

Nemzeti és afrikai kontinens rekordok Namíbiában

2011.11.19-én dél körül érkeztem meg Bitterwasserbe.

Bejelentkeztem a recepción, elhelyezkedtem a bungalóban. Ugyan egy kicsit álmos voltam, mert éjszaka 10 órán keresztül vezetett az út Frankfurtból Windhoekba, majd közel 3 órás autózás következett Bitterwasserbe. Álmoságot, fáradtságot félretéve, átöltözés után irány a konténer, gépösszeszerelés. A gépem a Nimbus-4T, lajstrom jele: HA-3176, farok jele: XX.

Másnap már bemelegítésként repültem egy 500-as hurkot, DK-i irányban. Visszafelé jövet az útvonalon már egy kicsit érdekesebb volt, mert amíg a fordulóponton voltam a hátam mögött bezivatarosodott. Nagy kerülés nyugatra, majd a zivatarok emelő oldalán delfinezve hazaértem. Az átlagsebesség 136 km/ó, nem valami szenzációs namíbiai átlag, de repültem egy távot.

A következő említésre méltó táv: nov.28.-án nemzeti rekord 300 km-es hurkon 166,47 km/ó-val. Az útvonal: Kentani-Goelschau-Kentani 307,6 km, ÉNY-i irányban. Az feladat kijelölés egyik érdekessége az volt, hogy Bitterwasser felett kék volt az ég, nem volt kumulusz csak ÉNY és NY-i irányban. Ezért az indulási vonalat, ahol a felhők kezdődtek Bitterwassertől NY-ra 18 km-re Kentaninál jelöltem ki. 13:10- kor szálltam fel, leoldás után emelkedés és kedvező indulási pozícióba kerülés után átrepültem az indulási vonalat 13:49:12-kor 4808 m-en. Az első szár átlagsebessége: 160,09 km/ó, az átlagemelés: 3,4 m/s, az átlagos siklózszám: 106,3. A termikelés a szár idejének mind összesen 7%-a, a siklás 93%.

A második szár átlagsebessége: 173,38 km/ó, átlagemelés: 3,4 m/s, az átlagos siklózszám: 91. A termikelés a szár idejének 14%-a, a siklás 86%.

Az egész táv átlagsebessége: 166,47 km/ó, átlagemelés: 3,4 m/s, az átlagos siklózszám: 98,1. A termikelés az egész táv idejének a 11%-a, siklás: 89%.

A siklózszám értékekből is látszik, hogy a táv folyamán próbáltam kihasználni a felhősorok és felhőutak adta előnyöket. Az első száron jobb oldalszél, míg a második száron hátszelem volt. A felhőalap az

útvonalon 4600 m-en volt, és 3600 m-nél nem is voltam alacsonyabban. Sajnos a célvonal előtt 20-30 km-re kikékölt, meg kellett állni emelkedni, igaz nagy emelést fogtam de az átlagsebesség lecsökkent.

Időközben megérkezett Hársfalvi Peti is, aki az ASG-29 típusú gépének 15 m-es szárny variációjával repült a 15m-es nemzeti rekordok rendbetétele céljából, ami mint az expedíció végén kiderült, nagyszerű eredménnyel zárult.

Az ASG-29 teljesítményét tekintve, úgy a 18 m-es, mint a 15 m-es osztályban, nagyszerű teljesítménygép. A 15 m-es variációnál, a max. felületi terhelése, a tekintélyes vízballaszttal, 58 kg/m²!

A szerkezetéről sajnos ez már nem mondható el, szerintem túlságosan ki van könnyítve.

Ezek után a repülési feladatainkat együtt terveztük a meteorológiai helyzet függvényében.

Az első afrikai kontinens rekord, és egyben a világ első kontinens rekordja, dec. 2-án született 500 km-es hurkon 167,18 km/ó-val . Az útvonal: Bitterwasser Hngr-1000T4-Bitterwasser Hngr, 537,9 km, DK-i irányba, a fordulópont a Dél-Afrikai Köztársaság határán volt. Az 1000T4-es fordulópont saját tervezés, mert az előzetesen kiadott fordulópontok között nem volt megfelelő DK-i irányban.

12:35-kor szálltam fel, leoldás, emelkedés és a kedvező indulási pozíció elérése után átrepültem az indulási vonalat 13:15:16-kor, 4406 m-en.

Az első szár átlagsebessége: 168,82 km/ó, az átlagemelés: 2,8 m/s, az átlagos siklószám: 133,2. A termikeléssel töltött idő a szár idejének 11%-a, siklás 89%. Mint a siklószámból is kiderül igyekeztem a felhő utakat kihasználni, amennyire ez lehetséges volt. A fordulópont előtt kb. 70-80 km-re volt egy kis kihagyás, gyengülés, de a legjobb idő a fordulópont közelében, illetve a fordulóponton volt. Itt a felhőalap 4600 m-en volt és erős emeléseket lehetett csavarni. Hátszelem volt. A második szár átlagsebessége: 165,56 km/ó, az átlagemelés: 3,2 m/s, az átlagos siklószám: 95,2. A termikeléssel eltöltött idő a szár idejének 13%-a, siklás 87%. Jobb oldalszél volt.

Az egész táv átlagsebessége: 167,18 km/ó, az átlagemelés: 3,0 m/s, az átlagos siklószám: 111,1. A termikeléssel eltöltött idő az egész táv idejének a 12%-a volt, siklás 88%.

Visszafelé, Bitterwassertől 160 km-re volt egy 50 km-es kék lyuk, amit át kellett siklani, kikerülni nem lehetett. Ennek a végeredménye az alacsonyra kerülés 2900 m-re, és az újbóli emelkedés, ami mint tudjuk idővesztés, mivel csavarás közben egyhelyben állunk, nem haladunk előre. Ilyenkor a fedélzeti számítógépen kíméletlenül esik vissza az átlagsebesség értéke. A problémát még azzal is tetéztem, hogy amikor leálltam csavarni, rossz irányba kezdtem, ami további időpocsékolást jelent. Sikerült fogni egy 4-4,5 m/s-os emelést a felhőút elején, s így jóval a siklopálya alatt, amit a számítógép kijelölt, elkezdtem a végsiklást. Vigyáznom kellett, hogy 3406m felett keresztezzem a célvonalat. Ez sikerült is, nagyszerű végsiklás lett a vége, a felhőút alatt delfinezve rohanni, az egyszerűen fantasztikus! Id. Balasi László volt oktatóm, aki a termikelésre is megtanított, s amikor már a Nimbusszal repültem mondta: „Bagolykám, a nagy átlagsebesség titka, a felfelé sikló bringa!” Ezek után mit tudnék még hozzátenni? Talán azt, hogy a legjobb út a felhőút!

Végül is az átlagsebesség jobb, mint Szabó Peti nemzeti rekordja, de nem haladtam meg a szabályzatban előírt 1 km/ó-val. Kiszámítottam, ha 17 másodperccel előbb érkezem, akkor megdöntöm. Igen, ha nagy az átlagsebesség, akkor a hibák nagyobb súllyal esnek latba és már másodpercek is bizony sokat érhetnek! Ha nincs az 50 km-es kék lyuk, és nem kellett volna leállni csavarni, mi lett volna az átlagsebesség értéke? Az olvasó fantáziájára bízom.

Az FAI szabályzata szerint a kontinentális rekordnak nem kell előzetesen nemzeti rekordnak lennie, mint a világrekord esetén.

Ezen a napon Hársfalvi Peti is ugyanezt a feladatot repülte és 141,30 km/ó-val új nemzeti rekordot repült a 15 m-es osztályban.

A második afrikai kontinens rekord repülésre dec.24-én került sor. Az útvonal: Bitterwasser Hngr-Keitzaub-Wandervogel-750T6-Bitterwasser Hngr, 752,1 km-es FAI háromszög, indulás a száron. 12:16-kor szálltam fel, 12:49:56-kor repültem át az indulási vonalat 3221 m-en..

Az első szár Bitterwassertől ÉK-re van 146,2km-re. Átlagsebessége: 146,73 km/ó. Az átlagemelés: 2,2 m/s. Az átlagos siklózszám: 112,5. A termikelt idő a szár idejének 8%-a, siklás 92%.

Az induláskor 3400 m-en volt csak a felhőalap, ami itt alacsonynak számít. A felhők viszonylag közel voltak egymáshoz, így felhőről felhőre delfinezve siklottam és ennek az eredménye a jó átlagos siklózszám és egy jó ideig a kedvező átlagsebesség. Sajnos a fordulóponthoz közelítve a felhőalap egyre lejjebb jött és ezzel az idő is egyre gyengébb lett, és ennek az eredménye az lett, hogy az átlagsebesség is visszaesett. Az első száron szembeszél volt.

Ráfordultam a második szárra. Hossza: 220,5 km DK-i irányban.

Közvetlenül a fordulópont után már csak 2400 m-en voltam, vagyis a terep felett már csak 1000 m-en. Ez bizony ahol leszállóterep nincs, nem valami bizalom gerjesztő esemény. Sikerült fogni egy 2 m/s-os emelést ami csak 3000 m-ig emelt. De innen már látszott, hogy az idő javul és reménykedni kezdtem, hogy felgyorsulok. Erősebbeket csavartam, jó volt a siklási pálya és elkezdett emelkedni a felhőalap, a fordulópont előtt már 3800 m-en volt.

A második szár átlagsebessége: 156,48 km/ó. Az átlagemelés: 2,8 m/s. Az átlagos siklózszám: 116,5. A termikelésben eltöltött idő a szár idejének 18%, siklás: 82%. A második száron bal oldal-hátszél volt. A harmadik száron már intenzív javulást tapasztaltam. Jóval erősebb emelések, intenzíven emelkedő felhőalap, kezdett az idő namíbiai formát öltetni. Az átlagsebesség úgy lett 156,48 km/ó, hogy a harmadik fordulóponton 1000 m-rel magasabban voltam, mint a másodiknál.

A harmadik szár hossza: 253,7 km, DNY-i irányba. Átlagsebessége: 156,48 km/ó. Átlagemelés: 3,8 m/s. Átlagos siklózszám: 89,5. A termikelésben eltöltött idő a szár idejének a 18%-a, siklás 82%. A harmadik fordulópont környékén a felhőalap már felment 4800 m-re.

Az utolsó szár hossza: 131,8 km, átlagsebessége: 185,32 km/ó. Az átlagemelés: 3,7 m/s. Az átlagos siklózszám: 49,7. A siklásban eltöltött idő a szár idejének a 15 %-a, siklás 85%.

Erre a szárra igaz az a mondás, hogy élő időben a végsiklás kiszámításánál csak szép lehetsz, de okos nem. Végsiklás közben úgy tartott, hogy nem tudtam elnyomni.

Az egész táv átlagsebessége: 158,72 km/ó. Az átlagemelés: 3,3 m/s, az átlagos siklózszám: 87,1. A termikeléssel eltöltött idő az egész táv idejének 15%-a, siklás 85%.

Milyen csodálatos a világ, 17:34:15-kor értem haza, élő időben, ugyanazon hosszúsági körön, mint Magyarország, otthon már rég lement a Nap, Szent Este van én meg 4800m-en suhanok a Nimbusszal a nyári szikrázó napsütésben, Bitterwassertől ÉK-re és K-re már túlgerjett, zivatarok vannak, a zivatarok előoldalán felhőutak, egyszerűen lenyűgöző.

Az eredmény afrikai kontinens rekord Karácsony Napján. A legszebb karácsonyi ajándék, amit valaha is kaptam!

Az FAI a két afrikai kontinens rekordot hitelesítette, a hitelesített átlagsebességek: az 500 km-es huroknál 167,2 km/ó, a 750 km-es háromszögnél 158,7 km/ó. A két FAI diplomát az MRSZ hagyományos ünnepélyes díjkiosztóján kaptam meg.

Budapest, 2012.03.05.

Hegedűs László
MALÉV Aero Club