

Nemlétező sportág létező rekordjai

Márványi Péter

2011.6.19 23:44

A magyar vitorlázórepülés kezd magára találni, noha a friss eredmények mögött sincs szinte semmi támogatás.

Daróczy János, a [Magyar Vitorlázórepülő Szövetség](#) alelnöke, a Sportbírói Testület alapító tagja: az az ember, aki a magyar vitorlázórepülő rekordokat hitelesíti. Hála Istennek, sok dolga volt az idén.

- Igen, szerencsére az április-májusi időjárás már sokkal több eredményt adott, mint a tavalyi egész év. 2010 nagyon siralmas volt. Elég szerencsétlenül jött ki, hogy pont akkor ért utol az utóbbi 30 év legrosszabb időjárása, amikor világbajnokságot szerveztünk.

Az idei történet a téli hullámrepülésekkel indult. Mielőtt az eredményekre térünk, összefoglalnád: mit jelent a hullámrepülés? Hogyan lehet motor nélkül olyan magasságokba emelkedni, ahol már csak a hermetizált nagygépek járnak?

- Távrepüléseknél termikelünk: a napsugárzás energiája felmelegíti a levegőt, ami kitágul, a fajsúlya, sűrűsége lecsökken, és elindul fölfelé. Ezekben a termikekben fel lehet emelkedni 2000-3000 méter magasságig. Különleges meteorológiai viszonyok és terepadottságok közepette pedig a szél energiáját tudjuk úgy hasznosítani, hogy amint a tengeren is kialakulnak hullámok, úgy a levegőben is ki tud alakulni hullám a szél hatására. A hullámnak az egyik felén fölfelé áramlik a levegő, a másikon pedig lefelé. És ha megtaláljuk ezeket a fölfelé áramló légtömegeket, akkor ezekben a vitorlázógép is tud emelkedni.

Honnan tudjátok, hogy hullám van? Honnan indul a riasztás? Lehet-e egy egyszerű földi halandónak is felfigyelni erre a különös meteorológiai jelenségre?

- Amikor már a jelenség kialakult, láthatók azok a bizonyos lencsefelhők, de akkor már késő lenne a riasztás. A meteorológusok akkor riasztanak, amikor a számítógépes modellek korábbi hasonló helyzetek feldolgozása alapján valószínűsítik, hogy kialakulhat a hullámtevékenység, és ma már olyan jók a modellek és a meteorológusok, hogy 90 százalékra biztos az előrejelzés.



Közben a hullámrepülésre fel kell készülniük a pilótáknak is.

- Fizikailag is, mentálisan is, és a repülőgépeket is fel kell készíteni. Úgynevezett barókamrában kell imitált magassági repülést végrehajtani a földön, ahol megteremtik azokat a nyomásviszonyokat és azt az oxigéntartalmat, ami 4-5000 méter fölött, vagy akár 9000 méteren uralkodik. És meg kell nézni, hogy a pilóták egyénileg hogyan bírják ezt. Van, aki már 4000 méteren elveszti az eszméletét, és van, aki 6000 méternél is viszonylag jól van.

Oxigént is vinniük kell magukkal...

- Igen, függetlenül attól, hogy a pilóta egyéni érzékenysége milyen, 4000 méter fölött oxigén használata kötelező. Úgyhogy ezeket a gépeket el kell látni mobil lélegzőkészülékekkel, így föl lehet menni olyan 8-9000 méterig. 10000 méternél azonban hiába van oxigén, oda már túlnyomásos kabin is kellene, amire azért nem vagyunk berendezkedve.

Ugye még van egy feltétel: az irányítás is engedje, hogy olyan magasra emelkedjenek a repülőgépek...

- Igen, minden 2-3000 méter fölötti repüléshez az irányítás engedélye szükséges, szerencsére nagyon jó kapcsolatokat építettünk ki az utóbbi időben a HungaroControllal.



Nos, lássuk konkrétan, hogyan is alakultak a magyar illetve nemzeti rekordok, merthogy ez sem mindegy.

- Miután relatíve kis ország vagyunk elég szerény természeti adottságokkal, nincsenek olyan lehetőségeink, mint Namíbiában vagy Dél-Amerikában, a Sportbírói Testület úgy döntött, hogy megkülönböztetjük a nemzeti és az országos rekordokat. A nemzeti rekord a világ bármelyik részén, magyar állampolgárságú pilóta által repült legjobb teljesítmény. Az országos rekordnál előírjuk, hogy Magyarország területéről kiindulva történjen a repülés. Nagy Tibor, a MALÉV Repülőklub pilótája idén országos magassági rekordot döntött, tengerszinthez viszonyítva 9020 méterrel. Nemzeti rekordnak nem tudtuk bejegyezni, mert Amerikában 1966-ban repült egy magyar állampolgár 11580 métert, és ezt azóta sem sikerült megdönteni. Nem is nagyon lehet. Nemcsak Nagy Tibi magassági rekordja volt érdemes, hiszen rengeteg arany és gyémántfeltételt is repültek eddig 2011-ben.

Idén már mostanáig eggyel több rekord született, mint amennyi tavaly egész évben. Ebben benne van Nagy Tibi magassági rekordja, Hegedűs László pedig sebességi rekordokat repült 100 és 300 kilométeren. Verebélyi Zoli egyetlen háromszögrepüléssel megdöntött két nemzeti és három országos rekordot, tehát két olyan feladatot is teljesített, ami jobb volt, mint a korábbi nemzeti rekord, amit a világ bármely részén repültek. Az adott kategóriákban az eddigi rekordok 550 km alatt voltak, Verebélyi Zoli előre meghatározott háromszög pályán 553 kilométert teljesített, de ez valójában „szabad pályán” 562 km, és ezzel mind a kettőt megdöntötte országos és nemzeti szinten is. Zoli 15 méteres szárnyú géppel repült, tehát ezek 15 méteres rekordok, de az egyik repülése hosszabb volt, mint a 25 vagy akár 28 méteres géppel repült rekord, tehát Verebélyi távja be van állítva rekordként az „open”, vagyis tetszőleges fesztávú géposztályba is.

Korábban a magyar vitorlázórepülés nemcsak a rekordok, hanem általános állapota szerint is megélte a maga komoly hullámvölgyeit. Nehéz volt átállni arra, hogy minimális, vagy akár el is marad a központi támogatás. Az, hogy most ilyen jó eredmények születtek, csak a szerencsés meteorológiai körülményeknek köszönhető, vagy lehet-e érzékelni emögött, hogy a magyar vitorlázórepülés magára talál?



Feltétlenül. Az állami támogatás elmaradása megvisel minket, még nem vagyunk túl a hullámvölgyön, de új elnökség állt föl mind a Magyar Repülő Szövetség, mind a Vitorlázórepülő Szövetség élére: most próbáljuk rendbe tenni azt, amit bizonyos mértékig az elődeink elrontottak.

A hatósággal húsz éve vívjuk a csatánkat, hogy a légi sportokat ismerjék el: nemcsak a légiközlekedés résztvevői vagyunk, hanem sportolók is, világbajnokokat adunk az egyetemes repülésnek. Mostanra legalább eljutottunk oda, hogy a hatóság nem mondja ki, hogy nem vagyunk sport, a Nemzeti Sportszövetség pedig jegyez minket... A Magyar Repülő Szövetséget az elnökváltás a csőd határán érte utol. Most az új elnök, Dr. Kecskeméti Tamás lezárja a korábbi évek elszámolatlan ügyeit, hogy jövőre talán újra számíthassunk a sporttámogatásokra.

Ami a kikapaszkodás másik oldala: az egykori MHSZ-időkből tehetséges, de pénz nélküli emberek is nagyon jó eredményeket értek el. Amikor önköltségessé vált a repülés, ezek az emberek vagy kiestek, vagy valamiféle egzisztenciát teremtettek, és mellette nehezen, de fenntartották a sporttevékenységüket. Nagyon kevés az olyan sportoló, mint a világbajnok Gulyás Gyuri, aki MALÉV pilóta, és az anyagi háttere megvan ahhoz, hogy sportrepülő maradjon, bár a tehetsége és gyakorlata miatt neki kevesebb edzőrepülés is elég volt, hogy világbajnok legyen. A rendszerváltás után a gazdagabb emberek nekiindultak repülőgépet venni, megtanulni repülni. Általában a motoros vonalra tendáltak, mert az nem kollektív sport: az ember kitolja a hangárból a gépet, oszt elmegy repülni. A vitorlázórepülés kollektív sport, azt egyedül nem lehet csinálni. A rendszerváltás utáni gazdagabb rétegből, amelynek megvan a pénze arra, hogy a legkorszerűbb gépeket megvásárolja és üzemeltesse, mostanra kezd kiforrni az a pár ember, aki még tehetséges is. De ehhez kellett ez a 20 év.