

Országos rekord 300 km-es hurokpályán

Helyszín Szatymaz Repülőtér, 2020. július 14-én. Ez egy privát repülőtér, ami a három tulajdonosnak, Molnár Gézának, Szabó Péternek és dr. Bajusz Hubának köszönhetően a magyar vitorlázórepülés fellegvárává vált. Itt a kiváló időjárás, és minden más fontos feltétel adott a kiváló teljesítmények eléréséhez. Ezt bizonyítja, hogy az Alföldi Repülőklub az egész éven át folyó MVK (Magyar Vitorlázórepülő Kupa) csapat és a klubok közötti versenyt folyamatosan, minden évben megnyeri, valamint erről a repülőtérről felszállva sikerült teljesítenem 5 Európa rekordot, számos Országos rekordot és egyéni MVK győzelmet.

Ez a napom is az időjárás előjelzés tanulmányozásával kezdődött, ami érdekes módon nem volt kedvező rekordrepülésre, és a vizuális észlelésem is ezt támasztotta alá. Élénk ÉK-i szél fúj és elég későn kezdtek megjelenni a cumulus felhők, nem voltak túl szépek, szakadozottak, megjelentek, aztán eltűntek, majd újraalakultak... Mivel az előjelzésben előfordulhat tévedés, bízva a sok éves tapasztalatban, hogy az időjárás jobb lesz mint az előjelzett, biztos ami biztos, előkészítettem a gépemet a repülésre, de ideiglenesen a nyugőzhelyen hagytam, várva az időjárás kedvező alakulására. Gépem egy Schempp-Hirth gyártmányú Nimbus-4T, lajstromjele HA-3176, farokjele XX.

Az időjárás délben még mindig nem volt az igazi, de ennek ellenére a többiek megkezdtek a felszállásokat, én meg elmentem a Szeged É-i részén lévő szupermarketbe élelmiszert vásárolni, hogy mire visszaérek talán jobb lesz az időjárás helyzet, aztán meglátjuk mi lesz.

Ahogy a vásárlást befejeztem, a parkolóban már láttam, hogy a kedvező javulás beindult, mire visszaértem a repülőtérre, már tudtam, hogy itt a kedvező alkalom egy rövid, de igen gyors feladat megrepülésére, ami akár Országos rekord is lehet, mert a szél szinte leállt, és nagyon szép cumulus felhőkép alakult ki.

Magyarországon a vitorlázórepülésben kétféle rekord létezik. Az egyik a Nemzeti rekord, amit magyar állampolgár a világ bármely részén felállíthat, a másik az Országos rekord, amit magyar állampolgár Magyarországról indulva repülhet meg. Erre azért van szükség, mert mint ismert, a teljesítményrepülés erősen függ az időjárástól. Más az időjárás a világ különböző tájain, a cikkem végén ezt majd egy szemléletes példával fogom bizonyítani.

Visszaérkezésem után azonnal elkezdtem kivontatni a gépemet a startra, közben eldöntöttem, hogy egy 300 km-es hurokrepülésre fogok indulni, és törtem a fejemet, hogy melyik útvonal lesz a legmegfelelőbb a nagy átlagsebesség eléréséhez. Először ÉK-i irányba egy Derecske hurokra gondoltam, de aztán a starthelyre kiérkezve elnézve Ny-ra, megváltoztattam a döntésem, és kis módosítással a tavalyi rekordútvonalamat választottam.

A feladat: FPH310-FPH311-FPH310-FPH-311-FPH310, 302 km-es törtvonalú hurok. Az FPH310 indulási, cél és egyben fordulópont is, Kelebiától Ék-re 4,5 km-re van. Az FPH311 töréspont Ágasegyházától Ény-ra szintén 4,5 km-re van.

A rekordszabályzat szerint, az ország kis mérete miatt az Országos rekordoknál a Nemzeti rekordokhoz képest, ami teljesen egyezik az FAI szabályokkal, engedmény van. Ezek szerint a hurokpályán egy töréspont megengedett, valamint a háromszögnél a minimális 28%-os szárhossz 25%-ra csökkenthető.

Az útvonal kijelöléséhez pontos időjárás és helyismeret szükséges. Mint most is, a legkedvezőbb útvonal kijelöléséhez privát fordulópontokat választottam, mint az fentebb is látható (FPH pontok). Amióta itt, délvidéken repülök, tapasztaltam, hogy a Kiskunság Ny-i felén É-D irányban, bizonyos esetekben, egy konvergencia vonal épülhet fel. Ez egy felhőutat eredményez, ami alatt a termikek vonalba rendeződnek. Ez a képződmény minden teljesítményrepülő álma, mert hatalmasat lehet szárnyalni alatta. Ez a nagy átlagsebességek és rekordok eléréséhez ideális feltételt ad, hiszen delfinrepülési technikával kilométereket lehet siklani süllyedés nélkül, sőt extrém esetben ez a siklásemelkedéssel is kivitelezhető. Ilyenkor a körözéses emelkedés - azaz a termikelés - hosszú, hosszú kilométereken keresztül kihagyható.

14 óra 07 perckor kezdtem a felszállást a Móczán János vezette vontatógép mögött. Leoldás után elkezdtem emelkedni, majd elindultam Ny-DNy-i irányban a 32 km-re lévő indulási vonal felé.

Az indulási vonalat 14:46:54-kor repültem át 1978 m magasan.

Az első szár iránya 345 fok, távolsága 75,5 km. Az első termiket az indulási vonaltól 18 km-re, Balotaszállástól Ék-re 4 km-re fogtam, egy 3,5-4,5 m/s-ost. Felemelkedve 1950 m-re - itt volt a felhőalap - elkezdtem a siklást a kisebb megszakításokkal kialakult felhősor, illetve felhőút alatt. Egészen a töréspontig ezen a száron már többet nem csavartam. A töréspontot 1285 m-en értem el. Első szár átlagsebessége: 145 km/h

Átlagemelés: 3,2 m/s

Átlagos siklószám: 75

A száron töltött idő: 31perc 30 másodperc, 7% a körözés, és 93% a siklás aránya.

Fordulás után egy jobb kitérővel rohanás vissza a felhőútra, és delfinezve repülve, 22 km-es siklás után 1360 méteren, Kisköröstől Ék-re 10 km-re bejött egy szintén 3,5-4,5, néha 5 m/s-os emelés, amiben 2100 m-re emelkedtem. Ekkor már itt volt a felhőalap. Tovább a felhőúton, amiben sajnos szakadás volt, a fordulóponthoz 1160 m-en értem el.

A második szár átlagsebessége: 150,34 km/h

Átlagemelés: 3,0 m/s

Átlagos siklószám: 82

A száron töltött idő: 30 perc 6 másodperc, 16% a körözés, és 84% a siklás aránya.

Mivel a fordulás nem történt valami magasan, ezért kellett keresni egy extrát, amiben a legkisebb idővesztéssel még van esély a rekorddöntésre.

Erre a fordulóponthoz 5 km-re nyílt lehetőség. Öttömöstől DNy-ra 3 km-re, 1230 m-en egy gyönyörű felhő alatt találtam egy 4,5-5 m/s-os emelést. Emelkedés közben a varióméter tűje néha-néha belevert a 6-osba. Ebben az extrában - egyébként ez volt a nap emelése - felemelkedtem 2020 m-re, itt elkezdett gyengülni, úgyhogy azonnal otthagytam és siklottam tovább a már előttem lévő felhőúton. 35 km siklás után, Izsáktól K-re 4 km-re, 1600 m-en meg kellett állni egy 3-3,5 m/s-osban, mert előttem gyakorlatilag nem volt semmi. Ebben emelkedtem 200 m-t, de mivel elgyengült, ott kellett hagyni. Később kiderült ez volt az utolsó termik, amiben megálltam emelkedni. Tovább a törésponthoz, amit 1690 m-en értem el.

A harmadik szár átlagsebessége: 126,6 km/h

Átlagemelés: 3,1 m/s

Átlagos siklószám: 77

A száron töltött idő: 33 perc, 47 másodperc, 24% a körözés, és 76% a siklás aránya.

Fordulás után balra, tehát K-re kellett kerülni, mert a konvergenciavonal most kezdődött igazán kifejlődni, a kurzustól K-re és nagyon szép volt. Ekkor láttam, éreztem, szinte biztosan először a táv folyamán, hogy meg lesz a rekorddöntés, ha nem állok meg csavarni, hanem ezt az utolsó szárat csak végig siklom körözés nélkül.

A szár 75.5 km, és 1690 m-en vagyok, de a célvonalat, a rekordszabályzat szerint, nem keresztezhetem az indulási magasság és a érkezési magasság mínusz 1000 m, azaz 978 m alatt, így maradt 712 m-em, hogy körözés nélkül 75.5 km-t tegyek meg siklásban, mindezt nagy siklósebesség mellett. Nagy kihívás volt, de a mostanra már a kifejlődött konvergenciavonalon teljességében kialakult felhőút nagy reménységgel és optimizmussal töltött el. Jóval a siklopálya alatt kezdtem meg a tulajdonképpeni végsiklást. Bár voltak körözési próbálkozásaim, de hamar rájöttem, hogy jobban járok, ha csak delfinezve siklok. A felhőút ugyan eltolódott a kurzushoz képest K-re, de azért a kitérő még mindig bőven megérte. Így, siklásban sokszor emelkedve sikerült a célvonalat a minimálisan kívánt magasság felett kereszteznem, mert a „felhőút a legjobb út”.

A negyedik szár átlagsebessége: 155,23 km/h

Körözéses átlagemelés nincs, mert nem álltam meg termikelni.

Átlagos siklószám: 125

A száron töltött idő: 29 perc 11 másodperc, 100% a siklás aránya.

Az egész táv átlagsebessége: 143,61 km/h

Átlagemelés: 3,1 m/s

Átlagos siklószám: 86

A táv hossza: 302 km

A távon eltöltött idő: 2 óra 6 perc 11 másodperc.

12% a körözéses emelkedés, és 88% a siklás aránya.

A 143,61 km/h-ás átlagsebesség új Országos rekord 300 km-es hurkon. A régit is én repültem 139,51 km/h-val, 2019 augusztus 20.-án, szintén Szatymazról felszállva.

A Nemzeti rekordot 2018 január 12.-én repültem a Dél-afrikai Köztársaságban 176,65 km/h-val, szintén a Nimbus-4T-vel. Mint a cikkem elején megjegyeztem, hogy egy példával mutatom be, hogy milyen nagy különbség van a Földön az időjárás minőségét tekintve: 300 km-es hurkon a Nemzeti és az Országos rekord közti különbség 33,04 km/h!

Így történt. Ezek az igazi, felejthetetlen emlékek!

Szatymaz 2020. július 17.

Hegedűs László