

## **Amikor a versenyzés fontosabbá válik, mint az életünk**

Eredeti szöveg: Karol Staryszak (soaring.eu) Fordította: Kiss Adrienn

(A cikk az FCC Gliding alatt, áprilisban történt baleset kapcsán íródott.)

### **Visszaugrani az időben**

Mindannyiunk életében volt olyan pillanat, amikor azt kívántuk, bárcsak valamit máshogy csináltunk volna. Tudjuk persze, hogy ez nem lehetséges, nincs időgépünk, hogy megváltoztassuk bizonyos események menetét. Ez az élet: minden cselekedetünknek megváltoztathatatlan következménye van. Lehetetlen visszaadni az életét barátunknak, Marcin-nak, bár mindent megadnék ezért. Valahogy nem tudok összecsomagolni és elhagyni Prievizát. Újra és újra rekonstruálok fejből a történeteket, és ez nem hagy aludni éjszaka sem. A barátaim segítettek a roncsok eltakarításánál, és én is szeretnék tenni valamit, és az egyetlen ötletem az, hogy papírra vessem a gondolataim. Elnézést kérek mindazoktól, akiknek a gyász nehéz pillanataiban fájdalmat okozhatok, de nem tehetek mást, mint hogy őszintén leírom az igazságot, a véleményem. Én is sírva írom ezeket a sorokat, de tudom, hogy tennem kell valamit.

### **A kapkodás a repülésben biztos út a katasztrófa felé**

Az a bizonyos tragikus nap elég feszülten indult: a reggeli eligazítás előre lett hozva 10 órától 9 órára. Bár ezt már említették korábban a szervezők, sokakat azért meglepetésként ért. Mindenki igyekezett megtölteni a repülőjét vízzel, nagy zűrzavar volt a griden. Néhány pilóta már kész volt, de én egy kicsit le voltam maradva. Szerencsére úgy határoztam, hogy egy nyugodt reggeli fontosabb, így befejeztem az étkezést, nem mentem eligazításra, hanem elhatároztam, hogy inkább feltöltöm vízzel a gépet. Mivel az összes csap foglalt volt, ezért mégis mentem eligazításra, felkaptam a feladatlapot, és újra kimentem a gépet tölteni. A gomolyfelhők már alakultak, és megerősítették, hogy 10-kor indul a vontatás. Nekem ez túl korainak bizonyult, de azért elkészültem... hátra toltam, hogy akkor szálljak fel, mire az összes osztály gépei már a magasban vannak. Néhány perccel felszállás előtt már kész voltam, volt időm figyelni az eget, küldeni még egy SMS-t és pihenni. Sok pilótát láttam viszont, aki az első sorban lévő repülőgéphez futva ment.

### **A legjobb pilótákat követve repülni**

Repülésem nagy része alatt Sebastiant követtem. Hihetetlen repülés volt a hegyekben, nehéz időjárási körülmények között. Megközelítettük a Tátrát, de csak turbulens lejtőzési lehetőség volt, a hegyek tetejét hófelhők takarták el, és 30 km/h-s szél fújt. Nem lepődtem meg, volt olyan, hogy Sebastian gyorsan megemelkedett, én pedig 300 m-rel alatta maradtam. Ahelyett hogy maradtam volna abban az emelő légáramlatban, egy másik gépet követtem. (500 m AGL) Még tele voltam vízzel. Miért? Alig 100 km-t tettünk meg, és még 500 km hátra volt. Tiszta hülyeség. Az időjárás a lengyel oldalon tovább romlott. Erős kétségeim voltak afelől, hogy találunk alkalmas leszálló terepet előttünk, és mondtam is az ismerősömnek. Ő azonban emlékeztetett, hogy neki van motorja, na és ez egy kijózanító pillanat volt számomra. Visszafordultam, a lejtő már nem emelt, de egy szép füves területen landoltam. A szívem 300-at ütött percenként. Kiszálltam a repülőgépből. A környéken nem volt senki, ezért mosolyogva hangosan is kimondtam, amit gondoltam: Az élet szép! Olyan boldog voltam, hogy biztonságosan földet értem, hogy énekelni lett volna kedvem.

## **A mezőn**

Boldog voltam. Örültem, hogy ismét jobbra fordult az időjárás, és vitorlázó repülőgépek termikkeltek felettem. A Nap újra előbújt, szép gomolyfelhők alakultak, és csönd volt, csak a madarak énekeltek. Kicsit körbejártam a környéket, élveztem a látványt. Felhívtam Marcint, aki bizonyára már legyőzött engem, de nem vette fel. Gondoltam, hogy szerencséje volt, mert valószínűleg hátra maradt, kivárta a jó időt, és most otthon van... vagy épp megfordulta a fordulópontot, és hazafelé tart.

## **Mint egy birkanyáj**

Csapdába estünk azzal, hogy mást követtünk, és elfeledkeztünk saját magunkról. Ez a valaki lehet sokkal jobb, mint mi, ahogy az Sebastian és az én esetemben is van. Talán ő több mindent lát meg, megvan a saját terve, mi pedig az ő segítségére számítunk. Öreg hiba! Kritikus helyzetekben egyedül maradunk, mindenféle segítségnyújtás nélkül! Mindig legyen saját tervünk! A pilóta, aki előttünk van, más perspektívából tekinthet egy helyzetre, többre képes, kevésbé stresszes, ezáltal kevesebb hibát is vét. Minél ügyesebb valaki, annál erősebb a termik, annál jobban tart a lejtő, annál kevesebb a turbulencia. Ha alacsonyan vagyunk, és magasabbra szeretnénk jutni, tulajdonképpen kicsit le kell lassulnunk, ki kell tekerni egy termiket a plafonig, és elkerülni azzal a hibákat, hogy a saját repülésünket optimalizáljuk.

Ezen a balsorsú napon megfeledkeztem minderről, követtem Sebastian, bár alacsonyabban voltam, mint ő, és a domborzat sem volt ideális. Gyakran hallottam, hogy repülj valaki mögött, és tanulj belőle. Szerintem csak úgy lehet tanulni, ha rádióztok, ezzel különböző opciók megvitathatóak lesznek, hogy pl. mit csinálj, ha a lejtő vagy a termik nem emel. A passzív követés csak ostobábbá tesz. Az egyetlen út ahhoz, hogy tanulhass az, ha összehasonlítod mások döntéseit a sajátjaiddal. Néha tereppel fizethetsz az ötleteidért, de néha meg te döntesz jobban másoknál, ez így természetes. Ez adja a legnagyobb elégedettség érzését.

Emlékszem egy olyan versenyre, amikor Janusz Centka-val mindketten Jantar 2B-vel repültünk, gyenge időjárási körülmények között. Elkezdett esni, és úgy tűnt, a terepezés elkerülhetetlen lesz. Janusz azt mondta, nem messze van egy jó terep egy út mellett. Én még nem láttam azt a terepet, de találtam egy másik elég jó terepet, és leszálltam ott inkább. Hátszélben tudtam leszállni, és természetesen elfelejtettem a futót. Janusz 2 km-re odébb kényelmesen leszállt, minden probléma nélkül. Akkor jó döntést hoztam? Természetesen! Csak az szégyen, hogy túl későn hoztam meg.

## **Repülés motorral**

„Bárcsak lenne motorom” – gondoltam a Tatra lábainál. Most már otthon lennék. Most már úgy tűnik nekem, hogy vállaltam volna a kockázatot, és repülök tovább. Talán sikerült volna megfordulni a fordulópontot, de az is lehet, hogy sokkal rosszabbul végződött volna. Nem zárom ki annak a lehetőségét, hogy én is nyomultam volna előre, ahogy Marcin tette. Bár a motorral repülés szellemi és gyakorlati felkészültséget is igényel, hiszen azt is számításba kell venni, hogy nem indul a motor. Találnod kell egy jó terepet, eltervezni a leszállást, futó kint, és ekkor, biztonságos magasságban jöhet a motorindítás.

Egyszer láttam egy barátom, amikor a reptér felett végzett motorindítást hátszélben, csaknem összetörte magát. Én kétszer szálltam terepre olyan géppel, amiben volt motor, mivel tudtam, hogy már túl alacsony magasságon vagyok a motorindításhoz. Néhány évvel ezelőtt 500 méter magasságban nem indult a motor, akkor is terepre kellett szállnom. Kicsit sok ilyen eset volt már... emlékszel Henio Muszczyński-re? Nem hiszem, hogy a motorja valaha beindult volna.

Tanulság: mindig ALKALMAS TEREP FELETT indíts motort. Szükséged lehet rá, ha sikertelen az indítás. Van az a magasság, hogy nem kockáztathatod a motorindítást, csak szimplán a terepre szállás lehet opció.

### **Terepre szállás = büntetés**

Nehéz meghozni azt a döntést, hogy márpedig terepre kell szállnod, ha a többiek még repülnek... habár tudod, hogy közeleg a repülésed vége, és hogy most az eddig nehezen megszerzett pontjaiddal kivívott helyezést eldobod.

Egyszer terepre szálltam a világbajnokság utolsó napján, ezzel az első helyezésem elveszítve. Hatalmas csalódás volt. De tudod, mit gondolok most erről? Nem érdekel. Nem emlékszem, ez melyik évben történt, ha nem lenne videóm a díjátadó ceremóniáról, arra se emlékeznék, hogy ott voltam. Szóval mi van akkor, ha nem kaptam meg az első helyért járó medált? – van egy másik ilyen medálom, és azt se tudom, hol van. A legfontosabb érzés a repülésben a személyes elégedettség. Ha nem vagy elégedett egy olyan verseny után, ahol nem lettél első, hagyd abba a versenyzést. Teljesen felesleges, és csak bajba sodrod magad.

Terepre szállni mindig visszaesés. Néha ez a helyezésed elvesztésébe kerül, néha csak egy késő esti hazaérésbe, egy sietős másnap reggelre, de meg kell engednünk magunknak, hogy örülhessünk egy jó, biztonságos terepre szállásnak. Ajándékozd meg magad, vegyél magadnak valamit, menj el vacsorázni... másokat is erre buzdíts. Ha úgy gondolod, hogy egy terepre szállás vagy egy elveszített verseny nagy bukás, akkor gondolj Marcin-ra.

### **Verseny előtt**

Gyakran hallottam versenyek előtt, hogy „Mutasd meg nekik, hogy kell ezt csinálni.” Ez a legrosszabb dolog, amit mondatsz egy pilótának repülés előtt. De akkor mit kellene mondani?

„Repülj az élvezetért. Érezd jól magad. Élvezd, hogy kiszabadulsz a mindennapokból. Hozd meg a saját döntéseid. Nyerj minél több tapasztalatot. Nem az a lényeg, hogy nyersz e, hanem hogy élvezd. Először a móka, aztán az eredmény. Ha nem vagy benne biztos, hogy valamit jól csinálsz, akkor ne csináld. Teljesen mindegy, hogy mi a verseny neve, amin részt veszel (lehet ez a világbajnokság vagy az FCC is) csak az a lényeg, hogy épségben érij haza.”

Egyszer azt írtam magamnak egy cetlire „Gondolkozz előre”, és kiragasztottam a műszerfalra, hogy mindig lássam. Ha elfeledkezek erről, hajlamos vagyok olyan döntéseket hozni, ami bajba sodorhat.

## **A verseny szervezők és a feladat kiírók felelőssége**

Gyakran mondják a pilóták, hogy a rendezőknek mit kellene és hogyan csinálni... csináljanak egyszerűbb feladatot, olyan útvonalat jelöljenek ki, ahol végig vannak jó terepek, egyszerre ne szálljon fel annyi gép stb.

De a feladat nem egy parancs, nem muszáj megrepülni: a döntés csakis a tiéd! Ha olyan útvonalon megyek, ahol nincs terep, és visszafordulni se tudok, vagy rosszul számoltam a végsiklást, vagy felhőbe repülök – ez csakis az ÉN felelősségem.

Az FCC utolsó napján nagyon közel volt a sikerhez: egy termik, vagy egy kicsit több besugárzás talán segített volna Marcin-nak és a többieknek visszaérni. Aznap este lett volna sok sztori, hogy a pilóták hogy mentették ki magukat szorult helyzetükből... nem árt észben tartani, hogy milyen vékony a választóvonal a nagy siker és a tragikus balszerencse között. Repülés után soha nem mond magadnak, hogy valamit inkább be kellett volna vállalnod. Ha olyan döntést hoztál, aminek az eredménye biztonságos leszállás volt, akkor az volt a legjobb döntés, és megérdemled a világbajnoki címet.

## **Akkor vagy győztes, ha határozott döntést tudsz arról hozni, hogy megszakítod a feladatot, és terepre szállsz biztonságosan!**

Biztosíthatlak róla, sok profi pilóta van, aki erre egyszerűen nem képes. Nyilvánvalóan a szervezőknek minden szempontot figyelembe véve kell kiírni a feladatot, de nekünk pedig be kell kalkulálni, hogy hogy ők sem tévedhetetlenek, és akaratlanul is bajba sodorhatnak minket.

Találkoztam olyan szervezővel versenyen, aki nem tudott figyelni az én egyéni kis problémáimra, megvoltak a maga céljai, nem érdekelt az én ügyem. Nekünk, pilótáknak, ezekkel a dolgokkal szemben immunisnak kell maradnunk, és megálljt parancsolni magunknak.

Az én kérésem a szervezők felé: vegyék jobban figyelembe a gyengébb pilótákat is, ne csak Sebastian-ra gondoljanak, aki hangsebességgel képes repülni. A kérésem pedig a pilóták felé: ne kritizálják a szervezőket, ha szerintük túl rövid egy feladat, nem úgy kellene kiírni stb. Ha úgy látod, hogy a szervező segítséget igényel, hozzatok létre egy kis csoportot, akik segítik a feladat kiírást. Tudom, ez nem sportemberhez méltó, de egyébként sem annyira fair a vitorlázórepülés... És a kérésem a földi emberekhez, a csapatkapitányokhoz: ha látjátok, hogy valami nincs rendben, szóljatok!

Végül, de nem utolsó sorban a kérésem mindenkihez: Ha úgy érzitek, nem úgy mennek a dolgok, ahogy menniük kellene, állítsátok meg az események lavináját, szálljatok terepre, és menjetek vissza a reptérre. Tegyetek meg mindent, hogy a nap jól végződjön. Egy hónapon, vagy akár egy éven belül újra versenyezhetesz, újra felszállhatsz, újra gyakorolhatsz – azaz nem veszítesz semmit.

## **Hatalmas energiaszükséglet**

Hajlamosak vagyunk elfeledkezni arról, hogy mennyi energiára van szükségünk, amikor repülünk. Nagyon egyszerű: megtöltjük a szárnyakat 150-200 liter vízzel, autóval kihúzzuk a gridre, 600 méterre felvontatunk. Ezután, kis mozdulatokkal fordulunk, gyorsítunk, lassítunk. Nem érezzük, hogy mennyi energia kell ahhoz, hogy 600 m-es magasságba jussunk és mennyi energiát kapunk a termikek által. Ez a sok energia mind elvész, amikor leszállunk.

Gondolj arra, milyen fárasztó 10 emeletnyit lépcsőzni. Egy repülőgép 10-szer olyan nehéz, mint a testünk, 10-szer olyan magasra emelkedik, mint egy 10 emeletes lakás magassága, és mégis 2 ujjal irányítjuk. Amikor a vitorlázó repülőgépek földhöz csapódnak, azt ezek alapján csak egy robbanáshoz tudom hasonlítani. Ha valaki ezt a pillanatot túléli, azt csodának kell tekinteni.

### **A verseny megnyerése**

Sorozatosan azt írom, hogy nem éri meg, nem kell kockázatokat vállalni, de ha őszinte akarok lenni, mindannyian sikeresek szeretnénk lenni. Nem arathatjuk le úgy a babérokat, hogy ne lenne némi kockázat. A nyerés a katasztrófa ellentéte. Jól felkészülten, korán megérkezel a versenyre, teljesen kipihelve. Mentálisan fel kell készülni a sikerre, de a vereségre is.

Egy verseny megnyerése sorozatos jó döntésekből áll, szükségtelen kockázatok vállalás nélkül. (szükséges kockázat pl. a terepre szállás) Néha a hencegő, kockázatokat vállaló figurák nyernek, de azért az kivételes. Az ő stílusukban repülve nyerhetsz versenyt, de meg is halhatsz. A verseny, amit meg fogsz nyerni, általában jól megy, azt érzed, hogy semmit nem erőltetsz, csak szimplán működnek a dolgok. Ha nagyon nyerni akarsz, és nem mennek jól a dolgok – engedd el. Ehelyett inkább koncentrálj arra, hogy miért is repülsz, miért szereted a repülést. A vitorlázórepülés gyönyörű sport, és azokkal töltheted az idődet, akiket szeretsz. Ha megtalálod az egyensúlyt a repülés öröme és a verseny élvezete között, garantálhatom, hogy fogsz nyerni. Talán nem a versenyt nyered meg, de az elégedettséged biztosan.

### **Az élet megy tovább**

Marcin már elment. Miért érintett ez engem ennyire mélyen? Talán mert csodálatos ember volt. Nem ismertem annyira jól, de éreztem, hogy a barátja voltam – csak így egyszerűen. Nyitott volt, őszinte, és rendkívül szerény. Normális volt! Az ember azt szeretné, ha csak ilyen személyek vennék körül. Tudom, milyen kemény nap volt az neki, hol halt meg, tudom, milyen nehéz volt eldönteni, hogy terepre kell szállnia, amikor a többiek még repültek. Tudom, hogy lehettem volna a helyében. Lehettem volna olyan helyzetben, hogy elfogy a szerencsém, nem áll helyt a tudásom vagy a megérzésem. Tudom, hogy amikor már késő, akkor csak magadat kell menteni, és irányítani a gépet. De képes lennék én erre hihetetlen nyomás alatt, nagyon stresszesen, igen alacsony magasságban, úgy, hogy már látom a fák koronáját? Nem tudom, és remélem, soha nem is fogom megtudni.

Folytatjuk a repülést, a versenyzést, de néha majd mi is azon kapjuk magunkat, hogy túl alacsonyan vagyunk. Marcin azt szeretné, ha következtetéseket vonnánk le a tragikus repüléséből. Bizonyára azt mondaná: „Olyan helyzetbe hoztam magam, hogy nem volt kiút, ti ne tegyétek ezt.” Köszönjük, Marcin. Hálás vagyok azért, hogy ismerhettelek, hogy része lehettem kicsit az életednek. Sajnálom, hogy már nem mondhatom el neked a gondolataim, sajnálom, hogy olyan keveset voltunk együtt. Nem is tudod, mennyire azt kívánom, hogy véletlenül nekimentem volna a repülőgéped szárnyvégének autóval, akkor nem repülhettél volna aznap, és ahogy ismerlek, csak mosolyogtál volna, és azt mondd: „Nem probléma, semmi nem történt.” Hát ilyen volt Marcin. Magamnak, és mindenkinek, aki olvassa ezeket a sorokat, azt kívánom, hogy a megfelelő pillanatban mondhasa azt: „Köszönöm srácok, én most leszálllok.”