

Richtofit Aero 55

Tematikus instant kör a Hármashatár-hegyen

1. Hármashatárhegyi repülőtér

A reptéren csak nappali látva repülés (VFR) folytatható. Nem nyilvános repülőtér, motorosgép felszállást csak a 31-es pályairányon hajthat végre, 50m/150 ft magasan jobb elhajlással (~340°) emelkedhet a jobb iskolakör vonalára. Motorosgép iskolakört nem repülhet. 13-as pályairányú leszállás esetén a 4. fordulót 250m/800 ft-en be kell fejezni. 31-es pályairány esetén leszállás csak bal körről történhet. A vitorlázógépek 13-as felszálló irányban csak bal, 31-es felszálló irányban csak jobb iskolakört repülhetnek. A 13-as pályán motoros repülőgéppel felszállni tilos.

Erős vitorlás, siklóernyő és gyalogsárkány mozgás lehetséges, motoros légijárművel kiképzés nem folytatható. A repülőtér a tulajdonos, illetve az üzemeltető engedélye alapján vehető igénybe, kivéve a kényszerhelyzetben lévő légijárműveket.

A 31-es leszállóirányban a pálya 1,5°-ot lejt a pálya közepéig. Keresztirányú lejtése: 2,5° a 030°-os irányban. A BUD TMA miatt a reptér légtere korlátozott.

egykor a hegytetőn működött. Bármilyen hihetetlen is, ezen a 480 méter körüli magasságon fekvő platón, kicsivel a csúcs alatt egykor hangár állt, a homlokzatából ma is áll egy kevés az út két oldalán! A hegy minden oldalát és lejtőjét használták a gumiköteles (lásd még csúzli) indításra, a hegyoldalon lejtőrepülést lehetett tanulni, de volt, aki innen repülte a magassági és



távolsági rekordjait. A hatvanas évek végén aztán a Tetőn befejeződött a repülés, mivel eddigre már inkább a csörlést vagy a motoros vontatást alkalmazták.

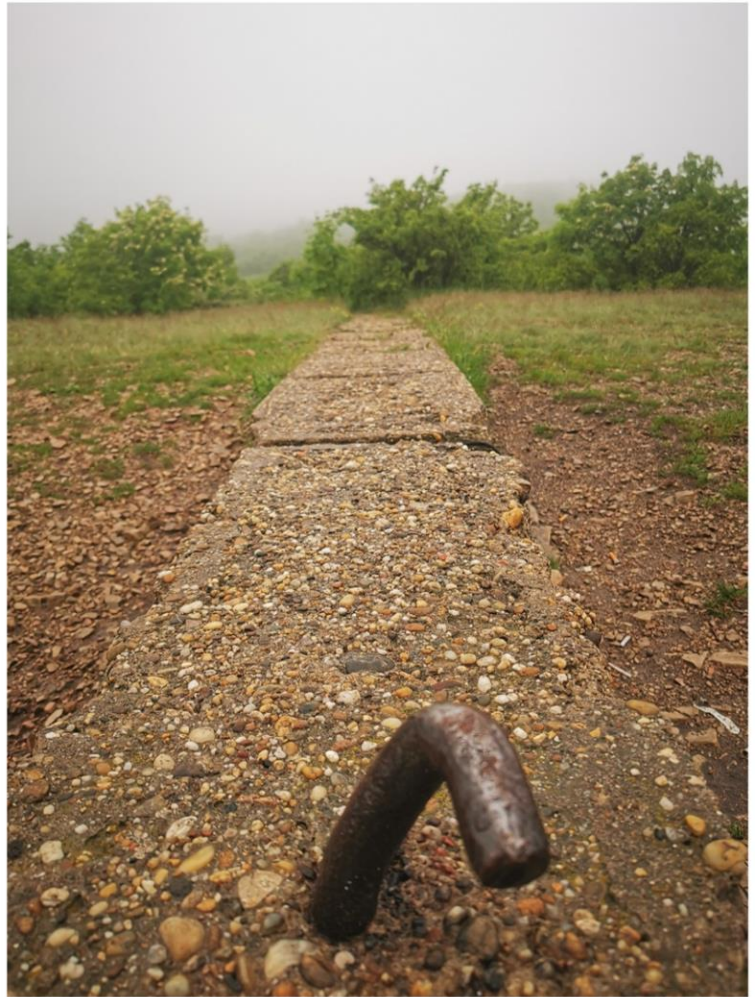


A Nemzeti Közlekedési Hatóság 2014 júniusában visszavonta a hármashatárhegyi repülőtér üzemeltetési engedélyét. 2019 tavaszán pereskedés után a reptér visszakapta a működési engedélyét és a helyreállítás után újra üzemel.

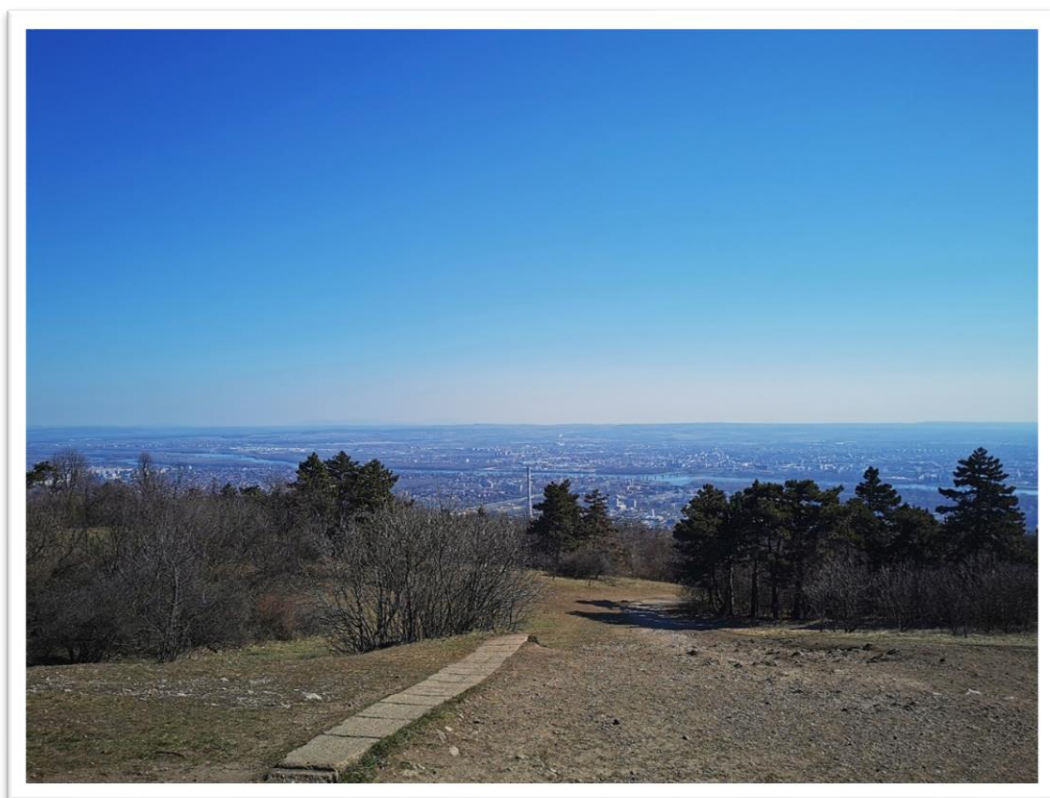


Start rámpa betonajzat kb. 210 fokra tájolva a HHH tetején. A rámpa hosszanti felépítésében kb. 2 collos deszkaburkolattal volt borítva. A gép orrába épített kioldóba volt beakasztva a V alakban kifeszített gumikötél, amelyet az indító utasítására a két száron egyenlő számú növendék futásban megfeszített, és mint egy csúzli, kilőtte a repülőgépet.

Ennek a korszaknak külön fogalmat jelentő útvonala volt a „Szuszogó”, amely a leszálló helyként szolgáló Vöröskő-vár illetve a környező sík terep és a Tetőn elhelyezkedő starthelyek közötti összeköttetést jelentette.



A Szuszogó látrata a csúcs felől



Megjelentek a csörlő agregátorok, amelyek egy csapásra feleslegessé tették a gumiköteles starteljárást, és egyben megkönnyítették a repülőnövendékek életét. Nem kellett annyit cipekedni, és többet lehetett repülni. Fejlődésnek indult a „síkvidéki” repülés, és minden sík terepen hangárok létesültek.

Így két különböző terep jött létre a HHH-től északnyugatra, a hegyek karéjában, a „földnyelv” és az „alsó terep”, amelyek közrefogták, közrefogják a Vöröskő-várat.



Ezt az emlékművet 1983-ban emelték, a HHH ötvenedik születésnapja emlékére.



A



Homok-hegy piciny domborulatáról a hármashatárhegyi reptér idilli fekvésű, füves pásztája tárul fel. A repteret működtető Műegyetemi Sportrepülő Egyesület számos maga által tervezett gépet itt tesztelt le először (köztük Rubik Ernő találmányait), pedig a kezdetek nehéznek bizonyultak: a hatóságok repülésre alkalmatlannak nyilvánították a hármashatár-hegyi területet, mire a neves tervező-pilóta, Rotter Lajos elsőként szárnyalt át fölötte, bizonyítván, hogy az állásfoglalás téves. Rotter nem bízta a véletlenre, hiszen maga talált rá a kivételesen jó adottságú vitorlázóhelyre: egy hosszú bot végére rögzített papírcsíkkal járta a hegycsoportot, és az

eképpen tanulmányozott széljárásokból vonta le mérnöki precizitású következtetéseit. Az uralkodóan északnyugati szelek hegyek által „megtekert”, felszálló ága itt különösen hosszú



ideig képes az „égre tapasztani” a repülőket és az ernyősöket, de csaknem mindenféle széljárás esetén markáns feláramlás jelentkezik. (Rotter Lajos például innen startolva 1300 méteres magasságba jutott, s egészen a nógrádi Szanda váráig szárnyalt.) Igaz, ahogy a technika változott, a reptér is módosult: kezdetben a hegytetőről, gumikötéllel „lőtték ki” a gépeket, de ahogy a technológia fejlődésével a csörlőzés és vontatás vált uralkodóvá, a bázis és a gyepmászta is a völgybe költözött. A szembenső, bozotos oldalú Vöröskő-vár nevű domb volt egyébként a leszállás terepe kezdetben.

Régen és most: egy helyszín, két fotó 79 év különbséggel.

1. kép

Forrás: Fortepan / Vojnich Pál

Gumiköteles indítás (Jancsó-Szokolay M-22 típusú vitorlázó repülőgép) 1941-ben a Hármashatárhegyi repülőtérnél, a háttérben Pesthidegkút.

2. kép

Forrás: Dömsödi Áron / MTSZ

A hegyek övezte reptér a Homok-hegyről, 2020.



Az Újlaki hegy alatt épült egy hangár

Ablakai befalazva, szerkezetei meglehetősen elhasznált állapotúak. Az oldalán a szerencsétlenül járt siklósok emléktábláival. Ezt az ún. „felső hangárat” ma a siklóernyősök birtokolják, ők tekintik bázisuknak.

A Katlan, ahol aztán hamarosan felépült a hangár és a csodálatos pilótaotthon is, még sokáig maradt a magyar aviatika egyik jeles központja, annak ellenére, hogy 1933-ban Rotter Lajos – egy horgászbotra tűzött papírszalag segítségével – még ennél is jobb terepet talált a Hármashatárhegyen.

1929 körül azonban még a hegyekhez volt kötve ez a sport, a magaslatról való gumiköteles indításhoz és a lejtőszélhez. A kezdők Farkashegyen a katlan belseje felé startolhattak kisebb siklásokra, a már előrébb tartó pilóták a biai rét irányába indulhattak, vagyis a mai repülőtér felé, Németországból vett Zögling és Hol's der Teufel siklógépekkel. (A jeles sport része volt akkoriban a gépek visszacipelése a magaslatokra.)

2. 1982-es repülőszerencsétlenség emlékhelye

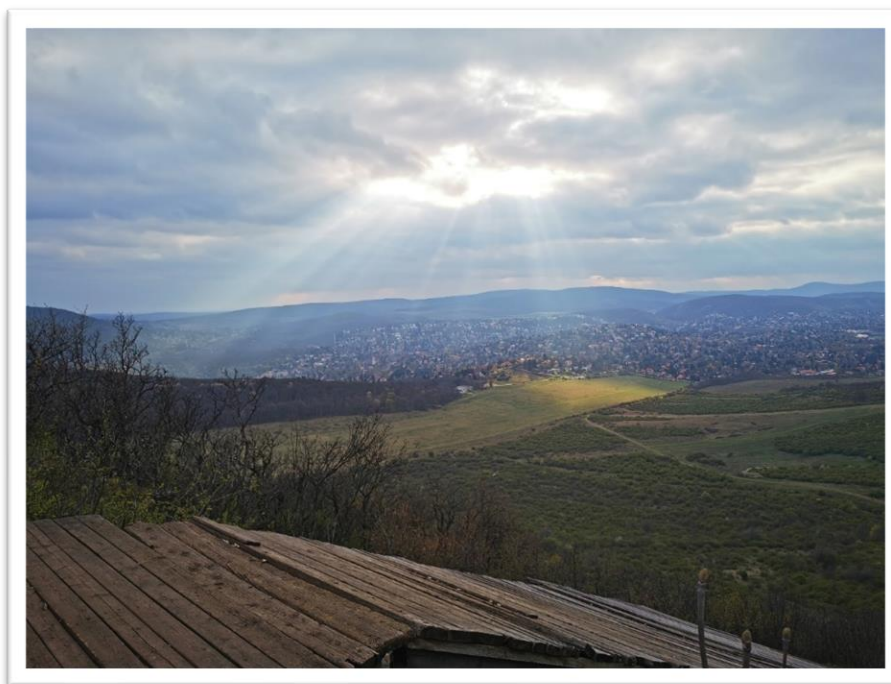
Az MHSZ HA-ANL lajstromjelű gépe alacsony felhőzet mellett startolt, hogy a rajta lévőket átrepüljenek néhány nemrégén Budaörsre beszerzett Z-50-es sportgéperre Dunakeszire. Az alacsony felhőzet halálos csapdába ejtette a kétfedelűt, amely 10–12 perccel indulás után a Hátárhegy oldalának ütközött, kigyulladt, a személyzetnek és az utasoknak nem maradt esélye.



A kilenc budaörsi áldozat: Vincze Lajos reptér pk.h., Hollóyné Tóth Katalin oktató, Simon László műrepülő válogatott edző, oktató, Witek Péter műrepülő, Haray Imre szerelő, Weingärtner Ferenc műrepülő, Szöllősi József szerelő, Hodai József szerelő, Haász Imre szerelő.



3. Siklóernyős starthely



4. Farkas hegyi emlékmű

Tágas nyergek választják el a Szekrényes-hegytől és a Budaörsi-hegytől. A hegy főleg dolomitból épül fel és briozoás márgatakaróval övezett. Felszíne kopár, dél és délkelet felől falszerű, meredek, sziklaomlásos lejtő határolja, aminek a pereméről szép a kilátás a Budaörsi-medencére. Fokozottan védett természetvédelmi terület.

1929-ben itt indult meg a magyar vitorlázó repülés, Petróczy István alezredesnek, a Légügyi Hivatal akkori vezetőjének köszönhetően. Nevét a közeli Petróczy-orom őrzi. Ezen a hegyen létesült az 1950-es években Budapest környékének első vitorlázó-repülőtelepe hangárokkal, amire egy emlékmű utal, amit a hegy közelében elvezető piros kereszt jelzésű turistaútról is meg lehet közelíteni. Később a MÉM Repülőgépes Szolgálat telepe volt, majd ifjúsági találkozók színhelyévé vált.

A repülőtér közel 100 évvel ezelőtt kezdte meg működését, 1929-től a Kút völgyben – innen ered a repülőtér neve is – 1957-től pedig már jelenlegi helyén. A Szekrényes hegyen a mai napig látható a katapult, ahonnan a vitorlázórepülőgépeket még gumikötéllel indították, illetve völgyben az egykori Repülőotthon és az egyik hangár maradványa, melynek közelében vitorlázórepülő emlékmű található.

Ma a repülőtér két vitorlázórepülő egyesület otthona, az Aeroklub Farkashegyé és a MÁV Repülőklubé. A repülőtéren működik továbbá több motoros repülő szolgáltató és egyesület, melyek közül az egyik legnagyobb a Kék Ég Repülőklub.

A budai hegyek nyújtotta festői környezetnek köszönhetően a repülőtér kedvelt célpont látogatók és pilóták körében egyaránt, elhelyezkedése és felszereltsége miatt pedig kiváló helyszíne különféle rendezvényeknek. Hétfvégén elsősorban vitorlázógépekkel hétközben pedig többnyire motoros repülőgépek lehet találkozni a repülőtéren, nyáron pedig innen szállnák fel a környék szunyogirtását végző AN-2 típusú repülőgépek is.





képek: fortepan

A második világháborúban leégett a két hangár.

A háború után pedig a technológia fejlődésével a repülőtér átköltözött Budakeszire, ahol ma is oktatóbázis működik.



1979-ben, a vitorlázórepülés beindulásának 50. évfordulója alkalmából épült az egykori MÁV pihenőház mellett a Vitorlázórepülő- emlékmű, amely két, id. Rubik Ernő által tervezett Esztergom vitorlázó repülőgép fémszárnyából állt - lepusztulásáig.

2017-ben egy pilótákból és civil önkéntesekből álló munkacsoport újjáépítette, Jantar 2 kompozit szárnyakból.





Mi a vitorlázórepülés valójában?

Egyszerűen megválaszolhatnánk: Vitorlázórepülés = vitorlázó-repülőgéppel történő repülés.

Ezt a definíciót azonban máris elfelejthetjük, mert nem egészen erről van szó.

Az ember ősi vágya szabadon szállni, mint a madarak. Szerte a világon figyelte az emberiség az olyan híresen jól repülő madarak röptét, mint az albatrosz, a kondor, a sas vagy a gólya. Ezek a madarak képesek órákon keresztül vitorlázni egyetlen szárnycsapás nélkül a felszálló meleg légáramlatokat vagy a hegyek melletti felfelé áramló levegőt kihasználva.



megalkotására, leghíresebb talán Leonardo da Vinci tervei voltak.

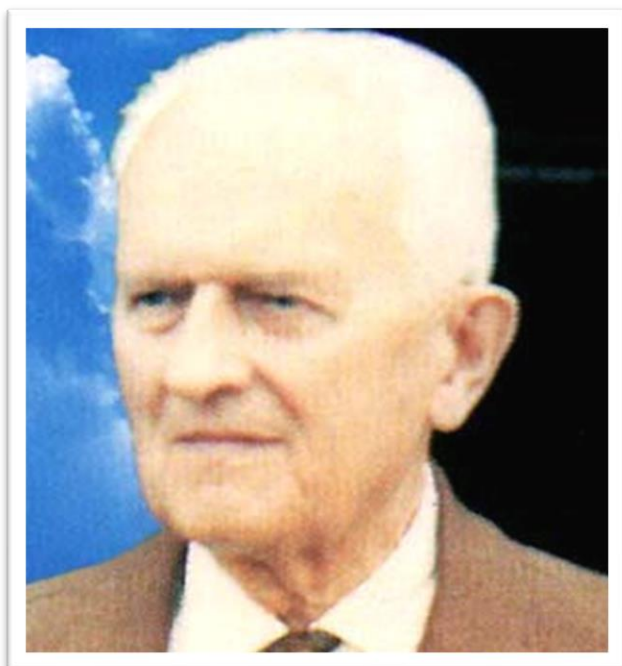
Az ember is szeretne volna elsajátítani ezt a csodálatos technikát, hogy felülről is megismerhesse világát, kipróbálva ezt a csodálatos érzést. Már évszázadokkal ezelőtt születtek tervek úgynevezett sikló gépek



Az első igazolt siklórepülés Ottó Lilienthal nevéhez fűződik, aki levegőnél nehezebb repülő szerkezetével rövid siklásokat végzett egy nem túl magas dombról. 1891-től több mint 2000 sikeres siklórepülést teljesített. 1896 augusztus 9.-én 17m magasságban elvesztette uralmát gépe irányítása fölött és lezuhant. Másnap, 1896 augusztus 10.-én halt meg Berlinben. Utolsó mondata: "Kis áldozatokat hozni kell". Sok-

sok "kis" áldozat után az első világháború után indult fejlődésnek a vitorlázórepülés.

Rotter Lajos (1901-1983)



Rotter Lajos, a tehetséges mérnök, repülőgép-tervező és pilóta a magyar és a nemzetközi vitorlázórepülés egyik kimagasló egyénisége. Az élete volt a repülés, s azt haláláig igaz szívvel, anyagi érdek nélkül szolgálta.

Rotter Lajos 1901. júl. 18-án született Budapesten. Már gyermekkorában kapcsolatba került a repüléssel, 11 évesen repülőmodelleket épített, 1909-ben pedig ott volt Blériot budapesti bemutató repülésénél.

1921-ben elvégezte a Magyar Aero Szövetség pilóta tanfolyamát. Később nemzetközi sportpilóta és utasviteli szakszolgálati engedélyt szerzett, s részt vett a Műgyetemi Sportrepülő Egyesület

megalapításában. Alapító tagja lett a Műgyetem Csendőrzászlóaljának is. Egyetemi tanulmányai alatt, 1922-ben megnyerte a zürichi Orell Füssli cég helikopter-rendszerű repülőgépek műszaki megoldására kiírt nemzetközi pályázatát. Ennél - elsőként a világon -, a forgószárnyakra épített hajtóművekkel kívánta kiküszöbölni a gépre ható forgatónyomatékot.

Rotter Lajos 1922-ben Ágotay Istvánnal elkészítette az első magyar vitorlázógép tervét.

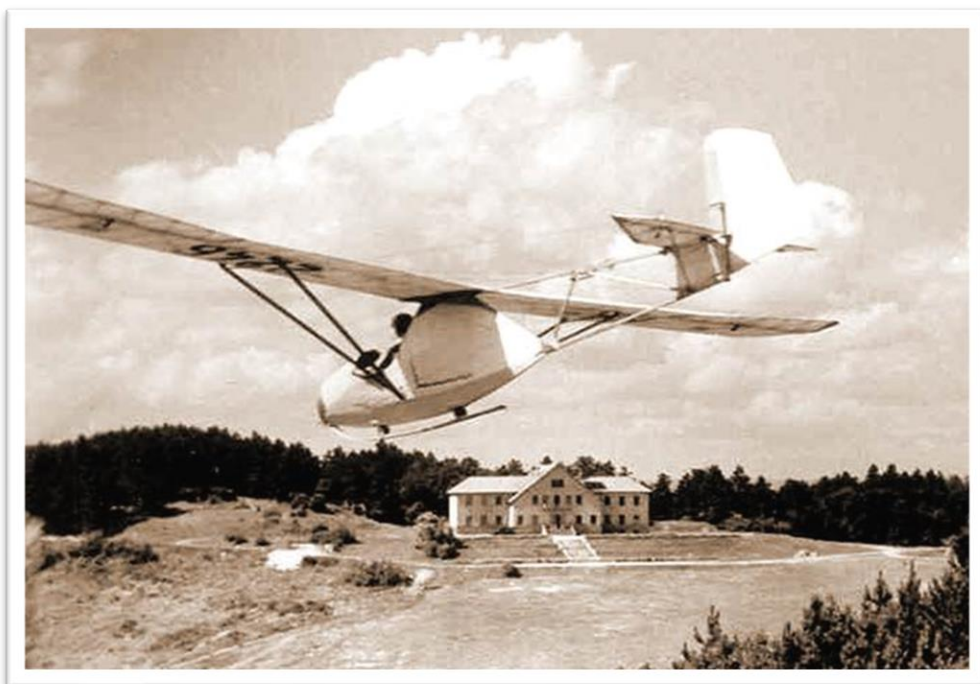
1923-ban negyedéves műgyetemi hallgatóként, a Feigl-testvérekkel megalapította a FEIRO repülőgépgyártó vállalatot, melynek műszaki vezetője lett.

1929 nyarán Rotter Lajos ott volt Farkashegyen a magyar vitorlázórepülés megszületésénél, s itt teljesítette 1931-ben a C vizsga feltételeit.



Közben a budai hegyeket járta, s hosszú horgászbokra kötött papírcsíkokkal tanulmányozta a levegőáramlatokat. Így találta meg 1931-ben a Hármashatárhegy városrész felé nyúló oldalán Európa egyik legjobb adottságú lejtőjét, ahol repülőteret szeretett volna létesíteni, de a Légügyi Hivatal és a

székesfőváros illetékesei azt alkalmatlannak találták erre a célra.



Rotter ezután a tilalom ellenére, 1933. december 26-án egy német gyártmányú Hol's der Teufel Albatros gyakorlógéppel egy órát repült a Hármashatárhegy lejtői felett. Így sikerült elérnie, hogy a hatóságok elismerjék a terület alkalmasságát. Gödöllőről áthozták az ott szétszedett, fából készült hangárokat és 1934 januárjában az északi lejtőn hivatalosan is megnyílt Budapest második vitorlázó repülőtere.

Rotter Lajos tervezett gépei:

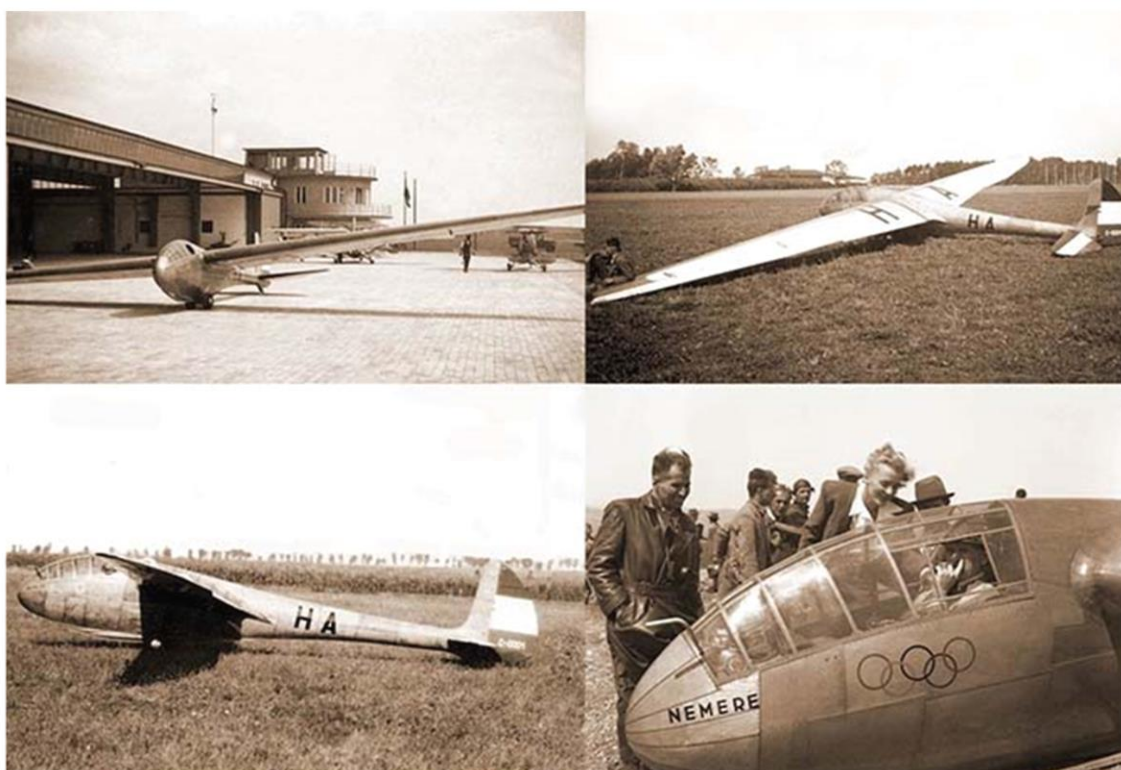
Karakán: A Magyar Cserkészszövetség 1933 tavaszán adott megbízást egy olyan vitorlázógép megtervezésére, amely Magyarországot képviselhette a gödöllői cserkész világtalálkozón.

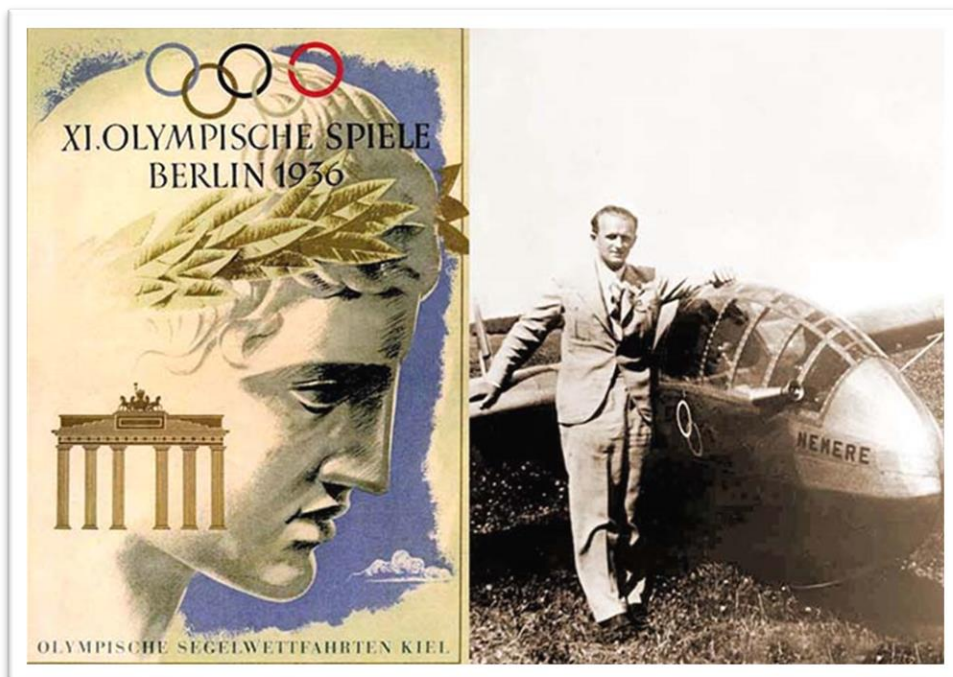




Vándor: 1934 nyarán készült el Gyöngyösön Rotter Lajos és Janka Zoltán tervei alapján a Vándor névre keresztelt, műrepülésre is alkalmas együléses vitorlázó repülőgép.

Nemere: 1936 januárjában Rotter Lajos a közelgő berlini olimpia kapcsán bejelentette, hogy a német fővárosból elstartolva, saját tervezésű gépével Kielben, a vízi olimpiai számok színhelyén fog leszállni. (A távrepülést a berlini világjátékokon úgynevezett bemutató számként kezelték.) Rotternek a Nemere névre keresztelt új repülőgépe tervezésére és megépítésére mindössze alig hat hónapra volt szüksége.





A tehetséges magyar pilótát kiváló meteorológiai ismeretei és új, a világon elsőként alkalmazott „delfinező” technikája is hozzásegítették ahhoz, hogy végül 3 óra 55 perc alatt 326 kilométer távolságot repüljön a két

német nagyváros Berlin (Rangsdorf) és Kiel (Holtenau) között, amivel nem hivatalos világrekordot állított fel. A vitorlázórepülés ugyan nem volt olimpiai szám, a Német Aero Club mégis olimpiai győztesnek nyilvánította Rottert. Rotter akkori eredménye is hozzájárult ahhoz, hogy a Nemzetközi Olimpiai Bizottság végül is elfogadta a vitorlázórepülést olimpiai számnak.

Rotter Lajos súlyos betegen, a halálos ágyán még átvehette a Hármashatárhegy ötvenéves jubileumára emelt emlékmű bronztablájának plakett-másolatát.



1983. október 19-én hunyt el. Családtagjai, barátai, tisztelői, egykori repülő kollégái október 30-án kísérték el utolsó útjára a Farkesréti temetőben.



Az emléke előtt tisztelgő mellszobrot – Béres János alkotását - 1993. augusztus 19-én avatták fel a Hármashatárhegy tetején található egykori pilótaotthon (ma már turistaház) parkjában



5. Pilóták emlékére

A reptér Vadaskert felőli oldalán egy újabb emlékmű az itt repült és eltávozott pilóták emlékére. Az emlékmű talapzatán mindig van virág. Rajta kisebb-nagyobb táblákon a nevek. Egész történelem.



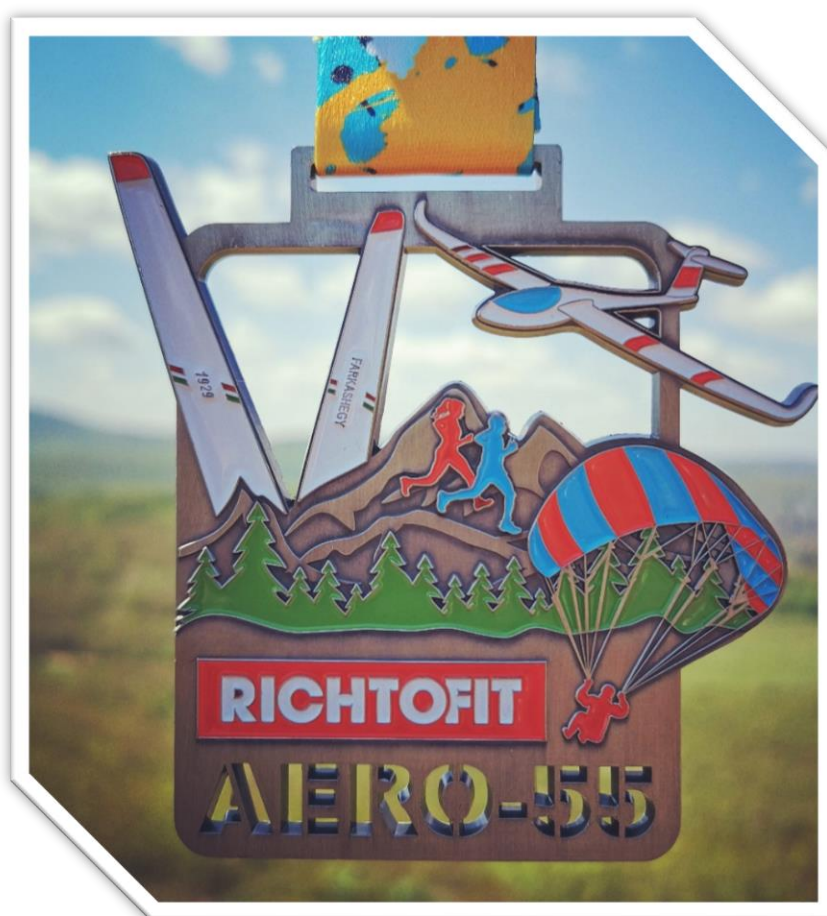
Nézzétek meg a repülést bemutató régi videót.

<https://www.youtube.com/watch?v=CvMDoPpQoGY>

Várunk titeket a köreinken!

Kövessetek minket facebook oldalunkon, hogy minden friss információt megkapjatok.

<https://www.facebook.com/3Hkor>



Felhasznált tartalmak:

budaorsinaplo.hu

aeronews.hu

<http://www.aeronews.hu/index.php/aerohistory/repuelo-magyarok/208-rotter-lajos-1901-1983>

<https://iho.hu/hirek/hatarhegy-1982-a-magyar-sportrepules-tragediaja-170511?fbclid=IwAR2Lw3DzGuEWkKOZWL8Sib45o7RhveqQIDPP9Ds67YtRKDssqokuYw-NJas>