

Afrika és Nemzeti rekordrepülés Bitterwasserben, 2014-ben.

Ennek az expedíciónak a szervezése nem indult jól. A legnagyobb problémám az volt, hogy nem tudtam vinni a saját gépemet, mivel közölték, hogy nem lesz vontatógép. Már-már letettem, hogy Namíbiába menjek, de ekkor Jung Ádámmal konzultálva, arra a megoldásra jutottam, hogy Ádám EB-28 edition típusú gépét kibérelem, és azzal próbálkozom a siker reményével.

2014. október 30.-án érkeztem Ádámmal Bitterwasserbe. Másnap összeraktuk a gépet, majd harmadnap már megrepültem a típust is vele. Ádám nov.13.-ig maradt. 19.-ig maradt enyém a gép, 20.-án haza indultam, mert utána a gép egy dán testvérpárnak, majd december első két hetében pedig a Szabó-Hársfalvi párosnak volt kiadva.

A november elejei időjárástól sokat nem vártam, mert tudtam, hogy ez itt csak előszezón, de arra nagyon is alkalmas volt, hogy a géppel gyakorlatot szerezzek, más szóval a gép „kézben” legyen.

Az EB-28 edition egy kétüléses, felszálló motoros, szénszál erősítésű, műanyag konstrukció, 28,3 m-es fesztávval. Az üres súlya 575 kg. Max. repülősúlya 850 kg. A felszálló motor kétütemű, 63 lóerős, emelkedés közben 23 l/ó a fogyasztása. 37 l üzemanyag tölthető a tartályokba. A vízballaszt térfogata a külső szárnyrészekben 50-50 l. A max. siklószám 62.

Repülési benyomásaim a gépről: Nehezebben vezethető, mint a Nimbus-4-es. Kis sebességeken az EB-28-as kicsivel jobb, de nagyobb sebességeken a Nimbus-4 jobb valamivel. Egyébként a két gép német indexszáma (handicap) azonos, 124. Zavaró volt még az elektromos trimje, ami csak késéssel reagál a mechanikus trimmel szemben. Ezt is meg kellett szokni.

Zeus fedélzeti komputerrel van felszerelve, amit meg kellett tanulnom, mivel nekem LX-8000-es van a Nimbusban.

December 14.-én érkeztem újra vissza Bitterwasserbe. Dec.15.-étől jan. 3.-ig újra repülhettem a géppel.

Most csak azt, a három legeredményesebb repülésemet ismertetem, ami rekordot eredményezett.

Dec.19. Egyértelműen az előrejelzés szerint a legjobb idő Bitterwasser-től DK-re várható. A meteor eligazítás után odajött hozzám a repülési irodából az egyik

alkalmazott, és megkérdezte, hogy van itt egy német pilóta, aki az itt repülő handicappes pilóta (Arcus M típusú gépe van) biztonsági pilótája, de a handicappes, most mással repül, nem vinném e el magammal. Idáig a repüléseimet egyedül terveztem, de rövid gondolkodás után igent mondtam, mert így legalább magyar kétkormányos rekorddöntésben is érdekelt leszek. Az utasom neve Gerd Spiegelberg (64).

Felkészítettük a gépet, nem siettünk, mert a feladat az ellenkezőjét nem tette szükségessé.

Ahogy vontattam a gépet a startra, látszott, hogy Bitterwasser felett kék az ég, és kb. 20 km-re, DK-re kezdődnek a felhők. Ennek megfelelően jelöltem ki a feladatot.

Az indulási vonal, T756 pont, Bitterwassertől DK-re kb. 20 km-re, a fordulópont DK-i irányba B4-es pont, a dél-afrikai határ mellett. A feladat, 506,4 km-es hurokon sebességi rekordkísérlet.

Az indulás után kedvezően alakultak az időjárási viszonyok egészen a fordulópont előtt kb. 50 km-ig, a felhőalap 4500 m-en volt, Eddig az átlagsebesség megközelítette a 170 km/ó-t. Innentől kezdve sajnos a felhők erősen megritkultak, kitérőt kellett tennem az élő felhők irányába, és a felhőalap lejött 4100 m-re. A fordulópontra az átlag vissza esett 152 km/óra. Elkeserítő érzés! Az első szár átlagsebessége 152,3 km/ó, az átlagemelés 2,9 m/s, az átlagos siklószám 85. Az átlagot nézve, már lemondtam a rekordról.

Fordulás után, újra kerülő az élő felhők felé. Ha a fordulópont körzetében van az időjárás gyengülés, ez a legrosszabb variáció, mert az ember kétszer megy bele a gyenge időbe, kétszer lassulsz le.

Ahogy túlhaladtam az 50 km-t a fordulóponttól, az idő újra javulni kezdett, elkezdtem visszagyorsulni. Az értékeket a fedélzeti komputeren lehet figyelemmel kísérni. Az alap már felment 4700 m-re, voltak felhősorok, amiket kitudtam használni.

100 km-re a célvonalától, már látszott, hogy hiába gyorsulok, ez kevés lesz rekordhoz. Valami szuper dolgot kell bevetni, hogy mégis sikerüljön. Mi volt ez a „szuper dolog”? Az, hogy bármi is legyen, nem állok meg csavarni! Vagyis elkezdem a végsiklást, jóval a siklópálya alatt. Erre az előttem álló felhőút adta meg a biztató elhatározást. Siklottam 100 km-t csavarás nélkül, és ahogy közeledtem a célvonalhoz egyúttal közeledtem a siklópályához, sőt a végén már a siklópálya felett voltam, egy kicsit meg is nyomhattam.

A második szár átlagsebessége 171,76 km/ó, az átlagemelés 3,3 m/s, az átlagos siklószám 103.

Az egész táv átlagsebessége 161,45 km/ó, ami új kétkormányos Nemzeti rekord, az átlagemelés 3,1 m/s, az átlagos siklószám 93.

Másnap 20.-án az előrejelzés Ny-ra a Namíb és a Kalahári sivatagokat elválasztó heggyonulat környékére adta a kiváló időjárást, 5000 m-es felhőalappal. Mivel a tegnapi 500 km-es hurok eredményével nem voltam megelégedve, úgy döntöttem, hogy újra 500 km-es hurkon próbálkozok. Annál is inkább, mert a heggyonulat felett konvergencia vonal kialakulása volt várható, és talán sikerül az 500 km-es hurkon még Afrika rekordot is repülni, bár az már nagyon kemény, mert egy luxemburgi 184,5 km/óra javította, szintén itt a konvergencia vonalon. A feladat Isabis-T751-Isabis, 514,7 km-es hurok. Isabis Bitterwassertől Ny-ÉNy-ra van kb. 160 km-re. T751-es fordulópont saját fordulópont, Helmeringhausentől van Ny-ÉNy-ra 30 km-re. Ahogy annak idején elkezdtem Bitterwasserben repülni, azt tapasztaltam, hogy a hivatalos fordulópontok nem mindig alkalmasak rekordpálya kijelölésre.

Ez a konvergencia vonal kialakulása tipikusan az afrikai kontinens déli részén kialakuló meteorológiai jelenség következménye. A Ny-ról, tehát az Atlanti-óceán felől beáramló hűvös, stabil, száraz légtömeg találkozik a K-ról, a Kalahári felől áramló, nedvesebb, labilisabb, melegebb légtömeggel, és itt egy összeáramlás, konvergencia alakul ki, ami akár több mint 400 km hosszú is lehet. A konvergencián, vagy más néven, a felhőúton repülni hatalmas élmény, a nagy átlagsebesség szinte garantált. Azért az megjegyzendő, hogy azért az, nem olyan egyszerű, mint ahogy első pillanatban látszik. A konvergencia a két áramlás erősség különbsége miatt K-i, vagy Ny-i irányban elmozdulhat, ami az indulási-cél vonal, illetve a fordulópont elhelyezését elég bizonytalanná teheti. Ugye ezt még a felszállás előtt kell meghatározni, deklarálni. A konvergencia vonal Bitterwassertől min. 150 km-re van, így mire odaérünk az előre kijelölt pontok nem biztos, hogy pont a konvergencia vonalon vannak. A másik probléma az, hogy számtalan esetben a konvergencia vonalon a feláramlások olyan erősek, hogy az egész rendszer túlgerjed, vagyis bezivatarosodik. Ha valaki hurkot repül, már nem tud a fordulópontra, vagy fordított esetben a célvonalra el illetve vissza jutni. Ezen kívül a konvergencia vonal periódusos is lehet, tehát egyszer erősebb, másszor meg gyengébb, aztán megint erősebb. Ezek a jelenségek, nyilván a feladat lerepülését erősen befolyásolják. Mindezekről függetlenül, ha valaki igazán elkapja a kedvező alkalmat, hatalmasat lehet szárnyalni rajta. A világrekordomnál is a háromszög egyik szára a konvergencia vonalon feküdt.

Szintén a tegnapi partneremmel repültem. Egyetlen feladatot adtam neki, hogy fényképeket készítsen. 12:37-kor szálltunk fel, de még teljesen kék égből, reményemet teljesen az időjárási előrejelzésbe vettem. Ahogy emelkedtünk, elkezdtek ÉNy-ra, illetve messze Ny-ra a hegyek fölött kipattanni az első felhők. Ez reménnyel töltött el, hogy helyes a feladat kijelölése.

½ 3 felé értünk az indulási vonal közelébe. A konvergencia már teljesen ki volt alakulva. Felemelkedtem alapra, ez akkor 5100 m-en volt, tehát pontos volt az előrejelzés, és elindultam a startvonal felé. A vonal átrepülése után nem igazán voltam még rajta a vonalon, mert az egy kissé Ny-ra volt a kurzustól. Ugyan felhősor volt előttem, de nem igazán emelt. Ezért Ny-i irányba korrigáltam, ahol ráakadtam a sorba rendeződött emelésekre. Delfinezve 4000m és 4900 m között repülve, a 257 km-es száron csak kétszer kellett megállni, csavarni, persze akkor is csak nagy extrákban. Közeledve a fordulóponthoz, sajnos a konvergencia vonal K-i irányban kezdett eltolódni, mert a nyugatias szél K-re eltolta. Amíg a kurzus közvetlen közelében voltam a komputer 183 km/órás átlagsebességet mutatott. Ahogy közeledtem a fordulóponthoz 45 fokos szögig a felhő utat követtem, majd egy extrában 6-7 m/s-os emelésben az alapig emelkedtem, 5300 m-ig, és ekkor váltottam direktbe a fordulópont felé. Mire a fordulópontra értem az átlag visszaesett 176,27 km/óra. Mielőtt letértem a fordulópont irányába olyan felhő utat láttam dél felé, amelyet még soha eddig. Ha arra jelöltem volna ki a fordulópontot, ha abban az irányban lenne a kurzus, ha még délebbre helyeztem volna el az egész feladatot... De ez már nem tudomány, ehhez már szerencse is kell. Pár nappal korábban szintén ezt a feladatot próbáltam, de fél úton összeállt, nem lehetett folytatni a feladatot, és akkor az egész konvergencia vonal nyugatabbra volt. Az érdekessége az volt, hogy akkor Helmeringhausen AS-t (AS: Airstrip) jelöltem ki, ami akkor nem lett volna jó, most viszont ez lett volna az igazi megoldás. Az első szár átlagsebessége 176,27 km/ó, az átlagemelés 4,6 m/s, az átlagos siklószám 259! Hans-Werner Grosse mondta, hogy ha az átlagos siklószám 100 felett van, az már jó.

Fordulás után rohanás vissza a konvergencia vonalra, amit az erős nyugatias szél még tovább tolt K-i irányba. Elértem azt a felhőt, ami alatt utoljára emelkedtem, és 7-8 m/s-os emelést találtam! Az LX-es varió azonnal kikoppant, a Bohli varió, mivel 10 m/s-re van kalibrálva mutatta a 7-8-as értéket. Az átlagoló 7 felett mutatott! Fantasztikus! A 28 m-es bringát belefektettem az emelésbe, és valósággal felfelé estünk! Hátul a német pilóta, amíg emelkedtem, végig ámuldozott. Mindig tudtam, hogy itt nyugaton, a konvergencia vonalon, csodák vannak. Európában és itthon négy féle időjárási helyzetet különböztetünk meg. Ezek: gyenge, közepes, jó, bomba idő. Nos, itt az afrikai kontinens dél-nyugati részén ez kiegészül az ötödikkal, a fantasztikus kategóriával.

A lelassulás utáni némi csüggedést újra a reménykedés váltja fel. Újra a vonalon vagyunk, elkezdünk delfinezni, elkezdünk visszagyorsulni.

Amíg az első szárat repültük, a konvergencia vonal a kurzustól egy kis mértékben Ny-ra volt, most már szinte a kurzusra helyeződött át. Kb. 60 km-re a célvonalától a nyugatias szél kezdett beerősödni, és elkezdte a felhő utat tovább K-re tolni, sőt az egész konvergencia elkezdett gyengülni. Már nem tudtam, nagyobb sebességgel siklani, és nem találtam már extra emeléseket. Ráadásul a vége felé, az érkezési magasság alá süllyedtem, tehát emelkedni kellett, hogy a célvonalat az indulási magasság mínusz 1000m felett keresztezzem. Követni kellett a felhő utat, mert a kurzuson már nem volt semmi. A végén újra 45 fokra, és 20 km-re voltam a célvonalától, de most K-re, természetesen ez megint lassulással járt. Találtam egy 2-3 m/s-os emelést. Ez nagyon gyenge itt, de nem volt más. Elkezdtem körözni, beerősödött 3-4-re. Ahogy meglett a szükséges magasság benyomtam magunkat a célvonalra.

A második szár átlagsebessége 172,46 km/ó, az átlagemelés 4,9 m/s, az átlagos siklószám 104.

A feladat átlagsebessége 174,35 km/ó, új magyar Nemzeti általános és kétkormányos rekord, az átlagemelés 4,8 m/s, az átlagos silószám 148. Összesen 4 termikben álltam meg csavarni.

A leírásból kitűnik, hogy nem volt minden ideális, lehetettek volna kedvezőbbek a feltételek, de azért ez egy fantasztikus szárnyalás volt, amit a paraméterek nagyszerűen jeleznek. Tehát, lehet jobbat is repülni! Nincs annyira megrakott szekér, amire még egy lapáttal ne férne! Meg különben is, a rekordok azért vannak, hogy megdöntsék.

Következő nap 21.-e. Az előrejelzés szerint a jó idő Bitterwasser környékén és Dk-re várható 5000m –es felhőalapokkal. Úgy gondoltam, ha időben indul az idő, akkor elindulok 1000 km-es hurokra, ha később indul, akkor egy 100 km-es háromszöggel próbálkozok. Mindkét táv, Afrika rekord döntési kísérlet lenne.

Ezen a napon az utasom Jean-Renaud Faliu, JR, (72) francia pilóta volt. Ő volt a sportbíró a világrekord repülésenél, valamint korábban főpilóta is volt itt Bitterwasserben. Éveken keresztül a Szatymazon rendezett LX kupákon, repülésvezetőként, a magyar pilóták is megismerhették.

Elkezdtek felkészíteni a gépet, de az idő nem akart kialakulni. Folyamatosan toltuk a starthelyre vontatás idejét. Dk-re kezdett alakulni, de még nem volt az igazi. Egy olasz leszállt, azt mondta, hogy nem jó, egy német a gépét a startról visszavontatta. Már-már úgy döntöttem, hogy a mai nap pihenőnap lesz, és

mentünk a hangár felé, hogy a gépet eltegyük másnapra, de ahogy a hangár ajtóból visszanéztem, valahogy megmozdult a fantáziám, mert Dk-re nagyon szépen nézett már ki. JR nem szólt semmit, nem akart befolyásolni. Mondom JR-nek, menjünk vissza a bungimba, kimérek a laptopomon egy 100 km-es háromszöget Dk- i irányban. Erre azért volt szükség, mert csak Bitterwassertől voltak előre tervezett, kimért feladataim. Ok. visszaültünk a dzsipbe, visszamentünk, kimértem a feladatot.

Lindfontein-Strate-Strampriet-Lindfontein 119,3 km-es FAI háromszög.

Közben JR a kézi rádióján megrendelte a kisegítőt, aki a repülési iroda egyik alkalmazottja volt, aki egyben sportbíró is. Előző napi 500 km-es hurkon repült átlagsebességem láttán megjegyezte, hogy szinte hihetetlen. Így aztán amikor a starton kitöltöttem a repülés előtti deklarációs formulát, figyelte minden mozdulatomat, ahogy a két loggerbe deklaráltam a feladatot. Nagyon helyes, ellenőrizzen csak, ez a feladata!

Valamivel fél három előtt szálltunk fel. A motor leállítás és behúzás után egy 2-3 m/s-os emelést találtam, és ha későn is, de már elkezdtek kipattanni az első kumuluszok Bitterwasser felett is, sőt már Ny-i irányba is. Egy biztató felhő alá mentem és bejött a szokásos „kikoppanós” emelés, 5-6 m/s! Gyorsan fel 5000 m-re (itt volt az alap)! Irány a 30 km-re lévő indulási vonal.

Pontosan az indulási vonal felett egy nagyon szép felhő. Újra 5000 m-en vagyok. Indulok. Első szár csak siklás, több 4 m/s-os emelés bejön, de kihagyom őket, mert ma csak 5-6-osba vagyok hajlandó csavarni. Nincs mese, ez ilyen nap. Második szár, ugyanaz a helyzet nincs 4-esnél nagyobb. Harmadik szár, siklok, de már lejjebb vagyok, mint az indulás mínusz 1000 m. Tehát emelkedni kell! Siklok a célvonal felé, és 6 km-rel előtte egy szép, nagy kiterjedésű felhő alatt bejön 2-4 közötti, igazítgatom, persze telik az idő, csak a harmadik körre találom meg az 5-6-ost. Megvan a magasság, benyomom a célvonalra. Az átlag 180 km/ó. Ez már új Afrika rekord, de ebben az időben több van, úgyhogy gyerünk, új kör!

A gyönyörű felhő ismét ott az indulási vonalon. Felemelkedek megint 5000 m-re. Újra indulok. Első szár 38,1km, siklás, kihasználva a felhősorokat bejön 4 m/s-os emelés is, de csak átutazok rajta. Az első szár ideje 10:18 perc, átlagsebessége 222,15 km/ó, az átlagos silószám 128! Érzem, hogy jobb, mint az első kör első szára. Emelésben kerülöm meg az első fordulóponatot.

Második szár 44,9 km, siklás a lehető legkedvezőbb pályán. A második fordulóponatot előtt kb. 13 km-re belerepülök abba az emelésbe, amire igazán szükségem van, a kikoppanósba, 5-6 m/s. Fel 5100-ra itt az alap. Kiveszem, megyek a második fordulóponat felé a felhők alatt, bejön egy 5-ös, behúzó, megint 5000m-en vagyok. Elérem a második fordulóponatot. A komputer 188

km/órás átlagot jelez. A második szár ideje 16 perc, átlagsebessége 168,56 km/ó, az átlagemelés 4,6 m/s, az átlagos siklószám 151!

A harmadik szár 36,2 km. 900 m áll rendelkezésemre, mert úgy döntöttem, hogy ma már többet nem csavarok. Ezért kb. 40-es siklószámot kell produkálnom, viszonylag nagy siklósebességen. Előttem a kép biztató, az átlag növekedni fog, reményteljesen vágok neki az utolsó szárnak. Azért vigyáznom kell, mert az élő időben vagyok, ilyenkor az ember maximum szép lehet, de okos nem. Ugyanis akár extrém nagy merülés is bejöhethet, és akkor újra emelkedni kell, más szóval oda a jó átlag! Siklok, kihasználom minden útba eső felhőt, végig a siklopálya felett vagyok, végül átrepülök a célvonalat. Leeresztek a nagy koncentráció után.

A harmadik szár ideje 10:47 perc, átlagsebessége 201,27 km/ó, az átlagos siklószám 48.

Az egész feladat hossza 119,3 km, ideje 37:05 perc, átlagsebessége 192,95 km/ó, ami új magyar Nemzeti általános és kétkormányos rekord, valamint új Afrika rekord! Az átlagemelés 4,6 m/s, az átlagos siklószám 89. Az előző Nemzeti rekordot 2001 januárjában repültem Gariep Dam-ben, Dél-Afrikában 183,07 km/órával.

Leszállunk, jön a sportbíró, közöljük az átlagsebességet, megint mondja, hogy hihetetlen, mosolygás, fényképezés, aztán előveszi a pendrive-ját és mosolyogva beledugja a Zeus komputerbe és letölti repülési fájlt. Később mondom JR-nak, hogy milyen szigorú a sportbíróknak, JR csak annyit mond, hogy csak betartja az előírásokat.

Akik csak Európában repülnek azoknak valóban meglepőek, ezek az átlagsebességek. Mi a magyarázata ennek?

1. A nagy magasságban való repülés. A légsűrűség csökkenése miatt a tényleges sebesség (TAS) a magasság növekedésével egyre nagyobb mértékben tér el a műszer szerinti sebességektől (IAS). Más szóval, nagyobb magasságokban nagyobb sebességgel haladunk, mint amit a sebességmérő mutat.
2. Sokkal erősebb a besugárzás. Közvetlenül a Baktérítő közelében vagyunk. A nap délben függőleges süt! Az ember áll a napon és nincs árnyéka. A földfelszín úgy felmelegszik, hogy ha a tenyerünkkel megérintjük a talajt, az megsüti a kezünket. Ezért az erős talaj felmelegedés erős termikeket eredményez.
3. A légtömeg tulajdonsága. Alacsony a páratartalom, hiszen félsivatagban vagyunk, ezért a felszálló légtömegnek nagy utat kell megtennie, amíg kondenzálódik. Mivel nagy a szárazság a párologtatásra szinte semmi

energia nem pocsékolódik el, hanem szinte minden a talaj felmelegedésére fordítódik. Ez kapcsolódik a második ponthoz. És még egy fontos tényt kell itt megemlíteni, mégpedig azt, hogy a lezáró inverziós réteg, magasabban található, mint Európában! Tehát magasan van a felhőalap. És itt kapcsolódunk az első ponthoz.

Az időjárás itt teljesen más, mint Európában. Az idő akkor jó, ha meleg van és a levegő száraz. Teljesítményrepüléssel akkor érdemes itt foglalkozni, ha legalább 30 fok a meleg. 30 fok alatt az idő teljesítményrepülésre alkalmatlan. A jó idő 35 fok felett kezdődik. Ebből következik, hogy az idény itt rövid (November elejétől január közepéig, a csúcs december), de az a rövid időszak szuper, néha fantasztikus.

Budapest, 2015.01.18.

Hegedűs László

Alföldi Repülőklub