

Afrika és Nemzeti rekord Dél-Afrikában

2018. december 16. Douglas, Dél-afrikai Köztársaság, S29°04'30" E023°47'30" MSL1036m.

A Gliding Centre South Africa repülőklub szervezésében, november elejétől január végéig tartó teljesítménytáborban veszek részt, dél-afrikai, holland, amerikai, német, cseh pilótákkal együtt.
<http://www.glidingcentresa.com/>

A reggeli 9 órás eligazításon a meteorológiai előrejelzés szerint a max. hőmérséklet 39-40 °C lesz, 4-7 m/s-os emelések, és 5200m-es cumulus felhőalap várható Douglastól DNy-ra és D-re. A szél jelentős, ÉNy, 35-40 km/h-ás szélesebséggel kell számolni. Douglastól É-ra élénk zivatar tevékenységre és 3800-4200m-es felhőalapra, Ny-ra és D-re elszórt zivatarra lehet számítani. DNy-i irányban kb. 250-300 km-re lesznek még cumulusok, távolabb felhőmentes kék ég várható.

A meteorológiai helyzet alapos tanulmányozása, valamint a légifolyosók és tiltott légterek ismeretében határoztam meg a feladatot és terveztem meg az útvonalat.

Ezen ismeretek birtokában 500 km-es FAI háromszög megrepülése mellett döntöttem, Douglastól DNy-i és D-i irányba, ami a Nagy Karoo vidékének ÉK-i részére esik (<https://hu.wikipedia.org/wiki/Karoo>) - Nemzeti és Afrika rekorddöntési kísérlet céljából.

Tehát a feladat: B106-Vanwysvklei-Smart-B106, 503,6 km-es FAI háromszög. Az FAI háromszög azt jelenti, hogy az FAI rekordszabályzata szerint 750 km alatt a háromszög legrövidebb szára nem lehet az osztáv 28%-a alatt, 750 km felett pedig ez az arány 25%.

A B106 privát fordulópontom, Douglastól 31 km-re, DNy-ra van, ami most indulási és célvonal is egyben.

Gépem Nimbus-4T típusú, HA-3176 lajstromjelű, XX azonosítójelű. Amikor már az összes gép felszállt, elkezdtem kivontatni a startra a gépet. A többiek zömmel OLC-t repülnek, az előre kijelölt feladat ritkán hozza izgalomba őket. Amikor az előrejelzés szerint már fel lehet emelkedni 2500-3000 m-re, még a kék égben, megkezdik a felszállást, és ha a lehetőség adott, napnyugtáig repülnek, gyűjtik a kilométereket.

Érdekesen alakult az időjárás. Legelőször ÉK-K-re kezdtek kipattanni a cumulus felhők, majd megkezdődött a tornyosodás, cumulus congestusba való fejlődésük, ami a későbbi zivatarok kifejlődésének a valószínűségét megerősítette. A feladatom irányában is elkezdtek kipattanni az első felhők, ami az előrejelzés pontosságát jelezte.

12 óra 9 perckor szálltam fel, leoldás után 3-4 m/s-os emelésekben emelkedve közelítettem meg a 31 km-re DNy-ra lévő indulási vonalat. Az indulással vártam az indulási vonal környékén, mert az volt a taktikám, hogy a zivatarok kifejlődésének a kezdeti stádiumában, amikor az emelések a legintenzívebbek, esetleg felhősorok, felhőutak is kialakulhatnak, próbálom végigrohanni az 500 km-t. Persze ezt csak akkor lehet végrehajtani a siker reményével, amikor a zivatarok izoláltak, tehát nincs nagy területen összefüggő összeállítás belőlük. Ez volt várható pontosan DNy-ra és D-re. Úgy gondoltam, hogy a legkedvezőbb indulási idő 14 óra körül lesz, tehát ekkor indulok. Közben várakoztam, figyelemmel kísértem az időjárás alakulását, kirepültem az első szárra, felderítés céljából. Amikor láttam, hogy elkezdnek már itt is tornyosodni, sőt már néhol az esőfüggöny is megjelent, visszafordultam, és megemelkedtem indulási pozícióba. Ekkor a felhőalap 4900 m-en volt. 14 óra 02 perc és 11 másodperckor repültem át az indulási vonalat 4682 m-en. Az első szár iránya 234 fok és 208,6 km. A vonal átrepülése után mindjárt egy rövid felhősor következett, majd a kurzuson két esőfüggöny között kinéztem egy szép felhőt. Aláértem, a mechanikus varió kikoppant, az elektromos varió, amit már előzőleg átállítottam 10 m/s-os mérés határra, felment a 8 m/s-os értékre. Persze nem maradt ott folyamatosan, mert időnként visszaesett 4 m/s-ra. A mag szűk volt, nem fértem bele igazán az élénk szél miatt, ami ezen a száron 285 fokról, 32-36 km/h-ás erősséggel fújt, tehát az első száron oldal-szembezelem volt. Ez az intenzív szűk mag az egész távra jellemző volt. A McCready értéket 4,5 m/s-ra állítottam a fedélzeti számítógépen.

Igyekeztem ilyen kikoppánós emeléseket fogni, amit az egész távon sikerült elérnem, de itt az első száron hiába nyomtam, érezni lehetett a szél szembeszél-összetevő erejét. Az első fordulópont közelébe érve, látszott, hogy vége a cumulus felhőknek, de sikerült felhőalapra, 5000 m-re felemelkedni. A fordulópont előtt 10 km-re volt az utolsó felhő, a fordulópont már „kékben” volt.

Az első szár átlagsebessége 169,12 km/h, átlagemelés 3,7 m/s, az átlagos siklószám 55.

Megfordultam 4035 m-en, a második szár iránya 101 fok, távolsága 144,8 km. Végre vége lett a oldal-szembeszélnek, hátszelem lett, szinte tolt a hátszél a második fordulópont felé. Az első komolyabb felhő 44 km-re volt, addig csak foszlányok jelentek meg, amik ugyan emeltek, de igazán nem tudtam őket kihasználni. Felugrott a varió 4,5-5-ös értékre, aztán ahogy elkezdtem a spirált, visszaesett 2-re. Végül is delfinezve, siklóval átrepültem alattuk. A hátszél jótékony hatására, - ami 40-41 km/h-val fúj - a számítógép azt mutatta, hogy siklásban 318 km/h-ás földfeletti sebességgel haladok. Valósággal robogtam a második fordulópont felé. A második szár első harmadában már átléptem a 175 km/h-ás sebességi átlagot, ami megközelítőleg a Nemzeti és az Afrika rekord értéke. Kezdett bennem erősödni az a meggyőződés, hogy ez most egy nagy repülés és rekordöntés lesz, mivel előttem az időjárás igen biztató volt, és ezért tovább fogok gyorsulni.

A háromszög belsejében már megjelentek az esőfüggönyök, jelezve, hogy kezd túlgerjedni a rendszer. Az első komoly felhő alatt, ami a kurzustól egy kicsit balra volt, felemelkedtem 5100m-re és átváltottam jobbra egy felhőút felé, ami kis megközelítéssel a második fordulópont irányába mutatott. A felhőút alá érve tapasztaltam, hogy nem emel végig egységesen, így kénytelen voltam kétszer megállni a fordulópontig, emelkedni, természetesen „kikoppánósban”, ami felemelt felhőalapra, ami itt ekkor már 5250m-re emelkedett. A kurzustól jobbra, tehát délre, kék ég, balra, tehát É-ra zivatarok, esőfüggönyökkel. A második szár átlagsebessége 203,89 km/h, átlagemelés 4,1m/s, az átlagos siklószám 74.

Elértem a második fordulópontot 4702 m-en. A harmadik szár iránya 010 fok, távolsága 150,2 km.

Ráfordulva a harmadik szásra a zivatarok izolálva helyezkedtek el a kurzus bal, tehát a Ny-i oldalán, jobbra, K-re kisebb felhők sorakoztak, amelyek felé nem lett volna érdemes kerülni, már csak az erős oldalszél miatt sem, ami „lefúj” volna a kurzusról, és csak jelentős átlagsebesség-vesztés árán tudnék visszakerülni rá. A kurzus bal oldalán lévő elkülönült zivatarokat választottam, mert az esőfüggönyök mellett jó reménnyel találok emeléseket, sőt bizonyos mértékig felhősorszerűen álltak a kurzus mentén. A zivatarok sajnos már végstádiumuk felé közeledtek, ezért intenzív emelést nem találtam alattuk, de siklásra még ki tudtam őket használni. Ahogy közeledtem kb. a szár feléhez, látszott, hogy van egy nagyszerű felhőút a célvonal irányába, de sajnos a végét, keresztbe a kurzusra, egy intenzív zivatar kiterjedt esőfüggönye zárja le. Az esőfüggönybe belerepülni nemhogy nem érdemes az ott található nagy merülés miatt, hanem mögötte már nincs semmi, emelkedni már nem lesz lehetőségem és még kb. 65 km-re vagyok a célvonalától.

Balra a zivatarokat, amelyek a kurzus mellett voltak, elhagytam, tehát a kurzus Ny-i oldalán sütött a nap, és alakultak a felhők. Kis kitérőt tettem Ny-i irányba egy alakuló felhő alá. 3300 m-en értem alá, tehát a harmadik szár felét lesiklottam, az átlagsebesség már elérte a 185 km/h-t, de alacsonyra kerültem. Ha elkezdnék csavarni, tehát egy helybe állunk, az átlagsebesség elkezdt visszaesni. Megfogtam az emelést, bár nem volt „kikoppánós”, de sikerült úgy helyezkednem a termikben, hogy a varió tűje soha ne essen a 4-es alá. Felemelkedtem 4900 m-re. A keresztben elhelyezkedő zivatar miatt még egy kicsit balra, tehát Ny-i irányba kellett kerülnöm, és így sikerült a zivatar előoldalára kerülnöm, ami egy kis irányeltéréssel a célvonal felé mutatott. Elkezdtem siklani, balra napsütés, jobbra esőfüggöny, siklásban ugyan tart, de a komputer mutatta, hogy még emelkednem kell, mert a rekordszabályzat szerint nem kereshetem a célvonalat az indulási vonal átrepülési magassága mínusz 1000 m alatt. Mivel az indulási vonalat 4682 m-en repültem át, tehát a célvonalat 3682 m felett kell átrepülnöm, ellenkező esetben a rekord érvénytelen. Tehát még egy utolsót emelkednem kell itt valahol a zivatar előoldalán, ami felhőútszerűen, kis eltéréssel a célvonal irányába felé mutat, de nem ér el a célvonalig.

Más szóval a végsiklás utolsó 10-15 km-én már nem fogok tudni emelkedni, mert ott már nincs semmi, ami megemeljen. Találtam is egy 3-4 m közöttit, emelkedtem benne kb. 150 m-t fel 4700 m-re, és elkezdtem a végsiklást. Egy darabig tartott, de ahogy számítottam a zivatarfelhőnek vége volt, és a siklást a célvonal felé, emelések nélkül kellett folytatni.

A második száron oldalszelem volt, de ahogy jöttem felfelé É-ra a szél erőssége 41 km/h-ról lecsökkent 31-32 km/h-ra.

Az utolsó termik elhagyásánál az átlagsebesség 178 km/h volt, de ahogy elkezdtem a végsiklást, az érték újra elkezdett emelkedni. Amikor a célvonalat átrepültem, a fedélzeti számítógép 182 km/h-t mutatott! Az utolsó szár átlagsebessége 182,37 km/h, átlagemelés 3,5 m/s, az átlagos siklószám 60. Az egész feladat hossza 503,6 km, amit sikerült 2 óra 46 perc 3 másodperc alatt teljesíteni. Az átlagsebessége 181,99 km/h! Az átlagemelés 3,8 m/s, átlagos siklószám 61.

Ez a 181,99 km/h új Magyar Nemzeti és Afrika rekord!

Összegezve: nagy idő volt, de nem mindenhol. Ehhez ki kellett választani, az időjárás tanulmányozását követően, a legmegfelelőbb területet, a legmegfelelőbb feladattal. Igyekeztem mindig 4000 m felett maradni, ami a táv legnagyobb részében sikerült is. Amikor nem, akkor is tudtam extra emelést fogni, amiben gyorsan visszaemelkedtem. Ez azért lényeges, mert a nagy magasságból adódó sebességi előnyt ilyen módon lehet kihasználni. Bár a második fordulópont után 44 km hosszon az időjárás egy kicsit gyengébb volt, de ezt kompenzálta az erős hátszél. A legtaktikusabb a harmadik szár volt, amit a kifejlődött zivatarok tettek komplikáltabbá, de sikerült a tapasztalataimra támaszkodva ezt a szárat is nagy átlagsebességgel lerepülni. A felállított taktikám bevált, és így sikerült a Nemzeti és Afrika rekordot több mint 6 km/h-val túlszárnyalni.

Itt az afrikai kontinens D-DNy-i részén, ha nincs is minden nap rekordidőjárás, de ha a vitorlázórepülő pilóta elcsípi ezt a fantasztikus időjárást, csodákban lehet része. Ez a repülés is egy ilyen csoda volt. Van még egy érdekesség: ez a világon a leggyorsabban repült 500 km-es FAI háromszög, termikben. A világrekordot hullámban, az Andokban repülték 7000 és 8000 m-es magasságban, de a hullámtávrepülés az egy másik műfaja a teljesítményrepülésnek, az egy másik történet.

Douglas, Dél-afrikai Köztársaság, 2018 Karácsonya

Hegedűs László
Alföldi Repülőklub