



Tartalom:

Hegedűs László NEMZETI ÉS ORSZÁGOS SEBESSÉGI REKORD 300 KM-ES HÁROMSZÖGÖN

Főoldal



[Katonai repülés
1910-től 1945-ig](#)

[Katonai repülés
1945-től napjainkig](#)

[Légi közlekedés](#)

[Sportrepülés](#)

[Repüléstudomány](#)

[Szerkesztőségi
üzenetek](#)

[Impresszum](#)

[E-mail](#)

1992. augusztus 26. szerda, Dunakeszi, repülőtér. Gyönyörű kék ég, a látás kb. 70 km, a szél DNy 3–5 m/s, és nagy a meleg. 300 km-es háromszögrepülésben rekordkíséreltre indulunk: Gulyás György, Halász László és jómagam. Mindhárman a MALÉV Repülő Klub tagjai vagyunk, és egységesen három darab Jantar 2B típusú vitorlázó repülőgéppel indulunk szerencsét próbálni. A feladat: Dunakeszi (hangár)–Zabar (templom)–Egyek (vasútállomás)–Dunakeszi (hangár) 303,5 km háromszög.

Érdekesen indul az időjárás. Van, aki 400 km-es távval próbálkozik, de indulása túl korainak bizonyul és hamar, a reptértől 15 km-re földön is van. Magam megyek ki érte a terepre vontatógéppel. A motoros gépből látom, hogy a Mátra felett és a környékén már „él” az idő. Gyönyörű kumulusz felhők egyenletesen elszórva tarkítják az eget, és a síkság felett is kezdenek a felhőfoslányok megjelenni. Ha későn is, de az idő beindul. Végezvén a terepvontatással, többen, főleg a másik klubból, látva a terepről visszahúzott gépet, a mai napra feladják, el sem indulnak.

Ekkor Halász Laci és Gulyás Gyuri már a levegőben vannak, s rádióon közlik, hogy 2000 m felett 2 m/s-os emelésben emelkednek. Azonnal beülök a gépbe és elstartolok. Az időpont: 13 óra 11 perc. 4 perc múlva 600 m-en oldok és 1,5–2 m/s-mal emelkedek. 1700 m-en vagyok, 8 km-re északra a reptértől. Ők 20 km-re és 2200 m-en. Megbeszéljük, hogy besiklunk a reptér fölé, jelentkezni. (Jelentkezéskor a magasság nem lehet 1000 m-nél magasabb.) Az „Approach control”-lal lebeszélésem az engedélyt, és besiklunk a reptér fölé. Fotózzuk a hangárt és indulunk. Az időpont 13 óra 34 perc. Elindítom a stoppert.



A rekordrepülés útvonalvázlata a térképen

Az első szár iránya: 049 fok, hossza 88,5 km. Az indulásnál ők egy kicsit magasabbról tudják 1000 m alá lenyomni a gépet és így jobban fel tudják húzni, mint én. Az első termiket én fogom a kékben 800 m-en, és fölé siklanak be kb. 50 m-rel. Az emelés nem tart soká, a 2–2,5 m/s hamar elkopik. Mivel magasabban vannak, ők indítanak 1200 m-en. Órbottyán előtt fogják a következő termiket, én alájuk megyek. Ez is csak 2 m/s, de néha 2,5. Közöttük és köztem nő a távolság, valószínű, hogy a buborék rajtam már túlemelkedett, de őket még emeli, s valóban a variométer tüje 2 alá esik. Igazitok egy kicsit ÉNy-i irányba és itt találok egy 2-3 m/s közötti másik magot. Szűkítem a fordulót, hogy teljesen a magban legyek, és emelkedek. Szemmel láthatóan a magasságkülönbségünk csökken, most jobban emelkedek, mint ők.

Kb. 1500 m-en kiveszik, mivel az emelés csökken és elindulnak. Én még maradok, mert itt lejjebb még jó az emelés. Döntésük az indulás irányára különböző. Halas jobbra indul a kurzustól, egy intenzív tarlóút felé, a kék égbe. Gyuri egy kicsit balra, a dombok fölött kipattanó foszlányok felé veszi az irányt. 1500 m-en én is kiveszem gépemet a fordulóból és az utóbbi megoldást választom. A következő termiket Gyuri Acsánál fogja, 2--3 m/s az emelése. Kb. 100 m-rel alacsonyabban érek oda, de én is megtalálom és emelkedek. Egyelőre nem fogunk erős emeléseket, de azért haladunk előre, mert ezen a száron hátszelünk van. Előttünk 10--15 km-re az idő sokkal jobbnak néz ki, nagyon biztató, alig várom már, hogy ott legyünk. 1600 m-en kiveszi és siklik tovább, Szirák és Buják között fogja a következőt, 3--3,5 m/s. Azonnal átsiklok hozzá. Közben Halas az elválás után két 2 m/s-os termiket kihagy és nyomja a tarlóútba. Ha bejön neki, nagyot kaszál, de hatalmas pechje van. Mire odaér, a tűz kialszik, mivel a tarló teljesen leégett, ráadásul alacsonyan van. A tűz a környékről az összes energiát elszívta, kell egy kis idő, amíg a besugárzás hatására a felmelegedés kellőképpen létrejön. Nem is talál emelést, kénytelen a Palotás melletti mezőgazdasági reptéren leszállni. Mi emelkedünk a 3--3,5-es emelőtermikben és latolgatjuk, hogy merre menjünk. Már elértük a jó idő szélét, és nem mindegy, hogyan tovább. Én a kurzustól egy kicsit balra javaslom, de ő végül is másként látja és jobbra indul 2000 m-ről Pásztó K-i széle felé.

Kicsivel később 1800 m-ről indulok, de balra, mert a Tepke-hegy (Pásztótól Ny-ra kb. 4 km) fölött egy gyönyörű, izmos kumulusz van, és utána egy jobb, kifli alakú felső sor víz a fordulópont felé. A siklósebesség most már 180 km/h. 1500 m-en érek a felhő alá, az emelés 3-4 közötti, de a varió időnként felmegy 5-re is. 2400 m-en 3 alá esik, kiveszem és elkezdek siklani a felhősoron. A sebesség 180--190 km/h. A felhősor, ha túlságosan nem is emel, de érezhetően tart. Alig merülök és közben robogok. Meghívom Gyurit, de ahogy mondja, neki a jobb oldali kerülő nem jött be igazán. Sorra hagyom le a kis falvakat, közben állandóan figyelem a terepet, nehogy időt veszítsek a fordulópont keresésével. Igen, megvan, s már siklok is be, elsőnek fotózni. A falu két részből áll, a két rész között a dombon van a templom. Fotószeletorba kerülök, s már benne is a fényképezőgép keresőjében a bal szárnyvéggel együtt. Exponálok. Az időpont 14 óra 20 perc, magasság 1550 m.

Ráfordulok a háromszög második szárára. Iránya 132 fok, hossza 85 km. Kissé jobbra, a háromszög belseje felé siklok. Istenmezejétől K-re 2-3 km-re 1400 m-en bejön egy 3-as emelés. 3-4 spirál után elgyengül. Otthagynom, megyek tovább. Pétervásárától K-re ismét bejön egy 3-4 közötti, amely 1800 m-ig tart ki. Igyekszem a felhők alatt siklani, tartanak is. Kinézek egy biztató felhőt és robogok alá. 1400 m-en érek alá, érzem a lökéseket, húzom fel a gépet, koptatom a sebességet 190 km/h-ról a köröző sebességre, 100 km/h-ra. Közben bedöntöm, s a gép bal csavarvonalon emelkedik. Az ívelőlap negatívából lassan pozitív, a sebesség állandósul körözés közben, 100 km/h. A variométer megnyugszik a 4-es számon. Egyszer csak furcsa érzésem támad. Nem vagyok egyedül. Körülnézek és egy ragadozó madár van az emelésben. A kör átellenes pontján tükörben csinálja velem a manővert. Ez megnyugtató, mert a madár mindig az emelés magjában köröz, tehát a legnagyobb emelésben emelkedek. A felhőalapot 2800 m-en érem el. Kapitális magasság. Hazánkban ekkora felhőalap elég ritka. Az átlag 1700--2000 m. Lenézek, alattam egy falu, azonosítom a térképen: Egerbakta.

Felhősor víz vissza a kurzusra. A felhősornak Eger DK-i szélén van a vége. A következő felhő Mezőkövesd felett van, de csak egy 2 m/s-os emelés van alatta. Magasságom 2200 m. 2 m/s-ban nem lehet rekordot repülni, kihagyom. Már látom a Tiszát és a kiskörei víztározót. A víztározó és Mezőkövesd között, a víztározóhoz közelebb, a kurzuson két élő felhő. Sietek feléjük, de mire odaérek, már foszlanak. Nincs is semmi komoly emelés alattuk, csak 1-1,5 m/s. Ebben nem állok meg, gyerünk tovább. Csakhogy a tározó mögött, a fordulópont környékén semmi komolyabb emelési lehetőséget nem látok. Tépett foszlányok. Átrepülök a Tiszát, az egyik foszlány alatt 1-1,5 m/s, csinállok egy kört, hátha van nagyobb, de nincs. Egyelőre nincs mit tenni, besiklok a fordulóra fotózni. A vasútállomás a falu DNY-i sarkában van. Berepülök a fotószeletorba, keresőben a vasútállomás, exponálok. Az időpont 14 óra 57 perc, a magasság 1350 m. A részidő idáig kiváló, de ez a tehetetlenség a fordulópont környékén elkeserítő.

Ráfordulok a harmadik, s egyben a hazavezető szárra. Iránya 270 fok, a hátralévő távolság 130 km. A kurzus pontosan Tiszafürednél keresztezi a víztározót. A kurzuson nem tudok menni, mert a fordulópont és a tározó Ny-i széle között nincs semmi. Kék az

ég, és ebből a magasságból csak nagyon alacsonyan érném el a túlpartot. Délre kerülni megint nem érdemes, mert teljes szembeszélben repülnék és nem tudnám elérni a messze D-re levő felhőket. Marad a harmadik megoldás, É-ra kerülnöm meg a tározót. A kerülő idején a szél oldalról fúj, és látok a tározó É-i szélén három felhőt egymás mellett. Minden bizalmamat beléjük fektetem. Visszaveszem a siklósebességet 140–150 km/h-ra. Kb. 600–700 m-en fogok odaérni. Gyuri hátrébb van a második száron és érdeklődik. Mondom neki, hogy semmi komoly, almulás (semmi komoly, tétlenkedés — a szerk. megjegyzése) van a fordulópont környékén, nem találok egy rendes emelést. Így ő már óvatosabb, és gyengébb termikekben is megáll emelkedni. Végeredményben, ha később is, de kb. 1000 m-rel magasabbról tud fotózni.

Siklok a felhők alá, de elszomorító jelenség veszi kezdetét. A három felhő megrogyik, szakadozottá kezd válni. De már nem tudok máshová menni, csak ide. Mindenféléképpen emelkedni kellene. Az előregedett felhők alá érek, a magasság 600 m. Alacsonyan vagyok. Az emelés 1,5 m/s és néha 2. Máskor az ember felsőhajt, hogy végre emelkedek, de a stopperen kegyetlenül pörög a mutató, múlik az idő. Ez az emelés itt és most, a rekordhoz kevés. Megpróbálok egy tiszta 2-est kicsikarni. Tágítom, szűkítem, minden rafinériát bevetek, de a műszer mutatója a 2-esről állandóan visszaesik: 1-re, 1,5-re. Be kell húzni a féket, ebből a magasságból az élő felhőket már nem érem el. Teljesen világos, hogy csak addig maradok itt, amíg nem kínálkozik valami kedvezőbb lehetőség. Tekergetem a fejem, keresek valami jelet, amely egy erős emelés beindulását jelezné, pl.: köröző madár, tarlóút, alakuló felhő stb. De nincs semmi. Tűz a nap, lent 36° C-os rekkenő hőség és semmi. Ahogy lázasan keresem, hogy honnan szakadhat el a termik, látom, hogy az egyik barna szántóföldön kb. 200 m magas portölcsér tekereg. Végre! Most indul az új periódus! Várom még egy keveset, amíg a forró levegő felér ide, ebbe a magasságba. Óvatosan elindulok felé.

Az első kör 2-3 m/s-os emeléssel indul, igazítok egyet rajta, lesz belőle 3-4 m/s. Ez az, ezt kerestem! 1200 m-től 3,5–4,5 m/s, s a varió túje bever az 5-be, néha a 6-ba is, de 3,5 alá nem esik egyszer sem. (Egyébként az egész napra jellemző volt ez az ingadozó érték, mert a szél miatt az erős magok szűkek voltak. A gép tele van vízzel, teljesen meg van terhelve, és így nem lehet vele igazán szűken megfordulni. Siklásban viszont a nehéz gép az előnyös.)

Felnézek, és egy gyönyörű felhő alakult ki a fejem felett. A magasságmérő túje szemmel láthatóan kúszik felfelé. 2850 m-en elérem a felhőalapot. Fordult a kocka. Újra versenyben vagyok a stopperrel szemben. Sebességet váltok felfelé. A siklósebesség ismét 180–190 km/h. Elindulok hazafelé. Foszlányok, erősebb felhők vegyesen sorakoznak előttem. Azonban érzem a szél hatását, oldalszembe-széllel kell megbirkózni. Gyuri Poroszló felett van 2000 m-en és emelkedik. Tőle É-ra 3-4 km-re és kb. 600–700 m-rel magasabban haladok. Siklok a foszlányok és felhők alatt, próbálok minden emelést és tartást kihasználni. Káltól D-re jön be egy 3-as emelésű, csavarok benne két-három kört, de elgyengül, siklok tovább, több 1,5-2 m/s bejön, de ezeken csak átutazom. Így jutok el Csányig. A magasság 1500 m. Még egyet kell emelkedni, mert oldalszembe-szél van és még „él” az idő, vagyis nagy merülések is előfordulhatnak. A távolság hazáig 50 km. Itt fogok egy 3-4 m/s közötti emelést, amely 2400 m-en kezd gyengülni. Azonnal otthagynom és 200 km/h-val siklok hazafelé. 16 óra 13 perc 54 másodperckor érek haza. Az időt lent mérik. A hangár felett 50 m-en érem el a repteret. Felhúzó, megérkezem, a stopper megáll. Amit mutat az a 303,5 km háromszög lerepülése után nem semmi, 2 óra 39 perc 54 másodperc. Ez 113,88 km/h átlagsebességnek felel meg.

Új nemzeti és országos rekord!

Az első szár átlagsebessége: 115,43 km/h.

A második szár átlagsebessége: 137,83 km/h.

A harmadik szár átlagsebessége: 101,43 km/h.

A régi nemzeti rekordot a néhai Háhner István repülte 1976-ban Jantar 1-gyel a

Finnországban megrendezett világbajnokságon 110 km/h-val. Az országos rekordot dr. Nagy Sándor Szegedről 1981-ben szintén Jantár 1-gyel 100,91 km/h-val tartotta.

Hitelesítés után az új rekord 114,12 km/h.

A cikk a Magyar Szárnyak 1996. évi 24. számában (277–279. o.) jelent meg

[Vissza az elejére](#)