

495 FT

JOKER

II. évfolyam 11. szám 2009. november



MAGAZIN.HU



VERSENYSZTORI

Média pókerkupa

**MARY
ZSUZI**



**PARTY
Divat**



**Érzem
az emberek
szeretetét**

J Á T É K A Z É L E T !

SZÁGULDÁS



A MŰREPÜLÉS

a harmadik dimenzió
és a sebesség dinamikájának
megtapasztalása



ÉLETÜNKET ÉLMÉNYEINK TESZIK SZÍ-
NESSÉ. ÉRZÉKELJÜK UGYAN A HÁROM
DIMENZIÓT, DE ALAPBÓL CSAK KETTŐBEN
MOZGUNK BIZTONSÁGGAL. AMIKOR
MEGKAPJUK A HARMADIKÁT IS, FURCSA
ÉRZÉSEK TÁMADNAK BENNÜNK. ELSŐRE.
MÁSODJÁRA, HARMADJÁRA MÁR FELSZA-
BADULTAN FOGADJUK AZ ÉLMÉNYT, MERT
AZ EMBERI SZERVEZET UGYE GYORSAN
TANUL, RELATÍVE HAMAR ALKALMAZKO-
DIK. EKKOR KEZDJÜK EL IGAZÁN ÉREZNI
AZT A SEMMIHEZ SEM HASONLÍTHATÓ
SZABADSÁG ÉS ÖNFELEDT ÖRÖMÉRZÉST,
AMIT A REPÜLÉS ADHAT SZÁMUNKRA. A
MŰREPÜLÉSRŐL GEBURTH PÉTER MAGÁN-
PILÓTA, MAGYARORSZÁG ELSŐ KISGÉPES-
REPÜLÉSKOORDINÁCIÓS IRODÁJÁNAK
ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓJA, A SIRALY.EU
PORTÁL ALAPÍTÓJA AD ISMERTETÉST OL-
VASÓINK SZÁMÁRA.

SZÁGULDÁS



Akár rajongunk a repülésért, akár félelemmel vegyes borzongással gondolunk rá, mindannyian tisztelettel tekintünk azokra az égi lovasokra, akik kis repülő masinákkal pörögnek-forognak, táncolnak a levegőben, szinte meghazudtolva a fizika törvényeit. Ők a műrepülők. Természetesen szó sincs a fizika meghazudtolásáról. A levegőre hajlamosak vagyunk úgy gondolni, mint a „semmire”, hiszen színtelen, szagtalan, belélegezzük, átnézünk rajta. Pedig a levegő egy igen összetett és nagyon gyúlékony gáz, aminek megvannak a maga fizikai jellemzői. Van sűrűsége, tömege és nyomása is. A műrepülés, a légi akrobatika kifejezetten olyan szilárd fizikai elveken alapszik, mint a felhajtóerő, a helyzeti és



SZÁGULDÁS



mozgási energiák stb. Pont ezek a fizikai jellemzők teszik lehetővé a levegőnél nehezebb tárgy felemelését, egyszóval a repülést. Miután „legyőzzük” a gravitációt, és elszakadunk a földfelszíntől, a harmadik dimenzióban már ki is használhatjuk azt, azaz a Föld tömegvonzásából fakadó gravitációs erőt gyorsításra is igénybe vehetjük. Amikor a repülőgépet vízszintes haladásból a föld felé „nyomjuk” a saját sebességünk rohamosan többszöröződik, ekkor érezzük a gravitációs gyorsulást. Ezt hívják a repülésben negatív G-s terhelésnek. Azt érezzük a repülőgép ülésébe szíjazva, hogy egyik pillanatról a másikra egy láthatatlan erő ki akar minket emelni onnan. Csak a hevederek tartanak minket, a súlyunk egy pillanatra eltűnik, majd úgy érezzük, mintha áthelyeződne a fe-

jünk tetejére az, amit eddig a lábunkon cipeltünk. A földről nézve ilyenkor azt látja a közönség, hogy a repülőgép orrával meredek íven a föld felé zuhan. Ebben az esetben rohamosan nő a repülőgép se-

bessége, hatványozódik a géptörzsre és a benne ülőkre nehezedő terhelés. Ekkor rántja fel meredeken a gépet a pilóta, és az ég felé száguld tovább. Ebben a pillanatban tapasztaljuk meg a pozitív G-s

SZÁGULDÁS

terhelést. Hirtelen visszanyerjük a testsúlyunkat, egy tizedmásodpercig úgy ülünk, mint otthon a karosszékben, majd a testsúlyunk elkezdi többszöröződni. A +1G-s terhelésnél egy 80 kg testsúlyú ember 160 kg-nak érzi magát, és ha a szobai mérleg ott lenne az ülésben, az ennyit is mutatna. +3G-s terhelésnél már 240 kg-mal nyomja az ülést és így tovább. Mindezen erők pár másodpercenként változva dinamikusan követik, követik egymást a manőverektől függően.

A műrepülő manőverek igen változatosak:

– Az orsó: Pörgünk a repülőgép hossz tengelye mentén, amikor is másodpercenként helyet cserél körülöttünk a föld és az ég.

– A hátón repülés: Repülünk fejfel lefelé, amikor a fent lesz lent és a lent fent.

– A kés: Repülünk függőleges szárny helyzetben, amikor a horizont a megszokott vízszintes helyett függőlegesen áll előttünk.

– A legyező forduló: Vízszintes repülésből meredek emelkedésbe kezdünk, függőleges helyzetig, majd a gép orrát lebillentjük függőleges zuhanásba és abból vissza normál repülésbe.

– A bukfcnc: Vízszintes repülésből emelkedőrepüléssel, köríven, hátón-helyzetbe visszük át, és ebből lefelé folytatva a kört, eredeti irányában ismét vízszintes repülésbe kerülünk. Az ég és a föld egy rövid időre helyet cserél.

– Az „amerikai” forduló: Egy fél bukfcncel a hátára fordítjuk a gépet, és abból egy fél orsóval ismét a „talpára”.

– A fekvő nyolcas: Egymás után kétszer egy $\frac{3}{4}$ -es bukfcncel a hátára, majd egy fél orsóval normál repülésbe visszük át a repülőgépet.

Egy alap műrepülő programban az erre a célra kijelölt műrepülő légtérbe való ki és berepülés, kb. 8-10 manőver és néhány repetázás – amelyik tetszett az ismételhető – van belesűrítve. Ez pont azon az ingerküszöbön van, amit egy civil szervezete még tolerálni képes. Persze idővel egyre jobban bírja, sőt egyre jobban élvezi az ember a dinamikus, háromdimenziós mozgás nyújtotta érzeteket. Olyan élményt és látványt nyújt, akkora életöröm lesz úrrá mindenkin, hogy az már-már drogként hat. A hétköznapiak és a problémák ponttá zsugorodnak 30 perc leforgása alatt. A nagy túlterhelések okán ezek a repülőgépek, a sétatrepüléseknél használtakkal ellentétben, robusztusabbak, erősebb és nehezebb szerkezettel készülnek és a motorjaik is jóval nagyobb teljesítményre vannak méretezve, speciális kenési és tüzelőanyag ellátó berendezésekkel. Mivel +6 és -3G-s terhelések is érik a gépet és a résztvevők szervezetét, ezért a jelentkezőnek legalább általános egészségi állapottal kell rendelkeznie. Akut szív és érrendszeri, valamint gerincbetegségek, továbbá epilepszia esetén nem javasolt. Műrepülő programjainkat azoknak ajánljuk, akik elég merészek ahhoz, hogy a levegőben ne csak bámszkodjanak, és testük minden porcikájában érezni szeretnék a repülés dinamikájának örömét.

