

6000 m v búrkovom mraku

Tomáš Maňka.

Na radu meteorologov štartoval som v dvojvleku s Ondrom Kenderom dňa 17. augusta 1950 k cieľovému letu do Košíc. Počas vleku som zistil, že moje dva barografy, jeden do 6 a druhý do 10 km, ktoré som mal vo vetroni LG 125 Šohaj-II neboly spustené. Vypnul som sa a pristál, aby som túto chybu napravil. Ondrej pokračoval vo vleku; neskôršie sa vypnul a krúžil.

Po spustení barografov štartoval som k novému letu o 11 hod. 41 min. Vypnul som sa nad svätajurským Šúrom v dvojmetrovom stúpaní vo výške 218 metrov nad letišťom. Bezoblačná „diera“ rozprestierala sa až po Pezinok, kde sa držaly kumuly typu humillis. Dostúpil som na tomto mieste do 800 m a rozhodnul som sa vydať sa na cestu sám, lebo Ondrej bol odo mňa značne vzdialený a nechcel som zbytočne strácať čas. Fúkal asi 15 km/hod. silný, západný vietor. Premiestnil som sa asi 15 km smerom k Trnave a opäť som točil.

Dostal som sa až do bázy, ktorá bola vo výške 1400 m podľa výškomeru. Teplomer som nemal, ale zimu som necítil, i keď som bol len v košeli. Odtiaľto zamieril som na Hlohovec, a dva razy som na ceste točil. Snažil som sa napredovať pod bázou usporiadaného radu mrakov, pričom miestami som dokonca stúpil v priamom lete. Pred Hlohovcom v dvojmetrovom stúpaní som zmiznul v mraku, pravdepodobne bol už v zániku, lebo stúpanie sa čoskoro ustálilo iba na jeden meter za sekundu. Z počiatku som lietel podľa horizontu. Neskôršie hukot meniča utíchol a horizont sa položil na pravý bok, definitívne vypovediac službu. To isté sa mi stalo už pred tromi dňami vo výške 2500 m v strede kumulovej veže, ktorá siahala podľa odhadu do výšky 6500 m a sľubovala značnejší výškový let. Namiesto horizontu musel teda nastúpiť zatáčkomer, o ktorom som z predchádzajúceho letu vedel, že bude celkom dobre vyhovovať, lebo minulý let mi vyniesol čistých 4700 metrov, i keď zatáčkomer bol prepoľovaný. Uspokojený týmto konštatovaním srovnal som do kurzu a v klesaní som postúpil až do blízkosti Zbehov, kde v 500 m na nule a v slabom polmetri som vystúpil do 1000 metrov.

Súc odbremený, obzrel som si okolie a na NE videl som pekne sa vyvíjajúce kongesty. Vydal som sa ihneď za nimi nad Tribecké hory. V 1400 m doletel som pod rad nakopených mrakov, z nich jeden s trojmetrovným stúpaním ma vynáša do 3200 m. Ďalej pokračujem podľa kurzu. Okolo mňa byly rozsiate kumulové veže, takže opäť v 2800 m vlietavam do mraku. So stúpaním 4 m/s ocitol som sa až skoro na vrchol vežičky a vo výške 4300 m vydal som sa napred podľa smeru určovaného kompasom. Po 10 minútovom lete, narazil som vo

výške 3000 m na mohutný búrkový mrak, ktorého šírku som odhadoval na dobrých 2 kilometrov. Uvažoval som, či sa mu nemám vyhnúť, ale vedomie, že mám Šohaja, ma prinútilo pokúsiť sa načrieť do neho veľkým oblúkom v striedavých +5 až -10 metrových nárazoch. Nahlas som si pritom opakoval „kurz 230“, lebo kompas ukazoval smer 50°. Toto olizanie búrky na okraji nedalo mi však pokoja. Väčšia výška, väčšia preletová rýchlosť, uvažoval som a preto po dru-



hý raz som vletel do hĺbin mraku. Rovný let cez krátke stúpania a klesania trval dobrú minútu, kým ručička variometra sa ustálila na +7 m/s a nezačal som točiť. Po prvom skúšobnom kruhu pomerne s námahou som sa zastredil do úplne kľudného „suchého“ 12 m/s stúpania. V 3500 m nasledoval striedavo lejak a krupobitie, takže čoskoro vysadil rýchlomer, súc skoro do polovice naplnený vodou. Za náhradu tohto prístroja mi slúžil odferez sluch, ktorý mi umožnil celkom bezpečne kontrolovať rýchlosť môjho letu. Mrak nebol veľmi hustý, konce krídel som celkom dobre videl.

Zadná časť nezamrznutých bokov skla kabíny mi dovoľovala výhľad na krídla, kde z počiatku sa tvorila len ľadovka, hrubá asi 1 cm, pričom nevedel som si vysvetliť,

prečo nábežná hrana, v šírke 2 cm po celom rozpätí bola bez námrazy. Úplne som sa kochal pohľadom na túto nevysvetliteľnú zvláštnosť, ktorá sa najmä neskôršie zvýraznila po opustení mraku, keď na slnečnom svetle žltá farba náteru priamo bila do očí. Napodivu už za letu v mraku mi táto umelá zameraná čiara slúžila na odhad nárazovitosti, na ktorú som usudzoval podľa toho, ako sa čiara prehýbala. Ukaz som pozoroval už po druhý raz, posledne pred niekoľkými dňami. V 4200 m stúpanie sa zväčšilo na 14 m/s, teplota náhle klesla asi o 10° C. Pravdepodobne som preletel vlhkou oblasťou mraku, lebo súčasne na krídlach sa náhle vytvorila snehová pokrývka, ktorá už viac nerástla. Mám dojem, že to nebol sneh, ale ľadové kryštalky, drobné ako jemný srieň, ktoré so zvláštnym šumením sa usadily na ešte mokrom povrchu ľadovky. Sušenie potom trvalo neustále, lebo kryštalky už nemohly namrzať na povrch „osrieňeneho“ ľadu a pri sklzovaní po plochách vyvodzovaly charakteristické zvuky. V 5200 m ostal visieť výškomer, a ani klopkanie na jeho sklo nepomohlo. Stúpanie 14 m/s sa vôbec nemenilo. Ešte niekoľko sekúnd som sotrvál v krúžení, keď tempo môjho dýchania sa začalo zrýchľovať. Akosi inštinktívne som sa poďíval na hodinky a zrazu mi skrsla v hlave myšlienka, dostať sa čo najskôr von z mraku. Dýchavičnosť sa rapídne zväčšovala, dýchal som na „plné ústa“ a v ušiach som cítil šteklenie, ako keby krv tiekla. Rýchlo som srovnal do kurzu, aby som nezaspal z nedostatku kyslíka. Pokúšal som sa otvoriť okienko a klapky, avšak nešly. Pri hmate na rukoväť klapiek dostal som ranu do ruky, takže viac som sa už nepovážil položiť ruku na páku, aby mi elektrický výboj neublížil, po prípade neprivedol do bezvedomia. Nútil som sa rozmyšľať a takto sa udržovať pri vedomí, lebo som vedel, aké následky sa dostávajú pri dlhšom nedostatku kyslíka. Výškomer vytvrvalo ukazoval 5200 m, nefungoval, a mal som obavy, aby stále stúpanie ma nevynieslo do extrémnych výšok.

Začaly sa objavovať známky studených výbojov elektriny mraku, lebo z kabíny som pozoroval svetelné výbojové pruhy, veľmi často sa opakujúce, vždy na inom mieste. Na zamrznutom výhľade kabíny videl som, akoby bily blesky.

Po dlhotrvajúcom priamom lete v kurze 320° konečne sa začalo rozjasnievať. Letel som na slnečnú stranu mraku, ktorý čím ďalej, tým viac žiaril ako perleťové plátno vo svetle reflektorov. Zrazu ostré svetlo, ktoré ma oslepilo, zvestovalo, že som von z mraku. Nanovo som sa opovážil chytiť sa rukoväte klapiek, ktoré po viacerom pokúšaní konečne sa otvorily. Dopredu som nevidel pre ľad na kabíne. Pootočil som