

## Lot zespołowy - czy dobry na wszystko?

Stanisław Zientek, Biuletyn instruktora i pilota szybowcowego.

Sport szybowcowy wciąż poszukuje nowych dróg do podnoszenia poziomu rekordów i skuteczniejszej rywalizacji na zawodach. Jednym ze znanych sposobów jest lot zespołowy, który stara się stosować wielu polskich szybowców.

Nic w tym dziwnego, gdyż od czasów znakomitych wspólnych występów Edwarda Makuli i Jerzego Popiela oraz Jana Wróblewskiego i Franciszka Kępi na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w latach 60-tych - lot zespołowy zalicza się do tajników tzw. "polskiej szkoły" latania.

Dziś stał się powszechną praktyką na każdym etapie wykształcenia wyczynowego, a przez to wpływa na poziom i wyniki naszego szybownictwa. Potrzeba sprostania rozwoju wyczynu szybowcowego w świecie skłania do głębszego spojrzenia na to zagadnienie. Jak skutecznie latać zespołowo? Czy lot zespołowy powinien być celem wyczynowej edukacji dla każdego zawodnika na drodze do mistrzostwa sportowego? Gdzie leży granica między stosowaniem lotu zespołowego jako jednego z elementów indywidualnej taktyki przelotowej a przekształceniem go w styl latania nieindywidualnego, niesamodzielnego? A wreszcie, jak lot zespołowy mieści się w obrazie szybownictwa jako sportu wybitnie indywidualnego?

Wobec braku odpowiednich opracowań dotyczących teorii i praktyki lotu zespołowego - przed próbą odpowiedzi na powyższe pytanie należy przedstawić kilka spostrzeżeń dotyczących istoty i uwarunkowań lotu zespołowego.

Lot zespołowy to wspólny lot kilku pilotów po wspólnej trasie, podczas którego wzajemna współpraca umożliwia im osiągnięcie lepszego wyniku sportowego, niż taki, który każdy z nich byłby w stanie wypracować oddzielnie. Nie obejmuje on pewnych rozpowszechnionych form wspólnego latania, które dla odróżnienia można nazwać towarzyskimi, a w szczególności tzw. latania peletonowego /czyli stadnego odbywania przelotu/ oraz pokazowych przelotów instruktora z uczniem. A już w najmniejszym stopniu nie dotyczy praktyki tzw. "wożenia się" na ogonie. Jest to po prostu wyrafinowany element współczesnej taktyki przelotowej, dostępny dla tych pilotów, którzy chcą i potrafią umiejętnie czerpać korzyści ze wspólnego lotu. Przez wspólny lot należy rozumieć ciąg wzajemnie przeplatających się faz lotu, a mianowicie:

A - w bezpośredniej bliskości /tzw. lot skrzydło w skrzydło/ z niewielką separacją pionową rzędu kilkudziesięciu metrów i rozstawieniem w poziomie w granicach od kilkudziesięciu do kilkuset metrów,

B - w zasięgu wzroku, przy separacji pionowej dochodzącej do jednej wysokości komina termicznego lub rozstawieniem poziomym w zakresie od kilku do kilkunastu kilometrów,

C - bez kontaktu wzrokowego, tylko z łącznością radiową, przy odległościach rzędu kilkunastu kilometrów.

W praktyce występują dwie taktyki lotu zespołowego: defensywna i ofensywna. Lot defensywny jest podporządkowany wzmożonej asekuracji, szczególnie w sytuacjach kryzysowych nisko nad ziemią. W ten sposób ułatwia się uniknięcie dużych stran np. w postaci lądowania przygodnego. Najbardziej odpowiedni do tego celu jest lot w fazie A. Lot ofensywny polega na dość swobodnym współdziałaniu wszystkich partnerów, którzy w ramach ogólnej wspólnej koncepcji lotu realizują jej poszczególne elementy w sposób indywidualny. Często dochodzi do lotu w fazie B, czasem C.

Celem i formą lotu jest nieustanny wyścig i rywalizacja między partnerami z zachowaniem zasad współpracy. Lot jest podporządkowany dążeniu do umykania partnerom, a jednocześnie ułatwiania im pogoni. W ten sposób otrzymuje się efekt przyśpieszenia na poszczególnych odcinkach przelotu i w sumie na całej trasie. Wspólna trasa może obejmować cały przelot od startu do mety lub miejsca lądowania, bądź jego fragment, w zależności od czasu trwania współpracy między partnerami. Do nawiązania współpracy może dojść przed startem w formie umówienia się pilotów, bądź w dowolnym momencie lotu w następstwie spotkania się w powietrzu pilotów i zastosowania przez nich następujących form współpracy:

- a - wzajemna wymiana drogą radiową istotnych informacji strategicznych, np. dotyczących napotkanych noszeń, podtrzymań lub duszeń, zaobserwowanych zjawisk meteorologicznych itp.,
- b - uzgodnienie i weryfikacja w trakcie lotu ważnych decyzji związanych z dalszym lotem - np. wybór momentu odejścia na trasę, wybór ścieżki lotu, wybór noszenia do nabrania wysokości, gospodarka balastem wodnym itp.,
- c - obserwacja poczynań partnerów w krążeniu i na przeskoku w celu ewentualnej korekty własnego toru lotu.

Właściwa współpraca powinna opierać się na dwóch podstawowych zasadach: równej aktywności i wkładu partnerów w prowadzenie lotu/dotyczy to tzw. wychodzenia do przodu/, oraz udzielania zawsze partnerowi tych informacji, które umożliwią mu poprawić swoją sytuację, niezależnie od tego, czy w danym momencie znajdują się relatywnie w gorszej czy lepszej sytuacji na trasie. Dodatkową zasadą a zarazem "widocznym" probierzem jakości współpracy jest redukcja do minimum informacji wymienianych drogą radiową. Świadczy to o dopasowaniu i zrozumieniu partnerów, ich mocnych nerwach i dobrej znajomości sztuki latania wyczynowego. Wydaje się oczywistym, że świadome i sprawne stosowanie podanych wyżej form współpracy i przestrzeganie jej zasad jest możliwe tylko przy zbliżonym i wysokim poziomie wyszkolenia i formy zawodniczej. W przypadku wyraźnych różnic między partnerami nieuchronnie dochodzi do dominacji lepszego nad słabszym i zubożenia możliwości i efektów faktycznej współpracy. Lot taki można nazwać pseudozespołowym.

Natomiast lot zespołowy mało doświadczonych pilotów bywa mało efektywny ze względu na nadmierne absorbowanie ich uwagi samą procedurą współpracy, ułatwiające przeoczenie ważnych momentów lotu i podejmowania niewłaściwych decyzji. Optymalną liczebność zespołu /odpowiednich pilotów/ jest wypadkową czynników pozytywnych i negatywnych, jakie wiążą się z faktem wspólnego kontynuowania lotu przez grupę kilku szybowców w danych warunkach meteorologicznych.

Czynniki pozytywne to: - kumulacja wiedzy i doświadczenia przelotowego kilku pilotów, umożliwiająca zmniejszenie ilości błędów popełnionych na trasie - zwiększenie penetracji obszaru powietrznego, ułatwiająca poszukiwanie najlepszej ścieżki lotu oraz znalezienie noszenia w sytuacji kryzysowej tuż nad ziemią - umożliwienie każdemu partnerowi precyzyjnej kontroli własnego toru lotu przez bezpośrednie odniesienie go do innych, cenne podczas centrowania noszeń i na przeskokach, - wewnętrzna rywalizacja partnerów w zespole - dodatni efekt psychologiczny związany z podświadomą i świadomą wiarą w pomoc partnerów, szczególnie w trudnych momentach lotu.

Czynniki negatywne to: - absorbowanie i rozpraszenie uwagi przez nadmiar informacji radiowych i wizualnych, prowadzące do niepotrzebnych błędów, - stwarzanie "tłoku" w powietrzu, a przez to utrudnianie wykorzystania obszarów noszeń, szczególnie centrowania, - utrudnianie wypracowania wspólnych decyzji wskutek ilości i różnorodności partnerów - demobilizujący wpływ licznej "obstawy" na motywację pojedynczego pilota na motywację do aktywnego i samodzielnego lotu, - utrudnienie współpracy wskutek różnic stylów latania partnerów.

Z praktyki wiadomo, że optymalna liczebność zespołu w normalnych warunkach meteorologicznych wynosi 2-ch, a najwięcej 3-ch pilotów. Przy większej liczebności przeważają czynniki negatywne. Natomiast w słabych, kryzysowych warunkach /np. słaba termika bezchmurowa/ optimum wynosi 3-ch, 4-ch pilotów, lecz przewaga czynników pozytywnych może utrzymać się również dla większej liczby.

Ponieważ najczęściej wykorzystywane są normalne warunki meteo., najbardziej uniwersalną liczebnością zespołu jest 2 - tj. para pilotów. Na rys.1 przedstawiono przykładowo w sposób jakościowy zależność efektu lotu od liczebności zespołu. Miarą tego efektu może być prędkość przelotowa, odległość lub punktacja. Na podstawie powyższych rozważań można sformułować warunki niezbędne do realizacji lotu zespołowego:

1. Zbliżony poziom wykształcenia i formy zawodniczej partnerów.
2. Zrozumienie i akceptacja metod i celów lotu zespołowego.
3. Wzajemne zaufanie i lojalność.
4. Jednakowe szybowce lub o zbliżonych osiągnięciach.
5. Łączność radiowa.

O poziomie i skuteczności lotu zespołowego decydują oczywiście:

1. Poziom indywidualnych umiejętności i doświadczenia partnerów.
2. Stopień dopasowania ich stylów latania i temperamentów.
3. Właściwa w danych warunkach lotu proporcja elementów ofensywnych i defensywnych w taktyce lotu.
4. Właściwa w danych warunkach liczebność zespołu /najczęściej 2/.

Chociaż spełnienie wszystkich warunków, szczególnie związanych z psychiką zawodnika, wcale nie jest łatwe, to w naszym lataniu szybowcowym obserwuje się nagminną skłonność do latania zespołowego. Stwarza to okazję do występowania szeregu wadliwych praktyk, na przykład:

- 1/. Lot pseudozespołowy, o którym wspomniano powyżej. Może dotyczyć zarówno zawodnika lepszego, który dla własnej asekuracji "bierze" sobie słabszego, niegroźnego partnera, jak i słabszego, który "dołącza" do lepszego dla zrobienia lepszego wyniku.
- 2/. Nadmierne hołdowanie taktyce defensywnej przez pilotów, którzy w locie zespołowym dostrzegają głównie asekurację. Symptodem jest niechęć do samotnego wychodzenia do przodu przez partnera, znajdującego się w ewidentnie lepszej sytuacji, jak również nadmierna liczebność zespołu.
- 3/. Dążenie za wszelką cenę do lotu skrzydło w skrzydło, co zamienia lot efektywny bardziej w efektywny.
- 4/. Gadulstwo i nadmiar informacji radiowych, co stało się utrapieniem wszystkich imprez szybowcowych. Wpływa to dekoncentracyjnie na partnerów zespołu, a przy okazji na wszystkich innych znajdujących się w zasięgu radiostacji.

Warto również zwrócić uwagę na cenę, jaką płacą zawodnicy za wyłączne lub przeważające stosowanie latania zespołowego w swej praktyce wyczynowej. Jest nią tłumienie fantazji i własnego stylu latania, obniżenie odporności psychicznej na trudy samotnego lotu, nawyk latania w towarzystwie, z asekuracją. Efekty te szczególnie mocno występują w u młodych wiekiem i doświadczeniem pilotów i mogą mieć charakter trwałe. Jak w tym świetle wygląda odpowiedź na pytania postawione na wstępie. Skuteczne na dłuższą metę stosowanie lotu zespołowego przez pilota powinno opierać się na uzmysłowieniu sobie, bilansu potencjalnych korzyści i strat, jakie się z tym wiąże. Kształtuje się on tym mniej korzystnie im mniejsze doświadczenie zawodnicze i mniejsze urozmaicenie praktyki zespołowej pilota indywidualną. Z tego punktu widzenia wydaje się, że szczególnie młodzi, mało zaawansowani piloci powinni przekładać trudniejszą i dłuższą może, indywidualną drogę do mistrzostwa sportowego, aniżeli łatwiejszą i pozornie szybką drogę poprzez latanie zespołowe, która niestety nie prowadzi na wyżyny wyczynu szybowcowego. Natomiast przy dobieraniu partnerów powinno się unikać naginania do siebie nie pasujących indywidualności. W przeciwnym razie może dochodzić do nieporozumień i stresów w ciągu lotu i na ziemi. Lepiej przecież zachować uznanie dla kolegi jako dla rywala, niż awersję za zawiedzione nadzieje i zaufanie.

Lot zespołowy jest formą wtajemniczenia zawodniczego, dostępnego w pełni, właściwie niewielu dobrym pilotom. Lecz pozostali nie muszą wpadać w kompleksy - i tak podstawowym kryterium oceny wartości i formy zawodnika pozostają indywidualne umiejętności. Na nic zda się praktyka i predyspozycje do latania zespołowego, gdy przyjdzie w trudnym momencie samodzielnie dźwigać ciężar lotu.

Dlatego także, głównym elementem i podstawą treningu zespołowego powinien być trening indywidualny. Jest jednak magnes, który przyciąga do latania zespołowego coraz to nowe zastępy wiernych. To niekwestionowana poprawa komfortu psychicznego pilota podczas wspólnego lotu, niezależnie od tego czy prowadzi się go lepiej czy gorzej. Z różnych więc przyczyn stał się lot zespołowy zjawiskiem na tyle powszechnym w kraju i za granicą, że budzi refleksję dotyczącą miejsca formy zespołowej w tak indywidualnej rywalizacji, jaką jest sport szybowcowy. Trudno tu się pokusić o jednoznaczną ocenę, gdyż problem dotyczy sfery etyki sportowej, której nie sposób pojmować tylko idealistycznie. Jeśli jednak rzeczywistość znacznie odbiega od ideałów, to pozostaje modyfikować jedno albo drugie. Nie chodzi oczywiście o zabiegi formalne, na papierze.

Ćwicząc i stosując coraz doskonalsze formy latania zespołowego piloci i działacze sami muszą stawiać sobie pytanie czy prowadzi to do Mistrzostw w Locie Parami lub Rekordów Zespołowych i jakie są dopuszczalne formy koegzystencji indywidualizmu i zespołowości we współczesnym sporcie szybowcowym.

*Przepisał - Arkadiusz Chimiuk  
Opracował - Zbigniew Meller*