

## Przewodnik XC po płaskim

**Przygotowanie przed lotem:** spojrzcie na mapę, przybliżony przebieg trasy z uwzględnieniem cech terenu jak jeziora, miasta, itd. Nawet mając wszystkie rodzaje map w gps-ie, to dużo łatwiej poćwiczyć te rzeczy na ziemi niż w powietrzu. Upewnijcie się, że macie picie i batony lub kanapki. Sprawdźcie, czy wszystkie baterie/akumulatory są w pełni naładowane.

**GPS:** Nawigacja w powietrzu tylko z mapą stref powietrznych jest niezwykle trudna - dokładnie wiedzieć, gdzie się jest. Dzięki nowoczesnemu GPS jest znacznie prościej, gdyż pozwala wyświetlać kilka map jednocześnie. Zależnie od własnych preferencji ustawiamy wyświetlanie map graficznych. Mapy topograficzne (ukazują kształt terenu), demograficzne (ulice miasta) i przestrzeni powietrznej (strefy zakazane itp). Z tej ostatniej, wiecie dokładnie, kiedy zmierzacie w kierunku ATZ (zalecam używanie map transparent). Nie zakrywają one mapy bazowej tylko w miejscach gdzie przestrzeń zaczyna się od powierzchni ziemi (sfc – jak ATZ, CTR etc).

Po locie, możecie przesłać swoje tracki do ligi XC i przeglądać je w Google Earth, itp

**Zabierzcie radio:** myślę, że radia są niezbędne i przydatne do wymiany informacji podczas wspólnego lotu, itd. Nie wolno nadawać z powietrza 2m, więc najlepiej 70cm

**Leć najpierw, rozmawiać później:** po pierwsze przygotujcie swój sprzęt, (bądźcie gotowi/we do lotu, a następnie rozmawiajcie ze znajomymi na startowisku, w przeciwnym razie zobaczycie ich jak wyjeżdżają w kominie kiedy wy jesteście jeszcze na ziemi.

**Bądźcie w powietrzu wcześniej:** nie polecicie XC, jeśli jesteście jeszcze na ziemi. Jeśli jest żaglowo, startujcie i starajcie się utrzymać się w powietrzu, aż do momentu kiedy wyjedziecie w termice.

**Nie startujcie w zimnym powietrzu:** przy słabym lub bezwietrznym dniu, nagle wiatr podnosi się na krótki czas, ale jest chłodniejszy niż przedtem. Oznacza to, termica przeszła i startujecie w opadającym powietrzu. Nie zawsze jednak oznacza to zlot, czas ma tu znaczenie - nadal możecie dostać się do tylnej części termiki i uzyskać wystarczającą wysokość, aby odejść na trasę lub przynajmniej zwiedzić inne części górki.

**Ćwiczcie umiejętności praktyczne:** Ustawcie sobie cele, nie podziwiajcie innych tylko latajcie, a to pomoże Wam podczas lotu XC. Na przykład, spróbujcie dostać się do 1000 stóp ATO (*above take-off*) przy locie termiczno/żaglowym, używajcie speeda, wyłączcie Vario aby poczuć termike.

**Zawsze lećcie do tyłu:** w dobry dzień żaglowy można łatwo latać w zdłóż grzbietu przez cały dzień. I nie ma w tym nic złego. Natomiast lot XC może oznaczać 20 minut lotu z jednego tylko komina i tracicie godziny, które mogliście wylatać na żaglu. Ale 20 minut lotu może Was nauczyć więcej i być dużo bardziej ekscytujące niż - godziny na żaglu. I będziecie mieli dużo jedno termicznych lotów w pierwszych

etapach (nawet będąc doświadczonym pilotami XC). Ale jak się wyrobicie w XC, będziecie zalatywać dalej. I jedynym sposobem, aby być lepszym jest dużo latać. Loty żaglowe zostawcie sobie na zime.

**Odejscie na trasę:** to bardzo trudne na początku, aby odejść do tyłu.

Przyzwyczajeni jesteśmy do wożenia się we wszystkich kierunkach ale nie do tyłu – bo tam nie ma noszeń, jest rotor lub zawietrzna – brrr. Każdy skok do tyłu i jak na gumie wracamy do punktu wyjścia. Rzeczywistość jest taka, że prawie na pewno nie będziecie u podstawy, jeśli nie zdecydujecie się na skok, szczególnie na PG, gdzie penetracja (powrót do przodu) jest ograniczona. Początkujący piloci XC często tracą termikę na szczycie góry, ponieważ ich świadomość jest związana z nią, nieustannie kontrolując jej położenie aż ostatecznie wypadają z tyłu komina, więc muszą wracać do przodu. W ten sposób nigdy nie odejdą na trasę. To naprawdę ważne, aby się przełamać i być pewnym, trzymać się termiki i dać się zabrać z nią do tyłu z dala od góry – wtedy zabawa na prawdę się zaczyna!

**Noszenia/dryf:** odejscie nisko do tyłu nie jest dobre. Nie zaleciecie bardzo daleko i możecie potencjalnie dostać się w rotor, jeśli stracie noszenie i wtopicie zaraz za granią. Silny komin wznosi się bardziej pionowo niż słabszy, który będzie dryfować więcej. Możesz odejść w silnym noszeniu znacznie niżej niż w słabym. Przy słabym noszeniu, czasem warto lecieć do przodu i podkręcać na tyle aby uzyskać wystarczającą wysokość do skoku (jeśli jesteście pewni, że to nie był pierwszy i ostatni komin dnia).

**Obserwujcie szybujące ptaki, szczególnie przy dniach ze słabym wiatrem:** (Nie mowa tu o mewach bo latają jak by miały ADHD). Przy lekkim lub zerowym wietrze, doświadczeni piloci XC szukają znaków przed startem. Skanowanie w lewo i prawo, do przodu, aby zobaczyć co się dzieje, (kołysanie gałązek, ciepłe powietrze na twarzy, małe ptaki latające jak w kuli łapiące owady) Jeśli nie jesteście pewni, czekajcie na ruch doświadczonego wyjadacza, ale nie kiedy zacznie się wykrecać, bo już będzie za późno.

**Kilka porad na temat wykrecania termiki:** Termike często poprzedza turbulentne powietrze. Jeśli stracie komin warto lecieć pod wiatr aby znaleźć go ponownie, przez większość czasu będziecie wypadali tuż przed nim (na nawietrznej), a nie z tyłu.

Termika unosi się w miarę jak zmienia się temperatura otaczającego go powietrza, musimy być tego świadmi. Podobnie siła noszenia może się różnić ponieważ temperatury powietrza wokół termiki zmienia się wraz z wysokością. Ponieważ prędkość wznoszenia maleje nie musi oznaczać, że wygasa, może stać się o wiele silniejsza znowu gdyż powietrze wokół termiki chłodzi się ponownie.

**Wyrysuj innych:** jeśli inną idą w górę, dołącz do nich. Jeśli zostawisz grupę, bacznie obserwuj co robią inni, przynajmniej na początku swojej kariery jako pilot XC, leć za liderem, zamiast pędzić przed siebie.

**Być cierpliwym:** to nie jest wyścig, z wyjątkiem zawodów. Bądźcie cierpliwi, trzymajcie się jakiegokolwiek noszenia. Jeśli macie zerko, jesteście w znośnym powietrzu i zdobywacie kolejne kilometrów. Przy podstawie pozostańcie przy niej jeśli jest jakiś dryft; nie trzeba od razu pędzić ku kolejnej chmurze. Decyzja o dryfcie

może być dobrą taktyką, jeżeli nie ma nic innego, oczywiście. Jeśli zaczepicie się pod chmurką, lećcie do jej słonecznej i nawiatrznej strony.

**Planujcie podczas wykręcania:** jesteście w dobrym noszeniu, które bez wysiłku prowadzi do podstawy, więc myślcie o swoim następnym ruchu. Jeśli będziecie czekać, aż dojdziecie do niej, nie zobaczycie tego, co moglibyście będąc niżej. Myślcie dokąd leciej dalej, obserwujcie inne glajty. Zanim osiągniecie podstawę powinniście znać swój następny ruch (nawet jeśli zdecydowaliście się pozostać przy niej, aby przeczekać kryzys).

**Znalezienie drugiego noszenia:** jest trudniejsze niż samo odejście na trasę, gdyż nigdy nie wiadomo w jakim warunku leciej zanim tego nie zrobicie. Musicie być w bardzo dobrym, solidnym noszeniu kiedy odchodzicie na trasę lub bardzo wysoko najlepiej w drodze do bazy. Oznacza to, że będziecie w stanie dostrzec kolejną chmurę, która stanie się kolejnym celem.

**Latanie z wiatrem:** Gdy jest wietrznie, często termika jest poszarpana na niskim pułapie i może być trudna do znalezienia. Będąc wysoko trzymajcie się tego i korzystajcie z dryfu zdobywając kilometry, zamiast rzucać się do szybowania, które sprowadzi was nisko i do poszarpanych noszeń.

**Latanie z innymi:** lot XC z innymi jest dużo łatwiejszy, gdyż rozkłada obciążenie w znalezieniu windy i motywuje do prowadzenia. Jeśli leciej z innymi, dołącz do termiki w sposób uporządkowany. Dołącz do komina bez wyrzucania innych na zewnątrz. Zawsze kręć w tym samym kierunku co inni. Jeśli ktoś wykręca szybciej od ciebie (zostaliście wyrysowani) zróbcie miejsce i kręćcie ponownie poniżej.

**Wskazówka od Jocky Sanderson** oraz dobra rada. Jeśli leciej XC z innymi, mogą być na lepszych glajtach lub lepiej kręć od ciebie. Jeśli dotrą do końca noszenia i poszybują nie ulegaj pokusie i nie próbuj ich dogonić zanim nie wykrecisz się na max. Jeśli to zrobisz, po prostu skończysz w następnym wznoszeniu niższej, a następnie poszybujesz z połowy komina i cykl się powtarza. Inni pozostaną wysoko, kiedy Ty żeźbisz coraz niżej, aż w końcu lądujesz. Lepiej polecieć samemu wysoko niż próbować łapać innych.

**Kilka porad na temat szybowania:** Zawsze szybujcie do chmury, punktów inicjujących termike, ptaków, itd. Starajcie się unikać bezcelowego lotu na krecie. Używajcie GPS - szybkość wzgl. ziemi (*ground speed*) i najlepiej doskonałość lotu (*G/L glide ratio over ground*). Dzięki tym parametrom wiadomo jak szybko leciej i z jaką doskonałością. Kierunek wiatru zmienia się z wysokością i różni się od wiatru na startowisku). Szybując, postaraj się znaleźć dobrą linię np w noszeniu pod autostradą z chmór. Zakręć nawet o 90 stopni, jeśli jesteś w silnym duszeniu.

**Bądźcie skoncentrowani:** długi lot XC jest bardzo męczący psychicznie (i może być fizycznie, jeśli nie macie kondycji). Utrata koncentracji nawet przez kilka sekund może oznaczać utratę termiki - szczególnie, jeśli już jesteście nisko i matka ziemia wzywa. Skoncentrujcie się na tym, co robicie nie ulegając rozproszoniu. Jednak z drugiej strony unikajcie zbytniego napięcia. Gdy jesteście w kosmosie macie kilka sekund, aby napić się z Camelbaga (*niezbędny element XC*), poruszać nogami, zrobić zdjęcie, zaśpiewać piosenkę, itd. Świadomie odpoczywając, poprawiacie

swoją kondycję i wytrzymałość na długich lotach. Dobry lot XC może oznaczać pobyt w powietrzu przez min 3 godziny lub więcej, zwłaszcza jeśli odejście zajęło chwilę.

**Myśl w tercjach - trzecich częściach:** jeśli jesteś zdala od miejsca startu podziel odległość między ziemią a chmurami na trzy. Jeśli jesteś w dolnej części szukaj źródeł/inicjatorów termiki i miejsc które mogą ją uwolnić (*triggers*) jak zaorane suche pole, parking samochodowy, linie drzew, długich zboczy-ridges. Latamy na orografii – czyli teren.

Jeśli jesteście w górnej trzeciej lecimy na chmury, czyli obserwujemy je.

Obserwujemy, żeby nie zmarnować skoku na chmurę, która właśnie się rozpada, tylko wstrzelić się w taką, która się buduje lub ma wyraźne brzegi i ciemny spód. Przypominam, że obserwację dokonujemy w trakcie wykręcania się, co opisałem już wcześniej.

W środkowej trzeciej, lecimy na teren lub chmury. Wybór opcji zależy od nas, ale musimy realnie ocenić nasze położenie. Np. Jeśli mamy ładną chmurę, ale jest za daleko to szukamy w terenie, chyba, że wszystko jest w cieniu od dłuższego czasu.

**Znalezienie lądowiska.** Najważniejszą rzeczą podczas lotu XC jest mieć na uwadze miejsce do lądowania. Dla lotniarzy jest to jeszcze bardziej istotne. Kiedy jesteśmy w dolnej trzeciej lecąc na teren szukając termiki jednocześnie wypatrujemy miejsca lądowania. Swoją uwagę skupiamy głównie na znalezieniu miejsca, w którym zaraz wyjedziemy i wrócimy do gry „low safe”. Myśląc tylko o miejscu o lądowania spowoduje, że tam się wkrótce znajdziemy. Nie można też wpadać w skrajności lecąc nisko nad nieprzyjaznym terenem ryzykując zdrowie i sprzęt.

Poniżej, co jest właściwym miejscem na lądowanie?

- bez zbórz
- bez zwierząt chodowlanych (jak widzimy sarny lub jelenia to dołączamy do stada☺)
- bez przewodów - wupatrując słupów raczej niż kabli (te widać jak już jest za późno)
- płaskiego terenu – im wyżej jesteście tym trudniej ocenić nachylenie terenu
- bez przeszkód – zwoje zborza, snopki ect.
- Bez przeszkód pod wiatr (robimy 360 zwitkę by ocenić kierunek i siłę wiatru albo patrzymy na flagi, dym etc)

**Inna uwaga dotycząca ptaków:** Naucz się akceptować i żyć z faktem, że tak szybko, jak twoje stopy dotkną ziemi zobaczysz ptaka który właśnie kręci termike tuż nad lądowiskiem.

**Powrót to część zabawy,** jeśli martwisz się o powrót, nigdy nie polecisz XC. Powrót lub zwózka jest częścią przygody XC. Autostop, przynajmniej w Wielkiej Brytanii, nie jest zbyt trudny i można spotkać wiele ciekawych osób. Posiadanie tabliczki "Glider Pilot" – może pomóc, ludzie, którzy normalnie nie zabierają autostopowiczów, mogą to zrobić jeśli zobaczą napis. Zdejmij okulary przeciwsłoneczne i uśmiechaj się kiedy machasz, Trzymając telefon komórkowy lub radio w dłoni sprawia, że wyglądasz bardziej wiarygodnie. Posiadanie mapy jest bardzo istotne, nie ważne w jakiej formie będzie ważne, żeby dało się jej użyć.

Pamiętaj, że w swojej wczesnej karierze XC opowieści dotyczące powrotów będą zazwyczaj dłuższe i zabawniejsze niż same loty.

### **Kilka uwag Kai Coleman-a:**

Jeśli szybujecie do innych w kominie, którzy są znacznie wyżej od was, wybieżcie miejscem na ziemi, gdzie po raz pierwszy zobaczyliście ich w termice i lećcie do niego. Nie latajcie pod nimi (chyba, że jest bezwietrznie) gdyż termika będzie dryfować. Użyjcie punktu orientacyjny jako pozycji wyjściowej do znalezienia rdzenia.

Jeśli jesteście bardziej doświadczonymi pilotami XC, próbujcie swoich sił późnym popołudniem, przyzwyczajając się do słabych i trudnych obszarów, które napotkacie w czasie kryzysów podczas lotów XC.

Opracował

Tomasz Janikowski (Janek)  
Chief Coach G303

