

Rajdowy as przestworzy



Michał Wieczorek w kabinie samolotu podczas zawodów

Pewnie setki razy zadawano panu pytanie, co to jest latanie rajdowe i precyzyjne. Z uwagi jednak na to, że rozmawia pan z laikami i czytać będą pana laicy, nie uciekniemy od tego tematu. Zacznijmy zatem od tego pierwszego, czyli latania rajdowego. Zameldował się pan na starcie zawodów. Co pan robi po odhaczeniu na liście swojego nazwiska?

– Na starcie zameldowujemy się we dwóch – ja i mój nawigator Marcin. 15 min przed rozpoczęciem zawodów dostaje on do ręki czystą mapę wraz z matematycznym zadaniem do wykonania, które polega na wykreśleniu trasy lotu na podstawie podanych przez organizatorów współrzędnych. Oczywiście w tak krótkim czasie nie jest w stanie zrobić tego w całości, skupia się więc na początku drogi, a jej reszta powstaje na bieżąco już w samolocie. To tak naprawdę kluczowy moment, bowiem od tego, jak Marcin wykona to zadanie, zależy to, jak później ja polecę. W konsekwencji to bitwa z czasem. Mi jako pilotowi mapa „ucieka”, a Marcin musi się sprężyć, żeby dorysowywać jej kolejne odcinki.

Jaki dystans i w jakim czasie macie panowie do pokonania?

– Zazwyczaj jest to ok. 180 km, na przebycie których mamy 1–1,5 godz.

Zaznaczę jednak, że w tych zawodach nie chodzi o to, aby trasę pokonać jak najszybciej, ale jak najdokładniej. Składa się ona bowiem z kilkunastu odcinków, które kończą się znalezieniem określonego punktu, i na każdym z nich powinniśmy być o podanym wcześniej przez organizatorów czasie z dopuszczalnym odstępstwem dwóch sekund w każdą stronę. Jeśli więc na obliczonym wcześniej przez nich komputerowym planie lotu nad danym kościołem powinniśmy być za 45 min i 32 s, musimy zrobić wszystko, aby tak właśnie się stało. Pomiar są robione w wybranych miejscach, ale my jako zawodnicy nie wiemy w których, musimy więc zachować regularność lotu.

Czy czas na pokonanie każdego odcinka jest taki sam?

– Nie, to kwestia bardzo zróżnicowana i zależy od organizatorów danych zawodów. Na dotarcie do obiektu możemy mieć 3 min, ale może być ich też 15.

Wróćmy jeszcze na chwilę do obiektów, które musicie panowie znaleźć na trasie zawodów. Czym one dokładnie są?

– To w zasadzie sedno sprawy, bo o ich znalezienie chodzi w tej całej za-

Kiedy siada za sterami niewielkiej Cessny, świat dookoła niego przestaje istnieć. Liczy się tylko cel, czyli znalezienie wszystkich obiektów, dotarcie do nich na czas i w konsekwencji zajęcie jak najlepszego miejsca w zawodach. Brzmi tajemniczo? Inaczej być nie może, wszak chodzi o latanie rajdowe – abstrakcyjne dla laika i dostarczające mnóstwa adrenaliny zawodnikom. Jego tajemniki zgłębiamy razem z **Michałem Wieczorkiem, wicemistrzem świata w lataniu rajdowym**

bawie. Przed zawodami organizatorzy pokonują tę samą trasę, którą my zmierzamy później, i robią zdjęcia skrzyżowań, pól, kawałków lasów, jezior, najczęściej mało charakterystycznych. Potem dają nam ich zdjęcia, a naszym zadaniem jest odnalezienie tych obiektów na trasie i poprawne zaznaczenie na mapie. Na zawodach rajdowych może być ich 20. Co ważne, nie znamy kolejności ich występowanie, więc musimy poradzić sobie jakoś z ułożeniem tych puzzli. Dodatkowo organizator rozkłada na ziemi płóciennę znaki, które również musimy znaleźć i oznaczyć na mapie.

Czy odnalezienie wszystkich obiektów jest konieczne? Co, jeśli się to nie uda?

– Nie ma wymogu znalezienia wszystkich obiektów. To, ile powinno ich



Michał i Marcin Wieczorkowie, wicemistrzowie świata w lataniu rajdowo-nawigacyjnym

Fot. archiwum prywatne M. Wieczorka (2), Krzysztof Niewiadomski(1)

być, określa regulamin konkursu. Według niego minimum to 15, aby trasa była uznana za ważną. Tak naprawdę organizator cieszy się, jeśli nie wszystkim uda się dotrzeć do celów, bo to pozwala zróżnicować konkurencję.

Jeśli nie odnajdziemy jakiegoś obiektu czy znaku, dostajemy punkty karne. Tak samo dzieje się w przypadku zbyt wczesnego i późnego dotarcia do danego celu. Poprawne wykonanie zadania nie jest punktowane, co oznacza, że w przypadku latania rajdowego mamy do czynienia z odwróconą punktacją – im mniej zdobędziemy punktów, tym lepiej.

Ile obiektów zazwyczaj udaje się panu znaleźć? A może to nie mające racji bytu pytanie, bo dla takiego mistrza jak pan wykonanie wszystkich zadań to pestka?

– Trudno odpowiedzieć na to pytanie. Rzeczywiście zdarzało mi się znaleźć wszystkie obiekty podczas zawodów, ale to rzadka sytuacja. Każdy turniej jest inny, wszystko zależy od tego, jak organizator przygotowuje trasę pod względem poziomu trudności i terenów, nad którymi latamy. Dla przykładu okolice Leszna nie są wymagające, ale już Krakowa owszem – teren nawigacyjny jest tam tak trudny, że zazwyczaj zawodnicy cieszą się, jeśli w ogóle uda im się oblecieć całą trasę.

A czy zdarzyło się panu zrobić to bez punktów karnych?

– Niestety muszę panią zmartwić – taka sytuacja to rzadkość, zdarzyła się może trzy, cztery razy w historii lot-

OD TEGO, JAK MARCIN WYKONA TO ZADANIE, ZALEŻY TO, JAK PÓŹNIEJ JA POLECĘ. W KONSEKWENCJI TO BITWA Z CZASEM. MI JAKO PILOTOWI MAPA „UCIEKA”, A MARCIN MUSI SIĘ SPRĘŻAĆ, ŻEBY DORYSOWYWAĆ JEJ KOLEJNE ODCINKI.

nictwa i nie była moim udziałem. Wyczynu takiego dokonał jednak kiedyś mój wujek Krzysztof Wieczorek na mistrzostwach Europy.

Czy podczas lotu możecie panowie wspomagać się elektroniką?

– Nie, żadne GPS-y ani inne urządzenia nawigacyjne, które pomogłyby nam w znalezieniu obiektów, nie wchodzi w grę. Mamy tylko mapę, długopis i swoje głowy, i to musi nam wystarczyć.

Na jakiej wysokości odbywa się lot?

– Ok. 300 m nad terenem.

Przyznam szczerze, że to wszystko brzmi dla mnie jak abstrakcja.

– Zdaję sobie z tego sprawę. Proszę mi wierzyć, że dla nas tłumaczenie tych zasad to duża bolączka, trudno bowiem zrobić to w taki sposób, aby były one zrozumiałe dla osoby, która nie miała z nimi styczności.

Czy trudno wykonuje się te wszystkie zadania?

– Nie będę ukrywał, że połączenie tego wszystkiego, o czym do tej pory mówiłem, łatwe nie jest. Weźmy chociażby te umowne 2 s, które musimy utrzymać. To tak, jakby jechała pani autostradą i powiedziała sobie, że następny słupek minie pani za 15 s. Wiadomo, że niełatwo byłoby to osiągnąć. To proszę sobie teraz wyobrazić, że porusza się pani z prędkością 130–150 km/godz., do tego na innej wysokości, nad każdym strumykiem i każdą dróżką musi być pani o czasie, i jeszcze pamiętać o tym, żeby całość trasy pokonać w 1,5 godz. I przy tym wszystkim musi pani zachować maksymalną koncentrację. Ja po takim locie czuję się tak jak po dobrym treningu na siłowni. Zmęczenie jest ogromne, ale i satysfakcja nie mniejsza.

Tak naprawdę to, czy podczas zawodów wykona pan wszystkie zadania w określonym czasie, zależy od nawigatora, zdolnościom którego musi pan bezgranicznie zaufać. Na jakiej zasadzie się panowie dobieracie? Czy to relacja czysto zawodowa, czy niezbędna jest tu też przyjaźń?

– Dobra współpraca załogi, bez względu na to, czy samolotowej, biurowej czy fabrycznej, to podstawa sukcesu, trudno bowiem pracować z kimś, kogo się nie zna albo nie lubi. W przypadku latania rajdowego jest tak samo. W czasie lotu mój los dosłownie zależy od nawigatora. Jeżeli źle wykreśli on trasę albo tego nie zrobi, to ja nie mam

➔ szans na zrobienie swojej dziadki, czyli odnalezienie obiektów i dotarcie do nich o czasie, co w konsekwencji umożliwia mi powalczenie o zajęcie dobrego miejsca w zawodach. Tę pracę trudno zatem wykonywać bez przyjaźni i ludzkiej życzliwości.

Na czym w takim razie powinna opierać się wzorowa współpraca pilota z nawigatorem?

– Przede wszystkim na zaufaniu, otwartości, zrozumieniu i wierze w umiejętności kolegi. Załogi muszą być dobrze dobrane, ich członkowie muszą umieć komunikować się ze sobą przed lotem, w jego trakcie i po nim. Nieraz oczywiście dochodzi do konfliktów czy nieporozumień w trakcie lotu, wytwarzając się negatywne emocje, o których po wylądowaniu trzeba szybko zapomnieć i iść dalej. Wzajemnie musimy też dobrze znać swoją pracę. Tylko dzięki temu możemy sobie pomagać, bo przecież zdarzają się różne sytuacje. Czasami ja się zgubię i proszę Marcina, żeby przerwał rysowanie i pomógł mi odnaleźć się w terenie albo namierzyć jakiś obiekt. Innym razem on zablokuje się przy rysowaniu trasy i proszę mnie o pomoc, spojrzenie na mapę świeżym okiem. Dzięki takiej współpracy często udaje nam się znaleźć rozwiązania kłopotliwych sytuacji.

Zatrzymajmy się teraz chwilę na lataniu precyzyjnym. Czym różni się ono od rajdowego?

– Przede wszystkim wykonuje się je w pojedynkę. Jest ono bardziej precyzyjne, ułożone, dużo dokładniejsze niż latanie rajdowe, na co zresztą wskazuje sama nazwa. Ogólny zarys jest taki sam: tu też dostajemy czystą mapę, na której mamy nakreślić plan lotu, uwzględniając przekazane nam przez organizatorów dane oraz warunki atmosferyczne. W jego trakcie szukamy obiektów. Potem liczy się jeszcze lądowanie. Za niepoprawne wykonanie każdego elementu również dostajemy punkty karne.

Ważne jest dużo ćwiczyć, żeby dojść do perfekcji?

– Dużo. Nie da się wsiąść do samolotu i w pierwszym roku osiągnąć znaczących wyników, które pozwolą powalczyć na arenie międzynarodowej. Ja sportowo latam już 15 lat. Jeżeli ktoś jest wybitnie uzdolniony i dobrze mu idzie, to może po pięciu latach intensywnego treningu będzie w stanie powalczyć w zawodach. Obserwując jednak ten sport od długiego czasu, uważam, że szczyt formy przychodzi dopiero po 10 latach intensywnych treningów.

Pochodzi pan z rodziny o bardzo bogatych lotniczych tradycjach rodzinnych – latali pana oj-



ciec i wujkowie. Mając lotnictwo w genach, pewnie było panu łatwiej?

– Nie wiem, czy o geny tu chodzi, ale rzeczywiście było mi łatwiej, bo wiem od małego obserwowałem ojca i wujków, w każdej chwili mogłem też prosić ich o radę. Po mnie latać zaczęli również moi dwaj kuzynowie, z jednym z nich – Marcinem – tworzę zresztą zgraną załogę, więc rzeczywiście mamy bogate tradycje rodzinne.

Czy kobiety również się w nią wpisują?

– Zaczynają. W zeszłym roku jako pierwsza z nich na szybowcach zaczęła latać moja kuzynka. Ma dopiero 17 lat, więc wszystko przed nią. Sam jestem ciekaw, czy zarazi się tą rodzinną pasją.

MICHAŁ WIECZOREK

Urodzony w 1981 r. w Krakowie reprezentant Samolotowej Reprezentacji Polski, w której odniósł wiele sukcesów w lataniu precyzyjnym (m.in. I miejsce w mistrzostwach świata w 2011 r. indywidualnie, I miejsce w latach 2011 i 2015 w imprezie o tej samej randze w drużynie) i rajdowym (indywidualny i drużynowy mistrz Europy z 2005 r., mistrz świata 2006 w konkurencji indywidualnej i drużynowy tytuł na podobnej imprezie w latach 2010, 2012, 2013 i 2014). Powodzeniem zakończyły się też jego udziały w mistrzostwach Polski – w 2010 i 2011 r. zajął w nich pierwsze miejsce indywidualnie (latanie precyzyjne), zaś w lataniu rajdowym II pozycję w 2012 i III w 2015 r. Jest członkiem Aeroklubu Krakowskiego. Pochodzi z rodziny o długich tradycjach rodzinnych w lataniu. Jego ojcem był Wacław Wieczorek, wielokrotny mistrz świata i Europy w lataniu precyzyjnym i rajdowym. Na co dzień jest pilotem Boeinga 737 linii Ryanair.

Na co dzień zasiada pan za sterami Boeinga 737 linii Ryanair. Jako pilot sportowiec jest pan zależny od nawigatora, natomiast jako pilot samolotu pasażerskiego jest pan tym, od którego zależy mój los jako pasażera. Czy w obu tych rolach czuje się pan równie komfortowo, czy którąś przedkłada pan nad drugą?

– W obu tych rolach czuję się komfortowo. Jako pilot zawodowy mam niewątpliwie większą odpowiedzialność, muszę dbać o komfort pasażerów, zetknąć się z innymi problemami niż podczas sportowej rywalizacji. Daje mi to satysfakcję, ale dużo więcej frajdy mam z latania małymi samolotami na zawodach.

Wielokrotnie był pan nagradzany w mistrzostwach Polski, Europy i świata, w lataniu indywidualnym i drużynowym, w lataniu rajdowym i precyzyjnym, choć częściej w tym pierwszym. Czy zatem je pan woli?

– Rzeczywiście bardziej podoba mi się latanie rajdowe, bo są w nim elementy zaskoczenia, niepewności, improwizacji, no i przede wszystkim daje ono dużo więcej adrenaliny niż latanie precyzyjne.

Pamięta pan swoją najbardziej niebezpieczną przygodę samolotową?

– Na szczęście nie mam takich na swoim koncie i oby tak pozostało. Jedynie trudności, z jakimi musiałem się zmierzyć, to zła pogoda, ale zawsze udawało mi się je pokonać i dolecieć do celu.

Oby tak pozostało. To czego życzyć panu na koniec? Tytuł samo lądowań ile startów?

– Można jeszcze połamania skrzydeł, ale pani życzenia są zdecydowanie najbardziej popularne wśród lotników.

Rozmawiała Justyna Franczuk