

A világ leggyorsabb sebességi rekordja termikrepülésben

2019 január 7. Még mindig Douglas, Dél-afrikai Köztársaság.

Reggel 9 órakor van az eligazítás, ahol alapos meteorológiai tájékoztatást kapunk az aznapi időjárásról. Rendelkezésre áll a Topmeteo és a dél-afrikai előrejelzés. A kettőt összefésülve próbálja minden pilóta meghatározni, hogy mit szeretne repülni aznap, és mikor akar felszállni.

Az előrejelzés szerint Douglas-tól É-ra lesz a legjobb, a várható hőmérsékleti maximum 39-40 C°, 5200-5500 m-es felhőalap, 7m/s-os max. emelésekkel. Úgy döntök, hogy egy 100 km-es FAI háromszöget fogok repülni, Nemzeti és Afrika rekord döntési kísérlet céljából. Gépem a Nimbus-4T, lajstromjele HA-3176, azonosító jele XX.

Az volt a taktikai elképzelésem, hogy úgy, mint itt tavaly, megpróbálom a távot termikelés nélkül, tehát csak siklással teljesíteni, ami akkor 200,12 km/h átlagsebességre sikeredett. Ez volt a mai napig a Magyar Nemzeti rekord. Hasonló repülési eljárásra törekedtem Szatymazon 2018. augusztus 22.-én, amikor is új Országos és Európa rekordot repültem ezen a távon. Bár akkor nem sikerült spirálozás nélkül végigmenni, meg kellett állnom, két kört csináltam, amiben 186 m-t emelkedtem. Így az emelkedés 3%, a siklás 97%-ot tett ki, az átlagsebesség 175,1 km/h-ra adódott, az átlagos siklószám, pedig 101 volt.

2019 január 4.-én szintén próbálkoztam, és majdnem sikerült. 208,12 km/h átlagsebességet értem el, de az volt a probléma, hogy 152 m-rel alacsonyabban érkeztem a célba, mint az indulási magasságom mínusz ezer méter. Az utolsó felhő nem emelt meg és utána, ráadásul közvetlenül a célvonal előtt, 4-5 m/s-os merülésbe kerültem. Kivédhetetlen volt.

Január 7.-én adódott az újabb alkalom. Bár az előrejelzés ellentmondásos volt, mert a Topmeteo visszavett a korábbi jó prognózisából, de a dél-afrikai előrejelzés továbbra is nagyon kedvező maradt. Megfigyeltem, hogy a helyi előrejelzés a pontosabb.

Kijelöltem tehát a feladatot Douglastól É-ra. B109-Siver Strea-B112-B109 100,7 km-es FAI háromszög. A B109 indulási, és egyben célvonal kb. 55km-re van É-ra Douglastól.

Fél 11-kor kezdtek megjelenni a cumulusok, de nem voltak szépek. Kezdttem aggódni, de ahogy a hőmérséklet tovább emelkedett, „kirúgta” magát és kezdett nagyon is biztatónak kinézni. Ekkor eldöntöttem, hogy felszállok, ez 12 óra 32 perckor történt.

Leoldás után jó emelésekben araszoltam kifelé az indulási vonalhoz.

Az indulás előtt felemelkedtem 5000 m-re, ekkor ezen a magasságon volt a felhőalap. Az indulási vonalat 4824 m-en repültem át, és a kurzuson, ÉNy-ra egy felhőút vezetett az első fordulópont felé. Sajnos a felhőút nem emelt folyamatosan, ugyanis kezdett összeállni, mert a feladattól K-re a Kimberley TMA-ban helyezkedett el egy konvergencia vonal, és ott már bezivatarosodott. Megjelentek az esőfüggönyök, bár a feladatom területére a zivatar nem terjedt át, csak éppen a lapos cumulusokból kezdett összeállni.

Bár oldalszembeszelem volt, azért az első szárát, 41,6 km-t, egy siklással 74-es átlagos siklószámmal és 205,67 km/h-ás átlagsebességgel sikerült lerepülni. 4234 m-en fordultam.

Következett a második szár D-re, 28,8 km. A szártól Ny-ra kék ég, a kurzuson szinte vonalba rendeződve álltak a cumulus felhők, ezek mindegyike alatt volt emelés. Egy siklással, delfinezve repültem végig alattuk. A második fordulópontot 4038 m-en értem el. A második száron sem csavartam, így 156-os átlagos siklószámot, valamint 209,39 km/h-ás átlagsebességet sikerült elérni. Ráfordultam az utolsó szára, hossza 30,2 km, iránya K. Ekkor láttam, hogy maradt kb. 200 m-em a 30 km-re, és nem volt felhőút, tehát körözés nélkül nem fog menni. Valahol a harmadik száron meg kell állni emelkedni, amire volt esély, mert a kurzuson voltak felhők. Valami igazi kikoppánosat kellene elkapni. Ekkor már hátszelem volt, amit érezni is lehetett, mert gyorsabban haladtam. Emelkedés céljából megállni hátszélben előnyösebb, mint szembeszélben. Eldöntöttem tehát, hogy csak egy extrában állok meg. Ezt kb. a szár felénél megtaláltam. Bementem a felhő alá, jött a löket alulról, a mechanikus varió kikoppant, az elektromos felment a 7 m/s-os értékig, belefördültem, de sajnos féloldalas volt, visszaesett 3 m/s-ra, majd újra kikoppant, nem fértem bele igazán a magjába.

Ahogy lehetett, próbáltam helyezkedni benne. Így emelkedtem 416 m-t. Kivettem és az előttem lévő felhők alatt delfinezve repültem tovább. Ahogy közeledtem a célvonalhoz, a felhők az összeállás miatt már nem igazán emeltek, kezdtem merülni, bár a hátszél segített. 4-5 km-re a célvonal előtt a fedélzeti számítógép 208 km/h-t jelzett ki, de már kezdtem az érkezési magasság alá süllyedni. Megint megismétlődik a három nappal ezelőtti eset? Megint pechem lesz? Ha nem jön be valami emelés itt az utolsó km-eken az egész megint érvénytelen lesz. Megállni, emelkedni már nincs lehetőség, mert akkor nem lesz kontinens rekord. Ilyesmik jártak a fejemben, mialatt a hátszél jótékony hatására 310 km/h-ás földfeletti sebességgel robogtam a célvonal felé. Egy kis elhajlást csinállok balra, mert ott a felhőkép alapján talán megemel. Erre elkezdek csökkenni a merülés, elkezddek EMELKEDNI, csökkentem a sebességet, felmegy a varió 3-ra aztán 4 m/s-ra, még bele is húzok, hogy ami biztos, az biztos, a magasságkülönbség az indulási és az érkezési magasság között ezer méternél kevesebb legyen. Enyhe elhajlás jobbra, a célvonal felé, majd így emelkedve repülöm át a célvonalat 3969 m-en.

Megvan! Megcsináltam! A nagy koncentráció után leeresztek, az örömtől valóságos euforikus érzés önt el. Nem lehet ezt leírni, elmagyarázni, ezt át kell élni!

Az utolsó szár átlagsebessége 208,04 km/h, az átlagemelés 4,3 m/s, az átlagos siklószám pedig 65. A kiértékelés után a feladat távolsága 100,7 km, a feladaton eltelt idő 29 perc 7 másodperc. Az átlagsebesség 207,44 km/h, az átlagemelés 4,3 m/s, az átlagos siklószám 83. A siklás és termikelés aránya: 5% termikelés és 95% siklás.

Ez az átlagsebesség új Nemzeti és Afrika rekord!

A Nemzeti rekordot 7,32 km/h-val, az Afrika rekordot 1,55 km/h-val szárnyaltam túl.

Utána még két kísérletet tettem, de már nem tudtam túlszárnyalni az új rekordot, mert az összeállás egyre inkább tért nyert, nem találtam alattuk az emeléseket, emiatt nem lehetett jól siklani.

Felvetődik a kérdés, hogy hogyan lehet elérni ilyen nagy átlagsebességet. Az a válaszom, hogy jól kell tudni siklani, semmit, vagy a lehetőségekhez képest minél kevesebbet csavarni. A csavarás közben egy helyben állunk, ami azt eredményezi, hogy az átlagsebesség drasztikusan lecsökken. Persze ehhez megfelelő időjárás is szükséges. De ne higgye senki, hogy ez csak itt Dél-Afrikában lehetséges! A tavalyi Európa rekordom a bizonyítéka, hogy ez otthon igen is lehetséges.

Még az is érdekessége ennek a rekordnak, hogy ez a világ leggyorsabb sebességi rekordja termikrepülésben, ennél nagyobb átlagokat csak hullámrepülésben értek el.

Douglas, Dél-afrikai Köztársaság 2019. Január 11.

Hegedűs László
Alföldi Repülőklub