

Dla PILOT CLUB listopad 2005 r.

Moja przygoda z akrobacją.....

Samoloty, samoloty do akrobacji to mi się zawsze podobały, jak byłem gdzieś w pobliżu lotniska to kark mnie bolał od podniesionej głowy. Ale to były tylko marzenia, samolot to nie samochód, dobry sporo kosztuje a do tego jeszcze trzeba mieć kosztowną licencję. Samolot turystyczny? Nie, nie dla mnie, szybko by mi się znudził, ja lubię ryzyko i trudne zadania, samolot akrobacyjny to jest to. Chyba zrobię licencję - zapiszę się do najbliższego aeroklubu i będę zawodnikiem na Extrze. No tak, ale chyba niepotrzebnie o moich zamiarach powiedziałem żonie, i bardzo szybko zapomniałem o przelocie nożowym 2 metry nad ziemią.

No i wreszcie nadszedł ten dzień, kiedy mogłem sobie kupić swój własny pierwszy samolot. Kupiłem go w Austrii podczas urlopu narciarskiego. Wieczory mieliśmy wolne, więc łączyliśmy spacerów po pięknych okolicznych miasteczkach z wizytami w sklepach. W jednym z nich zobaczyłem go i pomyślałem – muszę go mieć. Oczywiście kupiłem go niby dla syna.

Mój pierwszy model samolotu treningowego miał 185 cm rozpiętości a napędzany był silnikiem czterosuwowym o pojemności 15 cm. Naukę rozpocząłem 6 lat temu - oczywiście kilka godzin na symulatorze a następnie z prawdziwym instruktorem. Latanie modelem nie jest łatwe i jest bardzo kosztowne. W krótkim czasie mój strych zaroił się od pamiątkowych resztek ogonów. Ale już pod koniec pierwszego sezonu zacząłem latać modelami akrobacyjnymi i znowu przybyło ogonów na strychu. Oj, latanie nie jest łatwe a błędy kosztują, ale zazwyczaj już więcej się nie powtarzają, to jedyna pociecha.

Człowiek się starzeje, wzrok się pogarsza, więc trzeba kupować coraz większe modele. Mam już Yak-a 55SP, który ma 3,3 metry rozpiętości - jest to skala 40% prawdziwego samolotu. Żona zaczęła dbać o mnie, kupuje mi lekarstwa ziołowe na poprawę wzroku. Mniejszy samolot to Extra 330S o rozpiętości 3 metrów. Oba wyposażone są w silniki dwusuwowe boxer o pojemności 150 cm co daje im niesamowitą moc, która jest potrzebna do takich wygłupów tuż nad ziemią, że widzowie oglądający pokazy mówią – *nie, to niemożliwe, to wbrew prawom grawitacji.*

Samoloty te latają wspaniale zarówno kręcąc akrobację lotniczą klasyczną jak również akrobację 3D – jest to taka akrobacja, której

prawdziwe samoloty jeszcze długo nie wykonają. Czyli zawis na śmigle tuż nad ziemią, od czasu do czasu muskając sterem kierunku trawkę, czy jeszcze trudniejszy Rolling Harrier wykonany 1,5 - 2 metry nad ziemią.

Na szczęście widzowie wpatrzeni są w samolot i nie widzą, jak bardzo zdenerwowany jest pilot, jak trzęsą mu się nogi a ręce ma tak spocone, że co chwila, jak tylko może, wyciera je o spodnie. Nic dziwnego, taki model kosztuje ok. 7000 € a Auto Casca nie ma. Ułamki sekund dzielą model od zabrania go w plastikowych workach, jeśli tylko przez chwilę silnik zadławi się w zawisie wykonywanym tuż nad ziemią. Pokaz wykonany przy korzystnej prawie bezwietrznej pogodzie lub przy małym wietrze (do 3 m/s) przez doświadczonego pilota, który potrafi to robić, pozostawia niesamowite wrażenie – modele są bardzo lekkie - te moje ważą ok. 17 – 18 kg i nie lubią większego wiatru.

Pamiętam opinie widzów po ostatnich pokazach na Air Show w Radomiu, że zdecydowanie bardziej podobały się loty modelem niż prawdziwymi samolotami akrobacyjnymi. Modelem lata się na granicy rozbicia a prawdziwy samolot tak nie może, bo przecież siedzi w nim człowiek. Modelem, jeśli się nie uda, to najwyżej ucierpi jakiś kret i duma pilota a w prawdziwym samolocie....

Latanie 3D jest bardzo widowiskowe - lata się nawet pod muzykę, często też z dymem, aby uatrakcyjnić pokaz. Mam przygotowaną muzykę do programu Free Style na luźne pokazy z programem 11 minutowym oraz muzykę i program 5 minutowy na zawody, ale póki co, w Polsce jeszcze nie miałem okazji tego zaprezentować.

Natomiast akrobacja tradycyjna jest piękna, ale musi być wykonana perfekcyjnie. To bardzo trudne zadanie do wykonania modelem, ponieważ pilotowi na ziemi trudno jest ocenić np. prędkość samolotu. Pilot nie ma żadnych urządzeń, które w normalnym samolocie pokazują położenie maszyny. Niezmiernie trudne jest zrobienie szybkich figur, takich, jak np. snap. Figury wykonane prawidłowo sprawiają pilotowi niebywałą satysfakcję, a cały lot z wiązką figur jest naprawdę ciekawym widowiskiem. Osoby nie wtajemniczone, oglądające lot takiego dużego modelu z oddali myślą, że to prawdziwy samolot.

Aby figura była podobna do ludzi trzeba ją przećwiczyć kilkaset razy a jak trzeba, żeby wyszła idealnie to najprawdopodobniej się nie uda. W szczególności na zawodach, kiedy za nami siedzą sędziowie, widzowie i inni piloci. Trzeba posiadać specjalne umiejętności, być odpornym na stres i obytym w zawodach, żeby stanąć na podium.

Trenuję bardzo dużo, nawet do 3 - 4 razy w tygodniu, tylko w ścisłym sezonie, czyli od kwietnia do listopada, każde wyjście na latanie to 2 – 3

godziny, czyli 5 –6 lotów łącznie ze złożeniem modelu i dojazdem, dłuższe latanie nic nie daje - jest się przetrenowanym. Najtrudniejsze są figury wpisane w krąg lub pętlę np. 4 beczki po okręgu każda w inną stronę lub jedna beczka w pętli. Pętla musi być pętlą a krąg kręgiem, zaczynać się i kończyć w tym samym miejscu, wtedy jest efekt. Ostatnio trenuję ósemkę po okręgu gdzie w każdym oczku trzeba zrobić jedną beczkę w prawo a początek i koniec tej figury musi być na wprost pilota – na razie wychodzi mi ósemka, ale chińska. Bardzo dużo pomaga mi oglądanie kaset video z pokazów, gdzie latają najlepsi piloci na świecie, każdą kasetę oglądam kilkakrotnie analizując całe loty, następnie ich naśladowuję i naprawdę mi wychodzi. Najważniejsze to chcieć, obrać cel i dążyć do niego a na pewno się uda.

Specjalne podziękowanie dla moich wspaniałych kolegów Marka Szufy, Wieśka Piotrowskiego, Darka Czekaja i Władzia Jarochońskiego za wprowadzenie mnie w arkana sztuki latania dużymi modelami.

www.wieslawchmielewski.com