

Trening szybowcowy

Problemy dotyczące treningu szybowcowego rzadko przypominają ścisły problem mający proste rozwiązanie, gdyż poza dwoma „dobrze”, „źle” mamy tutaj do czynienia z „być może”, „spróbujmy”, czyli wątpliwościami, które dodatkowo są indywidualnie postrzegane przez trenującego. Stąd nie mogę dać prostych recept na wszystko, lecz mogę jedynie podzielić się z wami moim doświadczeniem. Nie musi iść ono w zgodzie z waszym. Niemniej postaram się szczerze i dokładnie je zaprezentować, co być może zmusi was do zadania mi lub sobie nowych pytań i udzielenia na nie odpowiedzi.

Szybowiec

Przedstawię tutaj parę przemyśleń odnośnie szybowca treningowego:

Dowolny szybowiec o doskonałości lepszej niż, powiedzmy 28, nadaje się do lotów treningowych.

Dobry pilot będzie dobrze latał w każdym szybowcu.

Rozwoju umiejętności (osiągnięć) nie należy kojarzyć z doskonałością szybowca.

Za pieniądze można kupić szybowiec. Nie można kupić umiejętności za pieniądze - czasem wręcz stanie się przeciwnie.

Łatwe w obsłudze i łatwe w użyciu przyrządy ułatwiają latanie.

Komputerowe instrumentarium high-end wymaga uwagi pilota. Niewielu pilotów oprócz dobrego opanowania w funkcjach komputera zna i uwzględnia niedoskonałości, jakimi są obdarzone.

Myślę, że zabrzmiało to trochę ekstremalnie. Pilotowi potrzeba ok. 20h lotu na szybowcu laminatowym przechodząc z drewnianego. Po następnych 20-30h spędzonych w szybowcu klasy otwartej powinien on być w stanie uczestniczyć na nich w zawodach.

Osiągana prędkość czy dystans jest wynikiem zarówno umiejętności pilota jak i doskonałości szybowca. Lecz umiejętności nie zdobędzie się latając od razu na wyrafinowanych szybowcach. Nie ma możliwości, by latać lepiej bez uciążliwej nauki i wielogodzinnego treningu.

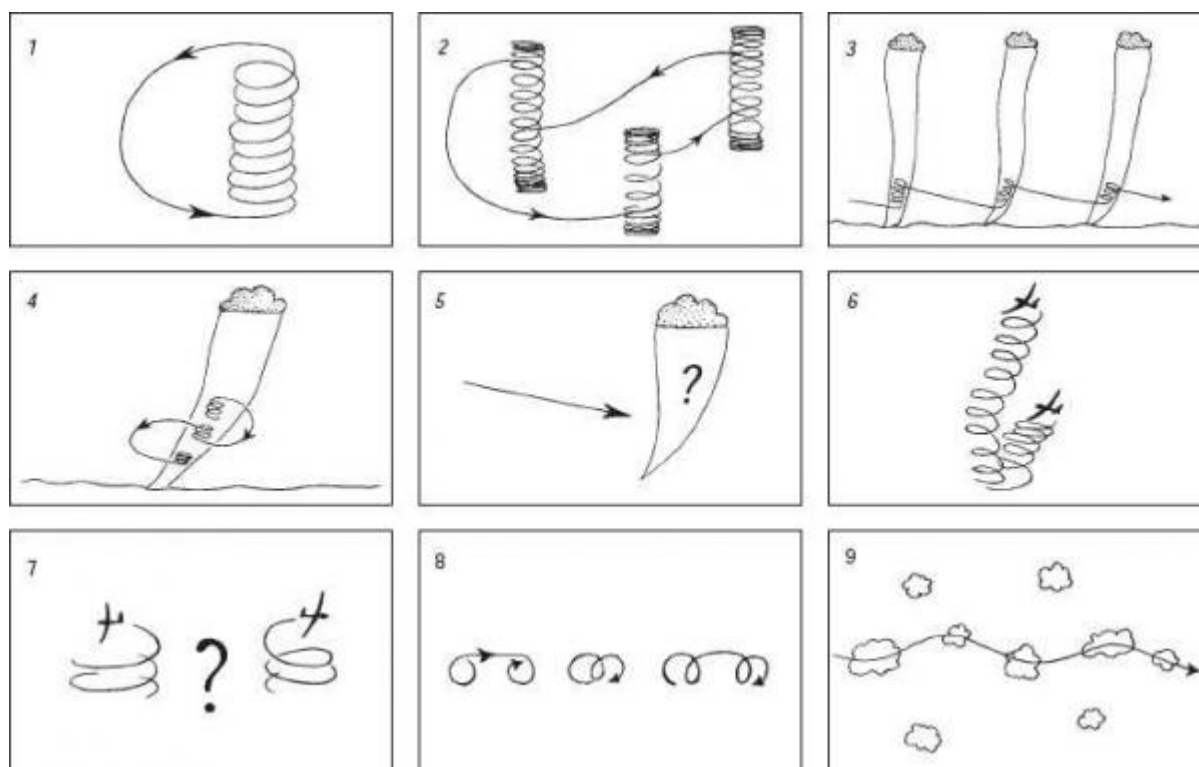
(...)

W porównaniu do szybowców jednomiejscowych szybowce dwumiejscowe posiadają wiele zalet przydatnych dla treningu przelotowego. Zaś motoszybowce dają możliwość uniknięcia lądowania przygodnego niestety pozbawiają tym samym doświadczeń w walce „w parterze” i przygodnym lądowaniu. [Pisze o tym dalej]

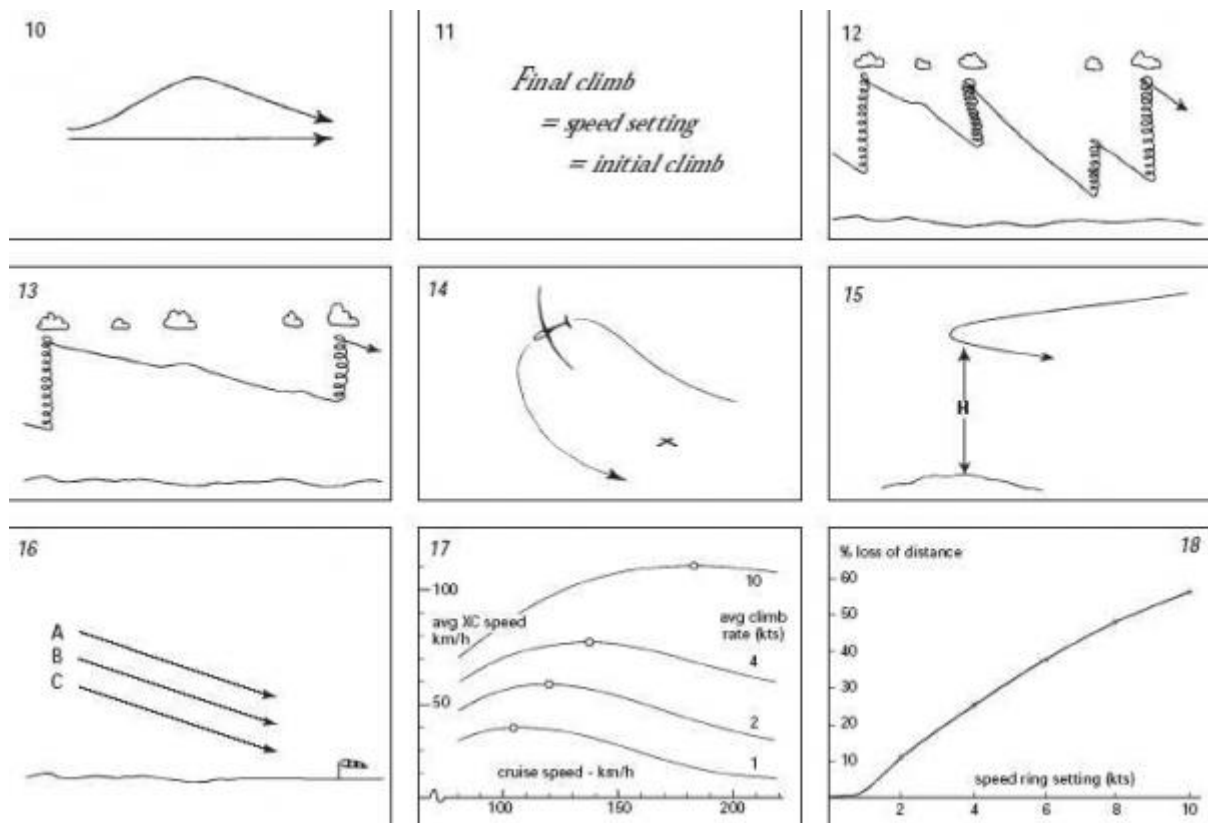
Przeloty treningowe

Skoro wiele o tym napisano, postaram się jedynie zrobić krótki przekrój dotychczasowej wiedzy, jak i przedstawić parę nowych propozycji. Niektóre z nich były praktykowane na obozach treningowych, inne są czysto teoretyczne.

Trening krążenia (ćwiczenia)



- Opuść komin, strąć na hamulcach 500m, wejść do tego samego komina i wycentruj. [1]
- Zmieniaj komin gdy tylko noszenie spada poniżej ustalonej wartości. Jeśli przy tym zejdziesz poniżej ustalonej wysokości, wykorzystuj także słabsze noszenia. [2]
- Będąc w zasięgu lotniska naucz się korzystać z noszeń na małej wysokości. Ustal minimalną wysokość lotu. [3]
- Podobnie mając możliwość bezpiecznego lądowania badaj sam początek i najniższe partie kominów. Krąż coraz niżej w kominie, opuszczając i wchodząc do komina. [4]
- Oceń i wypowiedz na głos siłę kolejnego komina. Będziesz zaskoczony tym, jak często się mylisz. [5]
- Staraj się przegonić innych w kominie zawsze jednak nie przeszkadzając im. [6]
- Krąż cały dzień w stronę, w którą nie lubisz. [7]
- Lataj z maksymalnym obciążeniem (balastem) w słabych warunkach.
- Centruj kominy inaczej niż to zwykle robisz. [8]
- Centruj jak ptak, na wycucie. Bez vario.



Trening w locie po prostej

- Minimalizuj straty wysokości na przeskoku lawirując pomiędzy chmurami. Minimalizuj czas krążeń podczas przelotów (licz łączny czas stoperem lub analizuj track). [9]
- Minimalizuj nawigację w locie poprzez doskonalenie przygotowania przed lotem, na tyle abyś nawet nie musiał używać mapy podczas lotu. Postępuj alternatywnie w locie z kolegami by dostrzec różnicę. [10]
- Raz stosuj się do krążka prędkości McCready'ego. [11]
Innym razem lataj za szybko. [12]
Innym razem zaniżaj średnie noszenie w silnych warunkach, lecz korzystaj tylko z najlepszych noszeń. [13]
- Unikaj przeciążeń mniejszych niż 0,5g przy dynamicznym lataniu.

Trening na punkcie zwrotnym

50% pilotów po udokumentowaniu przynajmniej 10 przelotów nie miało problemów z sektorami na PZ. Należy oczywiście nauczyć uczniów właściwego fotografowania na termice, zanim będą musieli dokumentować oficjalne przeloty.

(...)

Potem wybierz się na fotograficzne safari po PZ-tach. Rób tylko jedno zdjęcie poszczególnemu PZ-towi i zobacz, co wyjdzie. [14]

Dolot

Licz dolot do każdego punktu zwrotnego. Dolatuj do punktów na wysokości ustalonej przed lotem.[15] Licz każdy dolot do lotniska. Zmniejszaj zapas wysokości wraz z nabieraniem doświadczenia, jak i w silniejszych warunkach.[16]

Lądowanie

Każde lądowanie powinno być celne i poprzedzone kręgiem. Staraj się mieć 100 metrowy dobieg.

Stań się częstym „polowiczem” przez wybór długich zadań kończących się razem z końcem termiki. Stwierdzisz dzięki temu, że lądowania przygodne są dla ludzi, nabierzesz też doświadczenia w takich sytuacjach.

Aby trening w grupach odniósł sukces, nie może być w nim zawiści. Łatwo powiedzieć. Trzeba sobie uświadomić, że celem jest wręcz wykształcenie lepszych pilotów od nas samych. Klub powinien zapewnić materialną i finansową pomoc w stosunku do utalentowanych pilotów, których talent do robienia pieniędzy jest dopiero w załączku.

- Latajcie na te same bądź podobne trasy.
- Spotykajcie się przed i po lotach, zaplanujecie i ocenicie loty, wypoczniecie po lotach, zmotywujecie się i zaprzyjaźnicie.
- Zaczynajcie lot na tej samej wysokości. Schodźcie się razem także co jakiś czas w locie.
- Grupy mogą latać przeciwko grupom lub indywidualnym pilotom.
- Stosujcie regulamin zawodów.
- Najlepszy pilot powinien latać na najwolniejszym szybowcu.
- Latajcie na POST-y, są rozrywką, a przy okazji wiele uczą.
- Próbujcie wielu form latania parą od bliskiej pary do latania szeroką grupą.

Trening w szybowcu dwumiejscowym

Wyciągnij naukę z obserwacji, ale zadawaj też pytania w locie z lepszym pilotem.

Zmieniajcie się kontrolą nad sterami co około godzinę.

Wyjaśniaj uczniowi gdzie lecisz i dlaczego, oraz czego się spodziewasz w następnym kominie.

Akceptuj uwagi co do twojego stylu latania.

Jeśli jesteście zainteresowani wyczynowym lataniem na dwumiejscowym szybowcu wprowadźcie podział ról na dowódcę i drugiego pilota, tak jak to ma miejsce w wieloosobowych załogach. Latanie dwumiejscowym szybowcem jest sporą zabawą.

W ramach treningu zadanie powinno być tak dobrane, by każdy pilot uczył się tylko tego, co jest mu potrzebne.

Wady takiego latania uwidoczniają się, gdy załoga do siebie nie pasuje, ani nie ma jasnego podziału ról. Znam przypadek wypadku dwóch instruktorów w K13. Gdy na ratunek przybyli ich klubowi koledzy, zastali ich podczas dalszej kłótni o to, kto jest odpowiedzialny za lot. Okazało się, że w momencie wypadku żaden z nich nie kontrolował lotu.

Psychologiczny komfort, jaki dają loty dwusterowe z lepszym pilotem może być niebezpieczny, gdy pilot odpowiedzialny za lot będzie krępował się zwrócić Ci uwagę w chwili zagrożenia.

Długoterminowy trening do dalekodystansowych lotów powinien odbywać się przy użyciu szybowca jednomiejscowego.

Trening w motoszybowcu

Motoszybowiec jest idealnym środkiem by odkryć swoje możliwości i zobaczyć jak daleko można się posunąć.

(...)

Pilot motoszybowca nie powinien zapominać, że lądowanie w terenie przygodnym poprzedza cały cykl decyzji który zaczyna się o wiele wcześniej nim zejdziemy za nisko.

Możliwość uruchomienia silnika stwarza także ryzyko zbyt pochopnego jego użycia w sytuacji kryzysowej. W zawodach często kryzysowe sytuacje decydują o ostatecznym wyniku. Stawia to pilota motoszybowca w innej sytuacji psychicznej niż pilota zwykłego szybowca.

Sprawność fizyczna

Jest ważna. Jednak nie jest przedmiotem tej dyskusji. Istnieje sporo literatury na ten temat. Po prostu uprawiajcie sport regularnie. Nie jest konieczny atletyczny wysiłek, wystarczy mieć z aktywności fizycznej radość i korzyść zdrowotną. Spytajcie swojego doktora.

Trening intelektualny

Jak wspomniałem należy pogłębiać własną wiedzę, szczególnie w tych dziedzinach, od których zależy szybowcowy wynik. Musimy znaleźć odpowiednią wagę dla problemu, i tak:

- Cała generacja pilotów cierpi z powodu przekonania, że należy utrzymywać prędkość dokładnie wg Krążka MC. Tymczasem już w 1938 roku polskie opracowania pokazały, że reguła ma znikomy wpływ na średnią prędkość przelotową.[17]

- Wielu pilotów spadając nisko ze strachu redukuje znacznie prędkość i często ustawia krążek na 0. Nie wiedzą, że ustawiając na 0,5 mają niewiele mniejszy kąt szybowania, a nie tracą tak na średniej prędkości w wypadku odzyskania wysokości i oblecenia trasy.[18]

- Reguła średnie-noszenie - prędkość przeskokowa - nowe-noszenie która decyduje o prędkości przelotu, może być zamieniona na średnie-noszenie - nowe noszenie. Unaocznia to jak minimalny wpływ ma prędkość przeskokowa na prędkość przelotową, a jak duży wpływ ma wybór noszeń. Dlatego np. możemy lecieć szybciej niż to nakazuje MC, gdy widzimy z przodu grupę szybowców i chcemy ją dogonić, możemy lecieć wolniej gdy nie jesteśmy pewni warunków. Oba „błędy” nie prowadzą do dużych strat w prędkości przelotowej.

Motywacja i stres

Stres sam w sobie nie jest czymś wyłącznie negatywnym. Odpowiednia dawka stresu jest dobra dla uzyskania najlepszego występu. Z drugiej strony motywacja nie zawsze jest czymś dobrym. Za duża ogranicza zdolność odbioru informacji i może prowadzić do dziecięcych błędów taktycznych.

Może pomocnym będzie potraktowanie lotu jako zabawy. Może to dostarczyć odpowiedniej motywacji i nie przysporzyć nadmiernego stresu.

Jeśli to za mało dla Ciebie, spróbuj znaleźć rozwiązania w fachowej literaturze. Sekret wielu pilotów odnoszących sukcesy jest mniej więcej tak prosty:

Miej z tego radość, bądź najlepszy, bądź spoko.

Fakt, że jest to przede wszystkim zabawa, jest czymś wspaniałym, co pozwoli potraktować szybownictwo jako szlachetną rywalizację, a nas uczyni kompanami.

(...)

Helmut Reichmann