök csak.

Ilyenkor szinte kivétel nélkül mindenki gondolatában a nagygépes, utasszállítókkal végrehajtott repülések jelennek meg. Ez nem véletlen, hiszen leginkább ez van a köztudatban, ha repülés témáról van szó.

A kisgépes repülésre sokan úgy néznek, hogy veszélyesebb és félelmetesebb, mint a nagygépes repülés. Nézzünk meg néhány tévhitet, amelyek valóságtartalmán nagyon sokan megdöbbennek, amikor elkezdtem mesélni róla.

I. A KISGÉPES REPÜLÉS VESZÉLYESEBB, MINT EGY NAGY, UTASSZÁLLÍTÓVAL REPÜLNI

Nem igaz! Semmivel sincs benne nagyobb kockázat, sőt! Méretéből fakadóan a kisgépeknek bizonyos területeken sokkal jobb tulajdonságai vannak, mint egy nagygépeknek. Méretükből adódóan igaz, hogy nem férnek el benne olyan sokan és nem repülnek olyan gyorsan, mint egy Airbus vagy Boeing utasszállító, ugyanakkor pont ez az egyik előnye.

Minél kisebb és könnyebb egy repülő, annál kisebb sebességgel száll fel és le. Pl. egy motoros vitorlázógép már 70 km/h-nál felszáll és kb. ugyanilyen tempóval ér földet leszálláskor. Miért jó ez? Mert egy kb. 200 méteres, akár füves terület is elég neki ahhoz, hogy biztonságosan leszálljon.

Azaz, ha bármi technikai gond adódna repülés közben (az esetek 99,8 százalékában ez nem történik meg), ami miatt kényszerleszállást kellene végrehajtani akkor egy 200-250 méter hosszú, megfelelő minőségű szántóföld is elegendő a leszálláshoz.

Egy nagy géppel ekkora helyre estélytelen leszállni, hiszen az 220-250 km/h sebességgel ér földet. Már meg is van az első dolog, amiben a kisgép jobban teljesít, mint a nagy, nézzük a többit.

II. KÖNNYEBB LEZUHANNI EGY KISGÉPPLEL, MINT EGY NAGYGÉPPLEL

Nem igaz! Egy repülőgép egyetlen esetben tud lezuhanni, ha leesik vagy komolyabban megsérül az egyik vagy mindkét szárnya. Tehát ha megáll a motor vagy az összes hajtómű a nagyobb gépeken, akkor nem fog zuhanni a gép. Létezik egy szám, ami megmutatja, hogy 1 km magasságból milyen messzire tud eljutni a repülő. Ez a siklós szám. Tippeld meg, mekkora lehet ez az érték? 1 km magasságból milyen távolra tud eljutni egy repülő ha megáll a motor vagy az összes hajtóműve?

Ez minden gépnél más és más. Egy Airbus A320-asnak kb. 21-22 a

siklószáma, azaz 1 km magasról 21-22 km távolságra tud eljutni úgy, hogy nem működik egyik hajtómű sem. Nem gondoltad volna, ugye?

Nézzünk meg egy kisgépet. A Falke motoros vitorlázónak mit gondolsz mekkora a siklószáma? Ugyanakkora mint az A320-as Airbusé. 20-21. Lényegében nincs különbség a két gép között, már ami a siklószámot illeti. A motoros gépek, pl. egy Cessna 150-es 7-8 körüli siklószámmal rendelkezik, ami már csupán harmad annyi, mint a Falke-é. A másik egyre inkább kedvelt és elterjedt motoros kisgép hazánkban a Diamond DA20 pedig 14-es siklószámmal bír.

Visszatérve tehát az eredeti tévhitre. Egy repülőgép nem tud zuhanni, ha megvannak a szárnyai, csak siklani. A kis és nagy gépek siklószámai között géptípustól függően akár semmilyen különbség nem tapasztalható. Sőt!

Összehasonlítva a 21-es siklószámmal rendelkező Airbus A320-ast és a Falke motoros vitorlázót elmondható az, hogy utóbbi gép nyáron, amikor termikes az idő (a termik felszálló légáramlat, amely hosszabb időn keresztül a levegőben tudja tartani a vitorlázó gépeket), akkor van, hogy alig tudunk leszállni, annyira sok az emelő légáramlat. Tudom, hogy ez hihetetlenül hangzik, de igaz. A legtöbben egészen addig nem hiszik el, amíg saját bőrükön meg nem tapasztalják.

Ha minden rendben van és normálisan repül a pilóta, nem csinál hülyeséget, akkor olyan stabilan van fent a levegőben egy kisgép is, mint egy autó az úton. Nagyon nagy hülyeséget kell csinálni, hogy pl. a Falkeval vagy egy DA20 motoros géppel leessünk az égből. Olyan jó indulatú mindkettő, hogy nagyon nehéz hülyeséget is csinálni velük.

Mivel mindkettő kiképző iskolagép, ezért rendkívül jó indulatú, könnyedén megbocsájtja a pilóta apróbb és akár nagyobb hibáit is.

Ezeknél a gépeknél csak annyira kell félni, hogy lezuhan, mint egy autóban utazva attól, hogy felborul. Utóbbi esetben is elég nagy hülyeséget kell csinálni, hogy felboruljon az autó. Ha normálisan, szabályoknak megfelelően vezetünk, akkor ez nem fog bekövetkezni. Így van ez a repülésben is. Ésszel kell repülni és akkor nem lesz baj.

**Többet akarsz megtudni a kisgépes repülés gyakorlati világról?
Most féláron szerezheted meg az 5 óra 15 perces online
videótréningemet! Kuponkód: ebook
Bővebb információért [kattints ide!](#)**

III. NYÁRON, NAPSÜTÉSSEN A LEGJOBB REPÜLNI

Nem igaz! Hacsak nem akarod magad úgy érezni, mintha gödrös földúton mennél egy lovas szekérrel. Ahogy korábban már írtam, nyáron napsütésben tele van termikkel a légkör, ami emeli a gépet, a termik mellett pedig süllyeszt (azaz merülő légáramlat hat rá) azt.

Pont ezen áramlatok folyamatos változásának köszönhetően van az, hogy hol felfelé "tol" minket a levegő, hol lefelé "nyom". Az átmenetek sokszor durvák, ilyenkor komoly lökések érezhetünk, repülő nyelven: dobálás az idő.

Nem ajánlott tehát nyáron tűző napsütésben repülni. A legtöbben ugyanis azt gondolják, hogy a látás is milyen jó ilyenkor fentről. Sajnos

nem így van, ugyanis lentről lehet, hogy szép az idő, de fentről nagyon párássá tud lenni, ilyenkor pedig van olyan, hogy alig látni előre, pláne ha nappal szemben repülünk.

Sokkal jobb ilyen szempontból, ha teljesen zárt a felhőzet, tehát egyáltalán nem süt a nap. Ilyenkor 500-600 méter magasból akár 80 km-re is el lehet látni, ami azzal magyarázható, hogy a levegőben lévő apró részecskékről (vízgőz, por stb.) nem verődik vissza a nap sugara.

Egy esetben jó napsütéses időben repülni, ez pedig a hidegfront utáni napok. Jellemzően a front utáni 2. és 3. nap a legjobb repülés és főként látótávolság szempontjából. Meleg frontnál ez nem jellemző, annak ugyanis más a jellege.

A hidegfront lényege, hogy a légkörben egészen a föld felszínéig lehatol és a front haladtával úgy tolja ki maga elől a koszos, szmogos levegőt, mint amikor hólapáttal toljuk a havat az úton. Szerepet játszik ebben a front erőssége is, ha kellően markáns, akkor utána kristálytiszta idő van.

Télen mivel napközben még napsütés mellett sincsenek termikek, ezért akkor sokkal nyugisabb a légkör és a repülés is. A kis, motoros gépekben van fűtés, így akár pulóverben is lehet repülni télen, ez szintén géptípustól függ. A repülőket akár az autók, komoly mínuszokban is üzemképesek, az alsó határ általában kb. -15 °C , ilyen hidegben viszont nem igazán szokott hazánkban repülni senki.

Ha mindenképpen nyáron kerül sor a repülésre, akkor a legjobb vagy egy olyan napon repülni, amikor teljesen zárt a felhőzet, úgy, hogy közben nem esik az eső vagy ami ennél is jobb az a naplemente előtti

időszak. Ilyenkor ugyanis már nincs termik képződés, a légkör teljesen kisimul és akár a hajó szélcsendben a tó vizén, olyan simán repül egy kisgép is a levegőben. Ebből következik máris a következő tévhit.

IV. A KISGÉPET JOBBAN DOBÁLJA AZ IDŐJÁRÁS, MINT A NAGY GÉPET

Nem igaz! Alapvetően azt kell tudni a repülés és az időjárás kapcsolatáról, hogy nagyon szoros összefüggésben vannak egymással. Hiába ideális minden, ha nem megfelelő az időjárás, akkor nincs repülés. Persze a nagygépek viharos időben is felszállnak, míg a kisgépek nem, ez nem jelenti azt, hogy a nagy gép stabilabb lenne, a kisgépet pedig minden esetben jobban dobálja az időjárás.

Ha megfelelő időjárási viszonyokat és napszakot/évszakot választunk, akkor a kisgépes repülés sokkal simább és nyugodtabb lehet, mint a nagygépes. Utóbbinál ugyanis a legrövidebb utak során is 1000-1500 km-es távolságot repülnek a gépek, ilyen távolságon pedig nem tud állandó maradni az időjárás. Előbb-utóbb lesz némi dobálás a nagy gépeken is.

Kisgépen repülve viszont többnyire egy országrészen vagy régió belül maradunk az 1-2 órás út során, ahol többnyire állandó időjárási körülmények uralkodnak. A legjobb időszakokban, naplemente előtt, zárt felhőzet esetén olyan simán és rezenéstelenül repül a gép, hogy sokan csak akkor hiszik el, amikor ezt megtapasztalják. Lényegében olyan, mintha otthon a széken vagy fotelben ülne az ember, annyira nincs mozgás odafent se.

Mi a helyzet ha fúj a szél? Sokan gondolják azt, hogy ilyenkor jobban rázkódik a gép repülés közben de ez sem mindig igaz. Attól függ, hogy milyen a szél jellege. Ha erősen fúj, ugyanakkor mindig egy irányból és állandó erősséggel, akkor semmi gond nincs a komforttal, ugyanolyan simán és rázkódásmentesen tud repülni a kis repülő is, mint pl. naplemente előtt szélcsendben.

V. A TÉRISZONYOSOKNAK NEM VALÓ A REPÜLÉS

Nem igaz! Ismét egy megdöbbentő dolgot árulok el. A pilóták kb. 80 százaléka (és ide beleértem a nagygépes pilótákat, akik naponta több 1000 km-t repülnek 10 km magasan) tériszonyos. Igen, jól látod. A pilóták nagy része fél a magasban, de csak akkor, ha nem repül. Van olyan pilóta ismerősöm, aki már a létra második fokán is tériszonnal küzd, van aki a pláza felső emeletének korlátja mellől nem mer a mélybe nézni.

Bevallom én sem éreztem túl jól magam, amikor az Eiffel-torony legfelső emeletén, kb. 300 méter magasan voltam. Sokan küzdenek tehát némi tériszonnal, a repülőgépen viszont senkinek sincs semmi gondja a magassággal. Miért van ez így? Több válasz is létezik. Az egyik, hogy amikor ülünk a repülőben, akkor az ülő pozíció miatt nincs tériszonyunk. Erre csak azt mondom, hogy ha egy széken ülnék az Eiffel-torony 300 méter magas legfelső szintjén, akkor szerintem továbbra is lenne némi para bennem.

Sokkal reálisabb az, hogy a tériszony csak akkor létezik, amikor valamilyen módon össze vagyunk kötve a földdel. Például egy torony tetején állva. Mivel a torony a földön van, mi pedig a tornyon állunk, ezért össze van kötve a lábunk a földdel a tornyon keresztül.

Ugyanez a jelenség van a létrán és bármilyen épületen, esetleg egy magas hídon, hegynek a tetején stb. A magyarázat a következő. Amíg össze van kötve a lábunk a földdel addig fennáll a tériszony. Viszont amikor repülünk, akkor ez a földdel való összeköttetés megszűnik és az agyunk nem tud vele mit kezdeni.

Ilyenkor lényegében olyan, mintha elválták volna azt az idegszálat bennünk, ami a tériszony érzetért felelős. Lehet, hogy orvosi és élettani szempontból nem állja meg a helyét ez a magyarázat, viszont így fogható fel a legkönnyebben és a tapasztalatok alapján is ez történik.

Nem kell tehát aggódni és kifogásként kezelni azt, hogy azért nem repülsz, mert tériszonyos vagy. Sok pilóta küzd a földön ezzel, odafent pedig vígan éli az életét félelem nélkül. A fent elénk táruló látvány egyébként is az agyunk olyan területeit indítja be, amely az örömeért és boldogságért felel, már csak emiatt sem fog eszünkbe jutni a repülőn ülve az, hogy félnünk kellene a magasságtól.

VI. A REPÜLÉS BONYOLULT ÉS ÖSSZETETT

Nem igaz! Mivel a repülés a legtöbb embertől távol áll olyan szempontból, hogy a fizikai és technikai háttéréről nagyon keveset

tudnak, emiatt azt gondolják, hogy bonyolult. Egy külföldi nyelv is bonyolult, ha egyáltalán nem beszéljük.

Ezen kívül itt ismét a nagygépes repülés jelenik meg mindenki előtt, ami tény, hogy némileg bonyolultabb és összetettebb, mint a kisgépes repülés. Ugyanakkor az sem olyan vészes, hiszen már robot repüli az út nagy részét a pilóták pedig csak felügyelik a rendszerek működését, szükség esetén pedig átveszik az irányítást. De maradjunk a kisgépes repülésnél.

A kisgépes repülés igazi repülés, hiszen itt végig a pilóta vezeti a gépet, az esetek többségében nincs robotpilóta. Ennek ellenére a kisgépek is olyan stabilan és nyugodtan repülnek, hogy lényegében nem is kell vezetni őket. Van egy berendezés, amit trimmnek hívnak, ezzel be lehet állítani, hogy szépen vízszintesen repüljön a gép, anélkül, hogy a kormányhoz nyúlnánk. Ilyenkor a valóságban két ujjal vezethető a repülő, sok esetben pedig hosszú másodpercekig a kormányt is el lehet engedni.

Tudom, hogy ez hihetetlen és a legtöbben ha kezükbe kapják a bot- vagy szarvkormányt akkor azonnal elkezdik szorítani, de felesleges. Úgy kell ezt elképzelni, mintha autóval mennénk az egyenes autópályán. Ott is csak lazán, szinte alig kell fogni a kormányt és minimális mozdulatokkal a sávon belül tartható az autó. Ugyanez a helyzet repülőknél is.

Megtanulni kis repülőgépet vezetni olyan, mint megtanulni biciklizni vagy autót vezetni. Ha valaki meg akarja tanulni, akkor nagy eséllyel meg is fogja tanulni. Halkan jegyzem meg, hogy egy motoros gépet

szerintem könnyebb megtanulni vezetni, mint egy kézi váltós autót. A repülőben nem kell váltani, csak gázt adni és tartani az irányt és magasságot.

A repülés tehát nem olyan vészesen bonyolult, mint az sokan gondolják. Elvégre gyerekeknek lett kitalálva. 14 éves kortól már vitorlázó repülőn egyedül repülhet bárki. Ez nagyjából hasonló a segédmotoros kerékpárhoz, amely szintén 14 éves kortól elérhető.

Zárszónak pedig még egy megjegyzés. A 45 órás gyakorlati kiképzés során 22 óra után már egyedül elengedik repülni a növendéket, a legtöbbször azonban már 10 óra után megvan az a készség, hogy teljesen egyedül szálljanak fel/le és vezessék a repülőgépet.

Ez a 8-10 óra elegendő ahhoz, hogy lényegében bárki elsajátítsa a repülőgép vezetését ennyi idő alatt. Autóvezetésnél a képzés hossza szintén kb. 20 órából áll, ezt követően kapja meg a tanuló a jogsit és engedik egyedül vezetni. A repülésnél szintén 20 óra után megy el először egyedül repülni a növendék. Ugye, hogy nem olyan bonyolult dolog a repülés?

Többet akarsz megtudni a kisgépes repülés gyakorlati világáról?

Most féláron szerezheted meg az 5 óra 15 perces online

videótréningemet! Kuponkód: ebook

Bővebb információért [kattints ide!](#)