


Vitorlázó ifi-vb: sok terepleszállás, kevés jó idő

Nagy László

2011.8.14 12:00

Nemcsak a mezőnyvel, hanem a nem épp kegyes időjárással is küzdöttek a mieink a musbachi ifjúsági világbajnokságon. A csapat kapitánya küldött naplójegyzeteket.



 Grid, azaz rajtrács: lesz-e ma felvontatás?

Utazás, első edzőnap (augusztus 2., 3., 4., 5.): reptér a dombtetőn


Idén négy fiatal vitorlázórepülő pilóta, Kapuy Ádám, Kapuy Gábor, Oltvai Csaba és Marcsek Mihály kapott lehetőséget, hogy összemérhesse tudását és felkészültségét más régiók és országok pilótaival a Junior World Gliding Championship (JWGC) keretében. Ádám a standard kategóriában, míg másik 3 pilótánk a club kategóriában versenyez két és fél héten át.

A Freudenstadt-Musbach város mellett elterülő repülőtér Budapestről 1000 kilométerre van, Stuttgarttól délnyugatra. Az elutazást augusztus 2. délutánjára időzítettük, hogy a repülőtér nyitására, azaz másnap délelőttre megérkezhessünk. Ádám, Gábor és kíséretük, (Kis) Nagy László és Kozsán Péter Budapestről, Csaba és Kmetovics Milán Szegedről, míg Misi és Dömösi Zoltán Nyíregyházáról vágott neki a hosszúnak ígérkező autóútnak. Mindannyian augusztus 3-a délután érkezünk meg Bécs, Linz, Salzburg, München, Augsburg és Stuttgart érintésével.

A repülőtér már első látásra több érdekeséget tartogatott a versenyzők számára. A füves pálya egy dombon helyezkedik el, ennek következtében a felvontatás csak az egyik irányból lehetséges. A pályát több betonút is keresztezi, ezeket a repülés idejére lezárják a szervezők. A vontatópilóták leszállás előtt eldobják a vontatóköteleket, a felvontatás befejeztével nem kis keresgélés után lehet csak megtalálni ezeket. A pályán autóval közlekedni tilos, így a repülőgépeket felszállás előtt a gridre, illetve a leszállás után a nyugőzőhelyekig vagy a szállítókocsikig a kisegítőknak kézzel kell eltolniuk, ami egy vízzel feltöltött Discus esetében már nem is olyan egyszerű feladat.



© Copyright - Katja Soikkeli

 Leszálláskor leáll a forgalom a betonúton

A repülőtér érdekességeinek és helyi specialitásainak elsajátítása után már következhetett is az első edzőnap augusztus 4-én. A feladat mind a club, mind a standard kategóriának ugyanaz az AAT feladat volt, annyi különbséggel, hogy a club 3 órás, míg a standard 2 órás időtartamot kapott. Ennek során mindenkinek lehetősége nyílt a terület megismerésére, a vontatás és a végsiklás gyakorlására. A pilóták az időjárással meg voltak elégedve, és mindannyian egy jóízű repüléssel zárták a napot. Sajnos az augusztus 5-ei kötelező edzőnap az időjárás miatt elmaradt, így a közeli város megismerésére is szakíthattunk egy kis időt.

Második edzőnap és megnyitó (augusztus 6.): a hangulat jó, az idő nem annyira

Már a reggel 7 órai ébredésünkkor sem kecsegtetett túl jó időjárás, az egész repülőtéren elterülő köd csak pár száz méteres látótávolságot tett lehetővé. De a versenyre és a 10:30-as gridzárásra való tekintettel azonnal elkezdtük felkészíteni repülőgépeinket a felszállásra. A meteorológus a termikaktivitás végének a 4 órát adta meg, a club kategória első felszállását pedig egészen 2 óráig tolták,

Így pilótáink már tisztán látták, hogy nehéz napnak néznek elébe. Az ebben a kategóriában résztvevő pilótáink minden kitartásuk ellenére mind visszaszállni kényszerültek más országok pilótaival egyetemben. A sorozatos visszaszállások következtében a rendezőség a vontatás leállítását és a nap lefújását mellett döntött. Így ismét lehetőségünk nyílt a repülőgépeink lenyűgözésének és szétszedésének a gyakorlására. Két cseh pilóta, bátorságuk következtében, a reptér közelében terepreszállásra kényszerült.

Miután rendeztük sorainkat, felkészültünk a megnyitóra. Az ünnepség 7 órakor kezdődött Freudenstadt város főterén. A csapatok felvonulása, a megszokott beszédek és a FAI-zászló felvonulása után a téren óriási buli kerekedett egy német DJ-nek és egy ismeretlen német zenekarnak, no meg persze a rengeteg barátkozni vágyó versenyzőnek köszönhetően.



A magyar ifiválogatott a vb-megnyitón

Első versenynap (augusztus 7.): kiállítás volt, repülés nem

A megelőző éjszaka ismét rengeteg esőt és erős szelet tartogatott számunkra. Ha ez így folytatódik, Németország lesz a világ legnagyobb rizstermesztője. Az egész éjszaka tartó eső után a szervezők most sem tettek le arról, hogy gridet állítsanak fel. A napot a standard osztálynak délelőtt lefújták, de a club osztály felszállásának időpontját 15:15-re írták ki. A felvontatás elkezdését a menetrendszerűen megérkező 4 órás eső gátolta meg, így a nap ismét alakizással telt.

Második versenynap (augusztus 8.): nyűgözött gépek a starton

Előző éjszaka végre nem esett az eső, de az örömünk nem tarthatott sokáig, mert délelőtt nemcsak az esővel, hanem erős széllel is meg kellett küzdenünk, ami 11 fokos külső hőmérséklettel párosult. A

szervezőség közölte, hogy a repülésre nem sok esélyt lát, de a 2 órás griddel újra megpróbálkoznak. Amint az összes repülőnket felállítottuk a startra, az erős szélre hivatkozva ismét törölték a versenyszámot, és mindenkit megkértek, hogy jól nyugózza le a repülőgépet az érkező zivatar miatt. Így a nap ismét alakizással telt el. A griden, mivel több napja nem változott a gridsorrend, egyre több nyugózott repülőgépet látni.



A fiatalúr nem szunyókál, hanem beakasztja a vontatókötelet

Harmadik versenynap (augusztus 9.): repülés helyett gokart

Ismét eső, összefüggő felhőzet és erős oldalszél. A reggeli eligazítást 12:30-ra, majd 13:30-ra halasztották. A délutánra előrejelzett zivatarok kialakulásának és az erős oldalszélnek köszönhetően a napot ismét törölték, így lehetőséget a mezőny a gokartozás rejtelseiben merült el.

Negyedik versenynap (augusztus 10.): este hatra elfogytak az emelések

Egy nagyon hideg éjszakát követően az előrejelzéseknek megfelelően eső és erős szél nélkül, de ismét köddel indult. Amint a nap is kisütött, egyre inkább látszott, hogy a napot pilótáink repüléssel fogják eltölteni. Az első felszállás időpontját 12 órára tervezte a szervezőség. Mindkét kategória A és B feladatot is kapott, de az időjárás javulásának köszönhetően az A maradt érvényben. A club kategória egy 276 kilométeres, a standard pedig egy 321 kilométeres racing taskot kapott feladatként. Nem sokkal a felvontatás megkezdése előtt Gábor műszaki okok miatt kitolni kényszerült, míg Csaba és Misi rendben 12:00 órakor az első sorból elstartolhattak és 13:30 körül el is indulhattak a feladatuk megrepülésére.

Ádám a club kategória után kezdte csak meg repülését. A felvontatás lassan és nagyon nyögvenyelősen zajlott, kivált az után, hogy a litván pilóta felszállás közben leoldott. Így Ádám a többi standard géppel egyetemben nagyon későn, csak 14:15 körül kezdte meg 321 kilométeres feladatát. Csaba sajnos az első fordulópont környékén alacsonyra került (ezt a többiek is többször átélhették a táv folyamán), és terepre szállni kényszerült. A repülés során a felhők száma folyamatosan csökkent, majd idővel az ég teljesen ki is kékült az útvonal mentén. Misi az utolsó fordulópont előtt szintén terepre kellett, hogy szálljon, majd őt Ádám is követte, miután az időjárás hat óra környékén teljesen lecsengett. Gábor egy jó repülést követően fél hat környékén szállt le a repülőtéren. A standard osztályból senki sem ért haza, így Ádám 234 kilométeres távja szintén szép teljesítmény volt.



Kicsi a Cub, de erős, a felvontatás mégis elég nehézkes volt

Ötödik versenynap (augusztus 11.): egy, csak egy termik volt talpon a vidéken

Reggel már látszott, hogy az előző naphoz képest romlott az időjárás, ezt a meteorológus is megerősítette. A felhőalap a reptér magasságához képest az egész nap 700 méternél tovább nem emelkedett. A szonda (Duo Discus) repülőgép a reptér közvetlen közelében gyenge emeléseket talált, így a club osztály felvontatása 13:45-kor el is kezdődött. Miután a versenyszervezőség látta, hogy az egész clubmezőny a reptér nyugati oldalán található egyetlen termikben volt képes emelkedni, a standard osztály felvontatását le is állította. Ezután a club osztály is hamarosan a földön találta magát, így mindkét osztály versenyszáma érvénytelen volt. A griden ismét egyre több repülőgép nyugőzve várt a következő felszállásra.



Van, aki már a földön, van, aki még végsiklásban: vízballasztdobás leszállás előtt

Hatodik versenynap (augusztus 12.): leszállás a modellreptéren

Ismét nem túl erős termikeket és nem túl magas felhőalapot ígért a meteorológus. A felvontatás újra nagyon elhúzódott, és a körülbelül 80 versenyzőt 1 óra 40 perc alatt sikerült a levegőbe juttatni. A club osztály felvontatása után sajnos Csabi visszaszállni kényszerült, és így csak a standard osztály felvontatása után követhette versenytársait, ami nagymértékben megnehezítette a feladatát. Eközben a felvontatott standard gépek közül is többen visszaszálltak a reptérre. Minden pilóta küzdött a levegőben maradásért, a gyenge emeléseket keresgélte. Ádám sajnos az első fordulópontot érintve Villingen város mellett egy modellrepülőtéren kényszerült leszállni, így a 34. helyen zárta a számot. Misi sajnos hasonló helyzetbe került, és ő is az első fordulópont mellett szállt le, a 40. helyen végzett a nap során. Gabi és Csabi hazaért, így a 11. és a 24. helyezést sikerült elcsípnüük, az összetett eredménylistán mindketten előrébb léptek.



+ Nyíregyházi PIK a német gyep felett: eddig kevés versenyszám volt, kevés esély nyílt a sikeres bemutatkozásra.



+ Aki nem tudott elkapaszkodni, hamar visszazájt

A Németországban, Musbachban megrendezett Ifjúsági Vitorlázórepülő Világbajnokság alaposan próbára tette a szervezőket és a résztvevőket egyaránt. Ahogy a magyar csapat kapitánya az első hétről beszámolt, egy kellemetlen időjárással és gyatra felvontatással egyaránt sújtott verseny képe alakult ki a szemünk előtt. Amint a beszámoló második részéből kiderül, a második versenyhét sem hozott sok változást.

Hetedik versenynap (augusztus 13.):

A reggeli eligazításon a meteorológus, minden optimizmusa mellett, ismét nagyon gyenge termikeket és alacsony felhőalapot jósolt. A legmagasabb felhőalapot tengerszint felett 1400 méterre saccolta, ami a reptér 700 méteres magasságához képest nem tűnik olyan nagyon soknak. Az időjárás késői indulása miatt mindkét osztály feladatát lecsökkentették egy fél órával, így a standardosztály másfél, a klubosztály kétórás feladatot kapott, ami mindent elárult a várható termikek erősségéről és sűrűségéről. Mindkét osztály pilótái megküzdöttek az elindulással, főként Ádám, a sokáig tartó és ismét kritikán aluli felvontatást követően. De nem panaszkodhatunk, mert minden pilótánk megrepülte a kiírt feladatát, és a repülőtéren landolt, így végre a kisegítők is szusszanhattak egy kicsit. Ádám sajnos csak alacsonyan tudta elérni a 4 kilométer sugarú célcilindert, így az ezért kapott büntető pontok miatt a 32. helyen végzett. A klubos pilótáink nagyjából egyidőben érkeztek haza egy nehéz végsiklást követően. Gábor a 17., Misi a 23. és Csaba a 28. helyen végzett. (A versenyzők teljes neve a cikk végén található táblázatban szerepel.)



+ Egy optimista magyar ifipilóta startra készül

Nyolcadik versenynap (augusztus 14.): keserves repülés szembeszélben

A klubkategóriának a szervezőség 240 kilométeres-es „racing” feladatot, a standard osztálynak kétórás „area” feladatot írt ki. Az időjárás ismét nem segítette a pilótáinkat. Felszállás után, amint feljebb emelkedtek, azonnal kiderült, hogy a front után itt ragadt erős szél (50-52 kilométer per óra) meg fogja keseríteni a napjukat. A legnehezebb feladat az első szembeszeles száron az első fordulópontig való eljutás volt. Minden repülőnek keserves volt az előrehaladás. A klubosztályban a feladatot egyedül egy holland versenyző tudta megrepülni. Kapuy Gábor a napot a 29., Oltvai Csaba a 39., Marcsek Misi a 40. helyen zárta. A standard kategóriában már három pilóta volt képes a táv megrepülésére, de mivel az osztály 25 százaléka nem repülte túl a 100 kilométeres távot, így ennek az osztálynak a napját érvénytelennek minősítették.



© Copyright - Katja Soikkeli



Hát ez tényleg nem éppen ideális vitorlázórepülő idő

Kilencedik versenynap (augusztus 15.): az alkalmatlan időjárástól a sikeres házi szilváig

A reggel ismét esővel kezdődött, így jó repülésre megint nem volt túl sok esély. A szervezőség a napot hivatalos szünnapnak nyilvánította, így megtarthatták a nemzetközi estét. Minden nemzet bemutathatta saját étel- és persze italspecialitásait, miközben egymással ismerkedhettek a pilóták és a kisegítőik. Mi sok-sok téliszalámis, kolbászos, kovászos uborkás szendviccsel, és persze igazi házi szilvapálinkával készültünk az estére. Sikerült mind a szlovákokkal, szlovénokkal és a lengyelekkel is nagyon jó barátságot kötnünk.



Végsiklás és érkezés olykor valóban fű alatt

Tizedik versenynap (augusztus 16.): a győztes is épp, hogy besunnyogott

Ismét nem jó az idő, a feladatot kissé túlméretezték. A klubosztály 280 kilométer körüli, míg a standard 260 kilométeres feladatot kapott. Csabi ismét visszaszállni kényszerült, így csak a felvontatás végeztével indulhatott a többiek után. A táv során csak annak volt esélye, aki a vonalnyitást követően pozícióba tudott kerülni, és azonnal el tudott indulni. Csabi és a standardosztályban repülő Ádi a késői elindulás miatt nem jutott sokáig. A klubosztályban Gabi jutott a legtovább, 132 kilométert tudott megtenni, őt Misi követte 51 kilométeres távval, míg Csabi a reptér közelében terepre szállni kényszerült. Gabi visszacsúszott az összesített 19. helyre, Misi a 39., Csabi pedig a 42. helyen áll. A standardosztályban a feladatot egyetlen, német pilóta, Felipe Levin tudta megrepülni, de még ő is alacsonyan érkezett meg a repülőtér területére, így büntetőpontokat kapott.



© Copyright - Katja Soikkeli



Hemzsegnek a motorosok, mégis lassú a felvontatás

Tizenegyedik versenynap (augusztus 17.): akik meglovagolták a hullámot

A javuló időjárás ellenére ezen a napon nem lőttek túl a célon a versenytáv kiírásakor a szervezők. Mindkét kategória közel azonos feladatot (kb. 235 kilométer) kapott. Pilótáink az eddigi napokhoz képest erősebb, határozottabb emelések mellett hullámjelenséggel is találkozhattak. Ezt kihasználva a víz nélkül repülő klubos pilóták egy része nagy előnyre tehetett szert, párszáz méterrel magasabbról indulhattak társaiknál. Határhegyi múltjának köszönhetően Gábor ezt a jelenséget jól ki tudta használni, így az eredménye a 13. helyre volt elegendő. Csabi késői indulásának köszönhetően 126 kilométer megtétele után egy közeli repülőtéren kénytelen volt leszállni. Misi 42 kilométert tett meg az útvonalon, majd alacsonyra kerülve szintén terepre szállt. A standard osztály egész jó eredménnyel zárta a számot, de sajnós Ádámnak a nap utolsó termikjét nem sikerült megtalálnia, így a 20 kilométerre lévő Winzeln repülőtéren landolt. A verseny folyamán egyre inkább kezd kiderülni, hogy a magyarországitól teljesen eltérő időjárási körülmények könnyel megviccelhetik ifjúsági versenyzőinket. Az időjárás percről-percre képes megváltozni.



A fura kis reptér a rajtrácson sorakozó gépekkel

Tizenkettedik versenynap (augusztus 18.): Kék égbolt, emelések nélkül

A későn induló időjárásnak köszönhetően a szervezők a standard osztálynak kétórás, a klubkategóriának másfél órás feladatot terveztek. A felvontatás során a két kategóriát felcserélték, így a standard gépei léphették át előbb a startvonalat. A versenyszám elején Ádám 2-3 méteres emeléseket fogott, így jó hangulatban kezdte meg repülését. Sajnos a németországi időjárás ismét megviccelte őt és társait. Az első fordulópont után minden felhő eltűnt és teljesen „kikékült” az időjárás. Ádám ekkor a dombokra kellett, hogy helyezkedjen, ahol az előző napokban emeléseket tudott fogni, de ezen a napon ez a taktika sem volt eredményes. Két másik társával terepre szállt, ez a napi eredmény a 30. helyre volt elegendő, így összetettben a 34. helyen végzett. A klubkategóriában repülő pilótáink a rövidebb feladatnak köszönhetően végre derűsebben szállhattak le a repülőtéren. Gábor ismét jól szerepelt, és 13. helyen végzett a napi tabellán. Misi 18., míg Csabi 38. lett. Az előző napok eredményeit összegezve Gábor a 16., Misi a 42., míg Csabi a 44. helyen végzett a 7. Ifjúsági Világbajnokságon.



Elhagyatott rajtrács: várakozásból volt elég...

Tizenharmadik versenynap (augusztus 19.): a zivatar lezárta a világbajnokságot

A verseny utolsó napján ismét megjelentek a Fekete-erdő feletti jellegzetes, alacsony szintű felhők, így a repülés már kora reggel kérdésessé vált. Az első felszállást a szervezők többször késleltették, miközben egy nagy zivatarcella alakult ki a reptértől délre. A rendezők a saját motorosgépeiket a vihartól megijedve a hangárba irányították, miközben az összes vitorlázórepülőt kint hagyták a rajtrácson. Miután a zivatar szerencsére elhaladt a repülőtér szélén, de utána sem alakult az időjárás kedvezően, a versenyvezetés végül kénytelen volt lefűjni a számot, így az előző napi eredmények váltak a véglegessé.



.. és bőven lehetett gyakorolni a gépmozgatást

Tanulások és eredmények

Sajnos ismét rá kellett döbbernünk arra, hogy a magyarországitól eltérő, annál sokkal gyengébb időjárásban való repüléshez még sokat kell tanulnia pilótáinknak. Bízom benne, hogy a versenyen kialakított nemzetközi kapcsolataink lehetőséget fognak adni erre.

STANDARD:

1. Felipe Levin (Németország)
2. Lukasz Grabowski (Lengyelország)
3. Jon Erik Lygren (Norvégia)
- ...
36. Kapuy Ádám (Magyarország)

FAI CLUB:

1. Tim Kuijpers (Hollandia)
2. Alexander Späth (Németország)
3. Tobias Welsch (Németország)
- ...
16. Kapuy Gábor (Magyarország)
- ...
42. Marcsek Mihály (Magyarország)
- ...
44. Oltvai Csaba (Magyarország)



Rossz időben jól repülni. ez az igazán kemény versenyzés

A beszámoló Katja Soikkeli, Lothar Schwark, Nick Maddocks, Tobias Seitz és Wojciech Scigala képeinek felhasználásával készült.