

## Wyrwane 1 000 km

Warunek 1000 km to z pewnością cel, który stawia sobie większość szybowników. Od czasu gdy stałem się właścicielem szybowca o rozpiętości 18m ten cel stał się bardziej aktualny. Kilukrotnie „otarłem się” o tę magiczną granicę i wiedziałem, że przekroczenie 1000km w locie deklarowanym w Polsce jest jak najbardziej możliwe. Udało się to wcześniej kilku, co prawda wyśmienitym pilotom, ale mnie również w zeszłym roku zabrakło dosłownie 80 m wysokości aby zakończyć przelot z tym wynikiem.

Przełom maja i czerwca to czas sprzyjający długim przelotom. Prognozy (Topmeteo) wskazywały, że 3 czerwca będzie szansa wykonania długiego przelotu w NE Polsce. Poza kwestiami zawodowymi (organizacja dnia wolnego) pozostały jeszcze dwa istotne pytania: Czy strefy TSA 02 będą dostępne? I jaki wariant trasy wybrać? Rozwahałem start z Olsztyna lub Białegostoku. Olsztyn jest moim macierzystym lotniskiem i chciałem zrobić ten warunek właśnie tam. Dodatkowo byłem w kontakcie z Krzyskiem Łuniewskim i byliśmy umówieni na wspólny lot. Z poprzednich prób wiedziałem, że podczas długiego lotu problemem jest zmęczenie i spadek koncentracji. Obecność kolegi może być wówczas kluczowa. Jednak prognozy na dzień przed pokazywały, że start z Białegostoku będzie możliwy o min. godzinę wcześniej i właściwie byłem zdecydowany jechać do Białegostoku. Decyzja o zmianie planu na Olsztyn zapadła w ostatniej chwili po opublikowaniu przez Topmeteo nowej prognozy, która wyrównywała czas powstania Cu dla Olsztyna i Białegostoku.

Rano 3 czerwca obudziłem się wcześniej i na podstawie prognoz przygotowałem dwa warianty trasy. Najlepsza pogoda miała być w okolicach Białegostoku i dlatego zdecydowałem, że trasa powinna być ułożona w osi E-W. Limit 3 PZ-tów ustawiał trasę jako dwa docel-powroty 500 km. Wszystko zależało od tego kiedy powstaną Cu. Założyłem, że szansę oblotu daje odejście nie później niż 10.30. Określiłem sobie czasy graniczne na PZ-tach i o 7.30 pojawiłem się na lotnisku. Wspólnie z Krzyskiem zmontowaliśmy „29L” i po zatankowaniu o 9.00 dwa ASG 29E stały na starcie. Wcześniej wbiliśmy trasy do naszych LX-ów. Krzysiek też przygotował dwa warianty w zasadzie zgodne z moimi. Ja zadeklarowałem start z Olsztyn Dajtki, następnie Krynki na NE od Białegostoku, powrót na W od Olsztyna do Miłomłyn, znów na E pod samą Białoruską granicę do Rudak i meta w Olsztynie. W wyniku nieporozumienia już w powietrzu okazało się, że Krzysiek wpisał drugi wariant trasy, w którym 2-gi i 3-ci PZ były przesunięte względem moich. Jednak różnice były rzędu kilkunastu kilometrów.

O 09.00 było ponad 20 st. C, niebo było czyste z odrobiną cirrusa. Nie wyglądało to na super pogodę i raczej spodziewałem się, że nie uda się wystartować o 09.40, gdyż na tą godzinę umówiliśmy się z holownikiem na starcie. Jednak o 09.30 zobaczyłem pierwsze Cu na wschód od lotniska. Natychmiast podjąłem decyzję o starcie i holu na 1000 m. Leciwy Jak 12 SP-ABC wspinał się z ciężkim ASG ok. 15 min. Wiedziałem, że muszę zaznaczyć pracę silnika i po wyczepieniu rozpocząłem procedurę. W ASG z pełną wodą bardzo trudno zatrzymuje się śmigło i tak niestety było tym razem. Po kilku sek. pracy silnika leciałem przepadając na minimalnej prędkości aby zatrzymać śmigło. W końcu się zatrzymało, ale straciłem na tym manewrze ponad 200 m. Przekraczając linie startu miałem trochę ponad 700 m wysokości, a pierwsze kłaczki znajdowały się w odległości ok. 15 km pod wiatr 15 km/h. Doleciałem pod pierwszy gasnący kłaczek na ok. 400 m i niestety znalazłem tam tylko zerko. Stałem w nim na ok. 3 min. czekając na rozwój wydarzeń. Widziałem, że za mną i obok tworzą się nowe kłaczki, ale

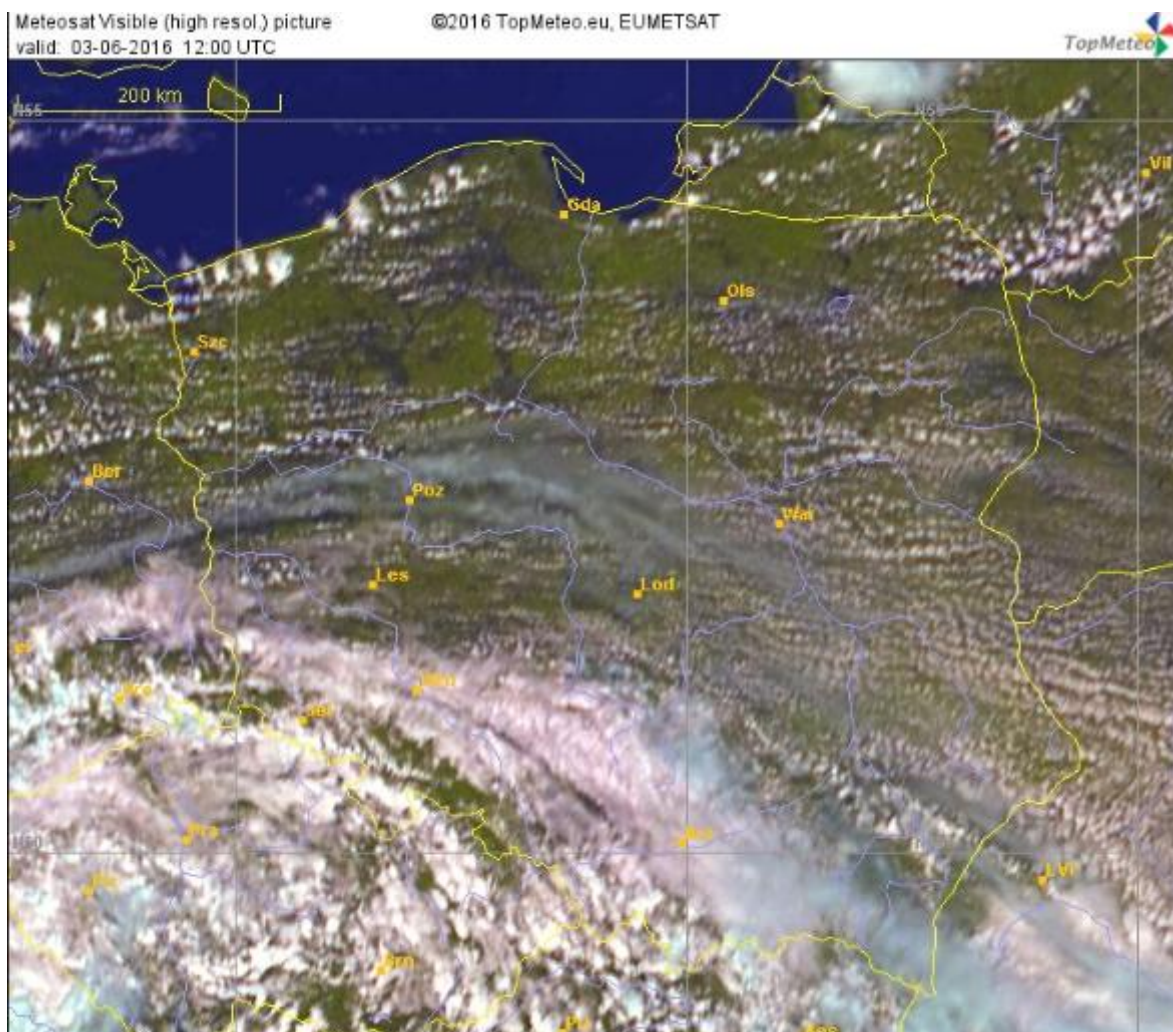
wysokości miałem tylko na jeden przeskok – nie mogłem się pomylić. Na szczęście wybrałem właściwie i na 300 m zacząłem się wznosić, najpierw ok. 0,5 m/s, później ok. 1,0 m/s. Niestety na tym przeskoku, żeby ograniczyć ryzyko zakończenia przelotu już na samym początku wypuściłem 1 min. wody. (ok. 40 l). W międzyczasie Krzysiek, który odchodził ok. 15 min. po mnie zaraz za miastem złapał ponad 2 m/s i szybko mnie dogonił - od tego momentu lecieliśmy już razem. Lot do Krynek nie sprawiał większych problemów, poza zejściem z Puszczy Piskiej, na której niestety nie dokręciliśmy podstawy. To się zemściło później zejściem do parteru, gdyż przez ok. 30 km kilka ładnych Cu nic, albo prawie nic nie chciało nam zaoferować. W końcu na 400 m trafiłem najpierw 1,5 m/s, które później wzmocniło się do ponad 3 m/s. Krzysiek, który dojechał później do komina został trochę niżej. Od tego momentu zaczęła się najszybsza część przelotu. Następną chmura nad bagnami biebrzańskimi znów dała 3 m/s, a chwilę później rozpoczął się szlak, pod którym przelecieliśmy ponad 100 km do samego punktu bez krążenia ze śr. prędkością ponad 160 km/h. Pod szlakiem kolejny raz przekonałem się, że w takich warunkach ASG musi ważyć 600 kg. Z każdym wyciągnięciem Krzysiek mnie doganiał, przed punktem byliśmy już na jednej wysokości, a po punkcie on był ok. 150 m wyżej. Punkt zaliczyliśmy ok. 12.15, czyli zgodnie z limitem, który sobie wyznaczyłem. Na drugim PZ-cie chciałem być nie później niż 14.30, a mieliśmy do pokonania 267 km. Drugi bok początkowo nie przedstawiał problemów, choć niestety nie było już takiego ładnego szlaczka. Łapaliśmy jednak silne noszenia i szybko lecieliśmy do przodu. W okolicach Kolna tworzyła się dziura i zaproponowałem odejście na N nad Puszcę Piską. Krzysiek leciał z przodu i nie trafił komina pod rzędem dużych Cu, które zaczęły się trochę rozlewać. Mi udało się znaleźć 3 m/s i później już z przodu ponad 3,5 m/s. To już był trawers Szczytna i ok. 90 km do Miłomłyna. Wydawało się, że nie będzie problemów, ale znów szereg ładnych Cu nic nie dał, albo nie trafiłem. Mimo wschodniego wiatru zauważyłem, że niektóre Cu miały tendencję do noszenia bardziej od strony północnej. Po sprawdzeniu okazało się, że wiatr zmienił kierunek na 050 st. Znów po ponad 60 km przeskoku i kilku podkrętkach w słabszych noszeniach w końcu 30 km przed punktem trafiłem 3 m/s. Miłomłyn zaliczyłem o 14.15, czyli o 15 min. przed wyznaczonym limitem. Prędkość drugiego boku wyniosła ponad 135 km/h, czyli przyzwoicie. Limit meldowania na trzecim PZ-cie założyłem sobie na nie później niż 17.00. Początek 3-go boku wskazywał, że jest duża szansa, że uda się być dużo wcześniej. Pierwsze 3 cu dały ponad 3 m/s, a w okolicach Spychowa trafiłem komin dnia – 4,4 m/s do 2 200m. Niestety od tego momentu zaczęły się schody. Najpierw popełniłem pierwszy poważny błąd tego dnia odchodząc mocno (40st) na N pod tworzący się szlaczek (tak wyglądał), który niestety nie dał spodziewanych noszeń – nałożyłem dużo drogi, a znajdowałem tylko 1,5 m/s. Zszedłem z Puszczy Piskiej na 1 300 zamiast na 2 000 m. Przede mną był pas słabszej pogody, ale zaskoczył mnie, że aż tak słabej. Nie dało się znaleźć nic godnego wykręcenia. Wytracałem wysokość i podkręcałem w niecałych meterkach. Czas uciekał i zacząłem czuć, że przegrywam. Lecący za mną Krzysiek (miał 2-gi PZ dalej na zachód) również przeżywał podobny kryzys. W końcu o okolicach Knyszyna zobaczyłem lepsze chmury dające nadzieję, na szybszy lot. Dopiero trzecia dała 2,5 m/s i nadzieja odżyła. Było już jednak późno i Krzysiek podjął decyzję, że wraca. Ja postanowiłem lecieć dalej. Robiło się późno, ale wciąż mieściłem się w swoim limicie dającym szansę na ukończenie przelotu i pokonanie 1000 km. Fizycznie czułem się dobrze, choć żałowałem, że nie zabrałem batoników – dodałyby mi potrzebnej energii. Byłem jednak gotowy na kolejne 3 godziny walki. Rudaki zaliczyłem o 16.45, czyli 15 min. przed wyznaczonym limitem. Prędkość odcinka 109 km/h miała mniejsze znaczenie, teraz liczyło się tylko pokonanie 240 km dzielących mnie od lotniska w Olsztynie i 226 km, które dzieliły mnie od granicy 1000 km. Niestety po pierwszych 40 km na trawersie Białegostoku zobaczyłem, że lot do Olsztyna jest niemożliwy. Jeszcze poleciałem w kierunku WE pod ostatniego na tym kierunku Cu, ale nic już nie dał. W stronę Olsztyna, na zachód i północ niebo było zupełnie czyste. Jedynie na kierunku SW wisiły na niebie szczątki Cu.

To był moment decyzji co robić dalej. Pchać się z wysokości, którą miałem w stronę Olsztyna i liczyć na cud, czy znaleźć inne rozwiązanie? Na cud nie liczyłem, wiedziałem, że zanik warunków o stosunkowo wczesnej porze (17.30) musiał być spowodowany napływem masy, która wytłumiła termikę. Przypomniałem sobie niedawną rozmowę z Witkiem Czarnikiem o wariantach tras 1000 km. Witek mówił, że ma zaplanowany wariant z 3 PZ-tami, i po 3 PZ-cie wybiera kierunek najbardziej korzystny zakładając, że kończy w polu, byleby pokonać 1000 km - oczywiście na Jantarze std. Ta sytuacja pasowała do mojej, tyle, że nie musiałem kończyć w polu, gdyż miałem silnik i pełen bak paliwa. Skierowałem dziób ASG w stronę kłaków, które wisiały w rejonie Tykocina trafiłem ok. 1,5 m/s do 1 500 m, później jednak w okolicy Wysokiego Maz. udało się w 2 m/s wykręcić sufit – 1 800 m. W okolicy Śniadowa jeszcze niecały meterek, ale tylko do 1 400 m i dalej już czyste niebo, choć na horyzoncie na południu było widać wypiętrzone Cu. Z tych 1 400 m przeleciałem ponad 50 km i do pokonania 226 km dzielącego mnie od Rudak brakowało ok. 50 km. Podczas tego długiego przeskoku znalazłem tylko zmniejszone opadanie. Dolatywałem do Różana na ok. 500 m i czułem, że za chwilę mój lot dobiegnie końca. Zastanawiałem się gdzie jeszcze mogę znaleźć noszenie. Na lasy już nie stawiałem, wybrałem zabudowania miasteczka, ale dały tylko opadające zerko. Postanowiłem lecieć stroną nieodległej Narwi z piaszczystą plażą - liczyłem jeszcze na ten kontrast. Za rzeką na lasach w odległości ok. 10-15 km stały rozmyte Cu, które widziałem wykręcając się w okolicy Śniadowa. One oczywiście były poza moim zasięgiem. Pomyślałem tylko, że jeżeli odpalę motor to polecę tam mimo, że to w przeciwnym kierunku niż Olsztyn, aby sprawdzić czy noszą. Tymczasem wybrałem pole, do którego polecę w przypadku jeśli motor się nie uruchomi. Dolatując do rzeki poczułem jednak, że powietrze żyje. To pobudziło do działania i wzmocniło koncentrację – liczyły się sekundy i centymetry. W pierwszym mocniejszym podmuchu założyłem i wiedziałem, że mam komin. Nie bąbel, nie podmuch ale zdecydowany komin – nosiło do metra. Pusty ASG, na pełnych klapach chodził ciałniutko, a ja dziękowałem Bogu za ten prezent. Krążyłem i zastanawiałem się ile wysokości potrzebuję. Do 1000 km brakowało, wg szacunkowych obliczeń ok. 50 km. Przyjąłem, że jeśli wykręcę 1000 m to mam szansę zrobić tysiąc, ale będę musiał lądować w polu. Jeśli uda się wykręcić 1 300 m to zrobię tysiąc i wrócę do Olsztyna na silniku. Noszenie się skończyło na 1 300 m ☺

Włączyłem radio (wyłączyłem wcześniej żeby mnie nic nie rozpraszało) i wywołałem Krzyśka, który jeszcze latał dolatując kilometry do OLC. Powiedziałem, że chyba uda mi się zrobić otwarte 1 000 km i później będę wracał na silniku i żeby się nie martwili, że nie dają znaku życia. Wyprostowałem na kierunku zachodnim rozpoczynając ostatni przeskok na tym przelocie. O 19:18 po 9 godzinach i 32 minutach lotu będąc na 250 m nad teren, w odległości 227 km od Rudak uruchomiłem silnik i wróciłem do Olsztyna. Powrót do Olsztyna poza tym, że silnik okresowo warczał był również fantastycznym przeżyciem. Lecąc w pięknej scenerii kończącego się dnia smakowałem sukces i wspominałem ważne momenty lotu. Myślałem, że fajny jest taki lot, niezależnie od odległości, kiedy masz możliwość doświadczyć pierwszych i ostatnich tchnień termiki – cały dzień termiczny w powietrzu.

Warunek 1 000 km jest jakąś umowną granicą, ale zdecydowanie raczej o charakterze symbolu, niż rzeczywistym wyznacznikiem umiejętności (zwłaszcza jeśli się leci ASG). W Polsce mamy tylu genialnych pilotów i w zasadzie trudno pojąć skąd taka ich koncentracja. Osobiście od wielu z nich się uczyłem, obserwując ich, rozmawiając, latając na zawodach. Wielu stanowi wciąż inspirację: Zbyszek Nieradka, Sebastian Kawa, Karol Staryszak to giganci. Jednocześnie martwi, że w moim klubie poza garstką zawodników na najwyższym poziomie, ale niestety już nie juniorów, nie ma dopływu świeżej krwi. Więc może ten lot będzie dla, któregoś z nich inspiracją ☺

PS. Teraz wytłumaczenie dlaczego taki tytuł. Po wylądowaniu w Olsztynie wiedziałem, że moja kalkulacja odległości była bardzo szacunkowa. Po zapisaniu pliku i odczytaniu zapisu lotu program SeeYou pokazał odległość FAI po 3 PZ-tach: 999,07km. Pomyślałem, że to żart losu. Jestem Mistrzem Świata w zbliżaniu się do odległości 1 000km. Jednak pozostawał wciąż promyk nadziei co do interpretacji momentu odejścia. SeeYou to tylko program, nie uwzględniający niuansów regulaminu. Zadzwoiłem do Witka Czarnika i poprosiłem o analizę lotu. Zwróciłem uwagę na fakt, że silnik pracował kilka sekund, ale śmigło długo wiatrakowało wytwarzając hałas, który program interpretował jako pracę silnika. Witek potwierdził przekroczenie 1000 km. Również Andrzej Czop, do którego zwróciłem się z podobną prośbą wydał pozytywny werdykt. 1 001,6 km wg Andrzeja to odległość tego lotu wg regulaminu FAI. Wydarłem ten tysiąc.



O 14.00 byliśmy w okolicach Olsztynka. W stronę 3 PZ-u piękna pogoda, ale już jest widoczny spływ bezchmurnej masy z północy, który później uniemożliwił powrót do Olsztyna



Wynik dzienny OLC – tego dnia Olsztyn zrobił dwa najlepsze wyniki na świecie:

POS Program CEEMEA - ... Suggested Sites Submit a Request QlikView - AccessPoint Kurski wygwizdany w ... Vacation\_info - All reporti...

**OLC** Innovations for soaring Segelflugszene Gliding ParaHangGliding ModelGliding

Scoringregion - Period Worldwide 2016 OLC-Punktacja BHC-Punktacja Deklaracja lotu Zawodnik Reguly

### Punktacja Dzienna OLC 2016

(Worldwide / 2016-06-03) 2016-06-03 [255] Search Filter Ex

255 items found, dis

#	punkty	nazwisko	km	fai-km	km/h	Miejsca Startu	klub	statek powietrzny	start	ko
1	875,87	<a href="#">Bogdan Dorozko (PL / )</a>	1 015,08	90,7	106,02	<a href="#">Olsztyn Dajtk... (PL)</a>	Aeroklub Warminsko-M...	ASG 29E/18m	07:32	18
☺ ☺ ☺ Not three, but one smiley for each competitor who supports us... for more information please click here.										
2	880,87	<a href="#">Krzysztof Luniewski (PL / )</a>	986,61	126,1	108,39	<a href="#">Olsztyn Dajtk... (PL)</a>	Aeroklub Warminsko-M...	ASG 29E/18m	07:49	17
3	846,69	<a href="#">Bernd Goretzki (DE / ST)</a>	832,94	561,7	92,46	<a href="#">Locktow (DE / BB)</a>	FSV Elbe-Elster	Ventus 2cM/1...	07:40	16
4	752,66	<a href="#">Tony Smolder (US / R10: AR KS LA MO-W NE OK)</a>	764,18	312,9	133,42	<a href="#">Moriarty (US / 9)</a>	Soaring Club of Hous...	LS 8/18m	18:21	00
5	736,54	<a href="#">Arian Kuhl (DE / BB)</a>	679,23	657,5	101,34	<a href="#">Eisenhüttenst... (DE / BB)</a>	FSV Eisenhüttenstadt	JS 1 C TJ Re...	09:33	16
6	712,82	<a href="#">Henning Winkelmann (DE / NI)</a>	652,22	829,7	89,18	<a href="#">Hodenhaagen (DE / NI)</a>	AC Hodenhagen	Ventus 2cM/1...	08:50	16
7	690,13	<a href="#">Alvaro Jimenez Aguayo (ES / )</a>	667,49	558,5	105,99	<a href="#">Ocana Toledo ... (ES)</a>	Aeroclub de Ocana	ASH 31/21m	11:25	17
8	689,42	<a href="#">Keith Essex (US / R11: CA-N GU HI NV)</a>	823,75	57,8	146,01	<a href="#">Minden-Tahoe (US / 11)</a>	Minden Soaring Club	JS 1 C Revel...	19:31	01
9	670,79	<a href="#">Krzysztof Wierciach (CA / ON/O)</a>	518,96	506,0	76,78	<a href="#">Rockton SOSA ... (CA / ON/O)</a>	SOSA Gliding Club	Std. Jantar	15:42	22
10	651,66	<a href="#">Andre R. Pepin (CA / ON/O)</a>	609,39	553,6	84,27	<a href="#">Hawkesbury (CA / ON/O)</a>	Montreal Soaring Cou...	LAK 17B FES ...	15:32	23
11	650,02	<a href="#">Michael Graves (US / R9: AZ CO NM UT WY)</a>	655,52	393,3	117,78	<a href="#">Moriarty (US / 9)</a>	Moriarty Soaring	JS 1 B Revel...	18:09	23
12	631,32	<a href="#">Adam Sadowski (PL / )</a>	552,13	264,0	77,88	<a href="#">Bialystok Kry... (PL)</a>	Aeroklub Bialostocki	Std. Jantar	08:08	15


Tak wyglądał zapis lotu:


**Flight info**

Date: Friday, 03 June 2016  
 Airfield: Olsztyn Dajtki  
 Region: Poland

Sailplane: ASG-29E 18m  
 Class: 18 meter class  
 Registration: D-KTKL  
 Comp. Id: 29L

**Performance**

 Free distance  
**1,003 km** 8,420 pts

 Distance with up to 3 Turn Points  
**1,001 km** 1010 pts  
 104.60 km/h  
 9:34:33

**OLC 1,018 km (106.34 km/h)**

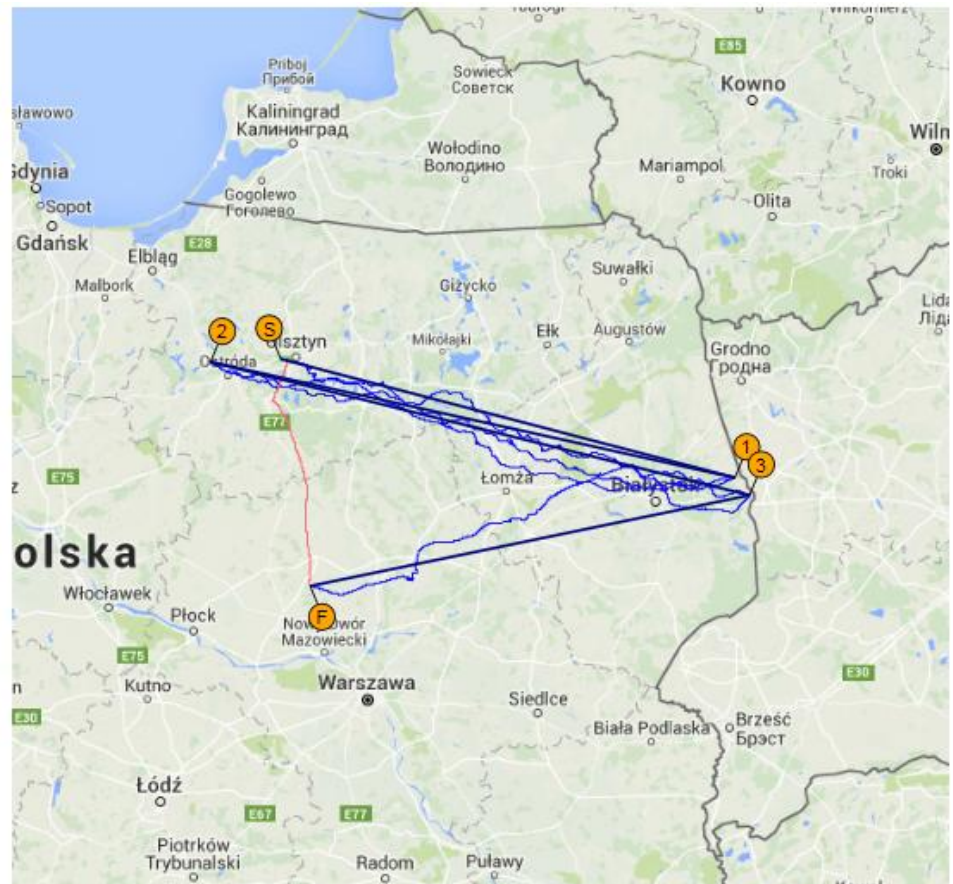
**Flight details**

Flight time: 10:48:14 (09:32:48 - 20:21:02)  
 Soaring time: 9:34:33 (09:44:24 - 19:18:57)

Soaring start: 1174 m  
 Maximum height: 2,322 m  
 Max height gain: 1,934 m

Timezone: UTC+2

**Notes**



## Fotostory:



Krzysiek w drodze na start

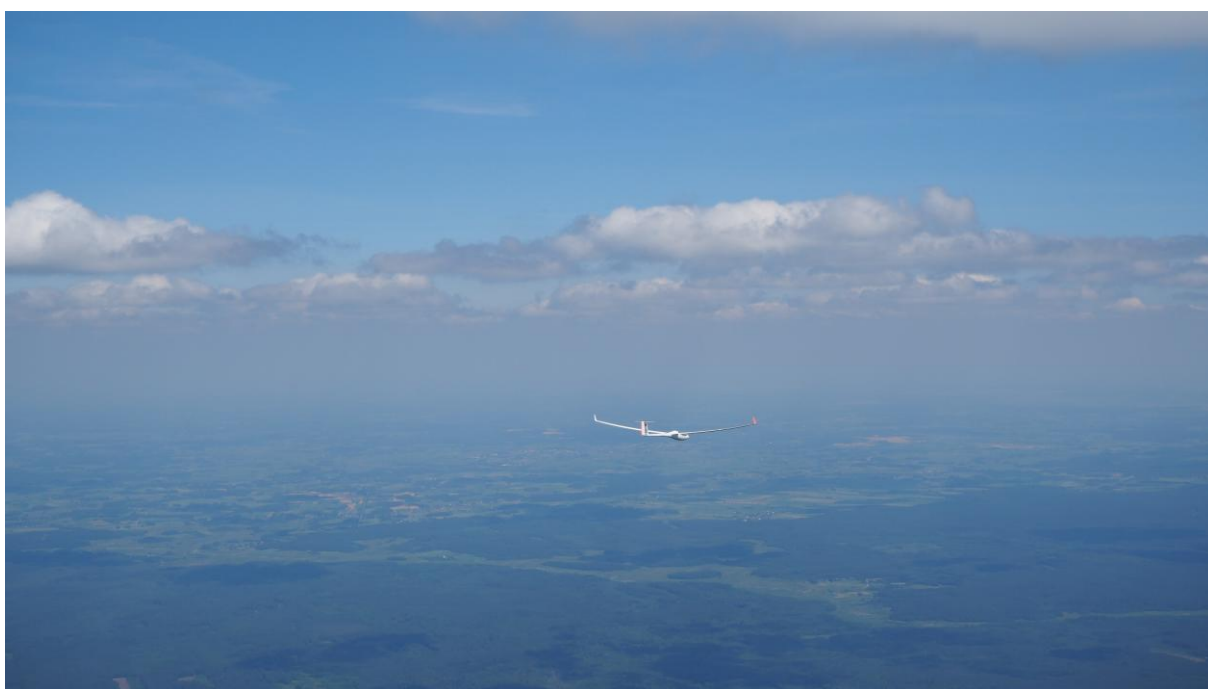


09.00 – „29L” i „29” gotowe do lotu





09.30 – start przy błękitnym niebie, choć na wschodzie wyskakują pierwsze kłaczki.



W drodze do Krynek (1 PZ)



Trawers Olsztyna w drodze do Rudak (3 PZ) – niebo oferuje piękne warunki.



Puszcza Piska - tu wciąż piękna pogoda.





Komin w okolicach Puszczy Knyszyńskiej - uśredniacz pokazuje 3,7 m/s. Wcześniej ok. 100 km walki w parterze.



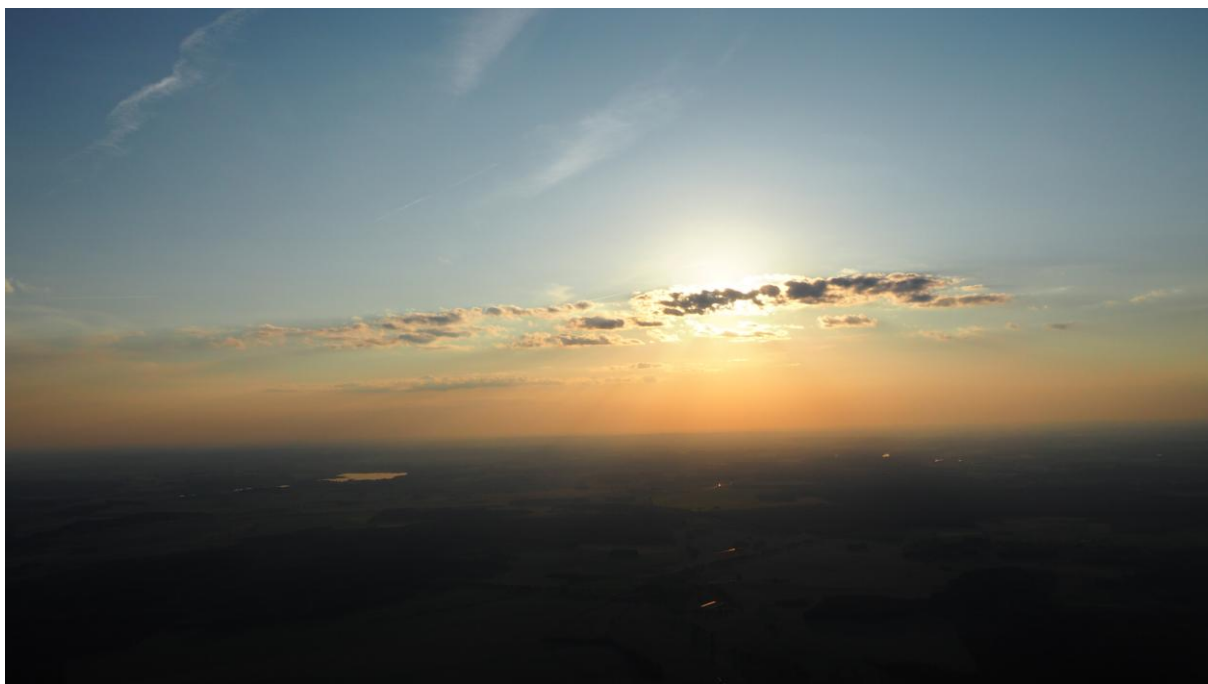
Po 3 PZ-cie w stronę Białegostoku – jeszcze wszystko jest ok.



Widok nieba o 19.26 po uruchomieniu silnika i rozpoczęciu powrotu do Olsztyna. Po skrzydle widać rozmyte Cu w okolicy Narwi i Ostrowii Maz. gdzie wykręcałem ostatni komin.



Ciechanów i widok nieba w kierunku skąd powinienem lecieć do Olsztyna. Niebo czyste od prawie 2 godzin. Na horyzoncie widać linię zbieżności, która spowodowała problem dla tego rejonu.



Widoczne ślady po gasnącej termice w rejonie Olsztyna, która tam pracowała do 19.00



Rejon Olsztyna – jak tu pięknie!





Zadowolony pilot



Wyjście z kabiny po 10 godz. i 48 min. lotu. Tylko kabina ASG umożliwia samodzielne wyjście.



Z Grześkiem Hyrkowskim. Hmm... SeeYou pokazało 999,07 km. Mina pilota mówi wszystko