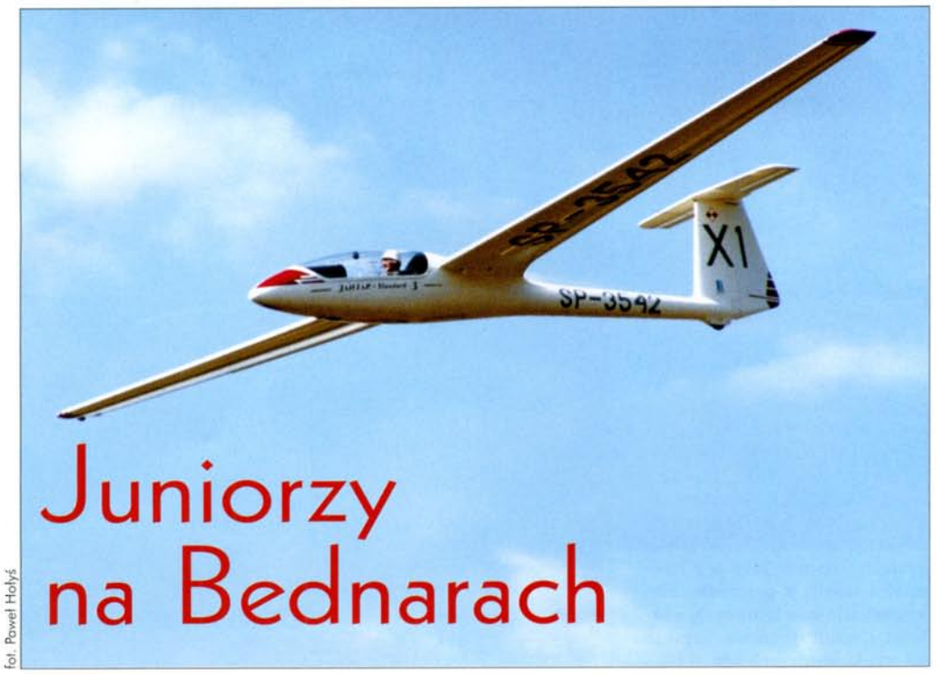
**Mistrzostwa Polski Juniorów nie są tak prestiżowe jak „dorosłe" zawody, nie startują w nich też wielkie nazwiska polskiego sportu szybowcowego. Warto im się jednak uważnie przyglądać – wszak to tu zmagają się przyszli mistrzowie Polski, a może i świata. Zamieszczamy relację z ubiegłorocznych mistrzostw, które były wielkim sukcesem Aeroklubu Poznańskiego, nie tylko w wymiarze sportowym, ale i organizacyjnym.**




fot. Paweł Hołyś

# Juniorzy na Bednarach

Aeroklub Poznański, choć reprezentowany z powodzeniem na zawodach szybowcowych w kraju i za granicami, nigdy nie był znany jako organizator tego typu imprez. Poznań przygotowywał się do organizacji V Krajowych Zawodów Szybowcowych w roku... 1937, wówczas jednak niemożliwe okazało się wykorzystanie do tego celu lotniska Ławica. Dopiero IX KZS w 1952 r., ostatnie przed zmianą nazwy na Mistrzostwa Polski, udało się zorganizować na lotnisku Kobylnica. Od tego czasu minęło pół wieku, ruch samolotów pasażerskich w CTR Ławica, obejmującej swym zasięgiem przestrzeń nad lotniskiem w Kobylnicy wzrósł znacząco. Lotnisko zostało ze wszystkich stron ograniczone torami kolejowymi z trakcją elektryczną, a zachęcające pola na dolocie zapełniły się domami. Nie było zatem mowy o organizacji zawodów szybowcowych, a bliskość strefy CTR Ławica oraz aktywność Powidza i Krzesin spowodowały, iż zagłada zajrzała w oczy szybownictwu w Poznaniu i na Kobylnicy.

## Oddolna inicjatywa

Taki stan trwał do 2002 r., kiedy to aeroklub kupił wyciągarkę i dzięki współpracy z gminą Pobiedziska rozpoczął szkolenia podstawowe na lotnisku Bednary, oddalonym od Kobylnicy o 16 km na północny wschód. Bednary to przedwojenne lotnisko wojskowe. Po wybudowaniu w latach 70. pasa betonowego służyło jako zapasowe lotnisko bazy w Powidzu. Utworzenie rejonu ATZ Kobylnicy pozwoliło na swobodne wykonywanie lotów termicznych nad Bednarami i uniezależnienie od funkcjonowania licznych w tym rejonie stref TSA.

Dlatego też już w 2002 r. zrodził się pomysł organizacji zawodów na Bednarach. Do realizacji zamiaru doszło w 2004 r., w którym to Komisja Szybowcowa powierzyła Aeroklubowi Poznańskiemu przeprowadzenie XXXII SMPJ. Celem organizacji zawodów było przede wszystkim rozpropagowanie terenu, rozwój infrastruktury i podstaw funkcjonowania lotniska, na którym jeszcze na początku lata 2004 r. nie było nawet hangaru. Żartobliwie organizatorzy deklarowali także zamiar psychicznego wsparcia Piotra Jarysza, reprezentanta aeroklubu w walce o najwyższy stopień podium. Piotr, pomimo zaledwie 22 lat, ma już na swoim koncie wiele sukcesów: II i III miejsce w KZS w latach 2000 i 2001 oraz dwa tytuły drugiego wicemistrza i tytuł wicemistrza Polski juniorów w sezonach 2001, 2002 i 2003. W 2003 r. został wicemistrzem Polski seniorów w klasie klub. Dwukrotnie brał udział w mistrzostwach świata, w 2003 r. był 8. wśród juniorów, rok później zajął 7. miejsce wśród seniorów w kl. klub. Nigdy jednak nie stał na najwyższym stopniu podium.

Inicjatywa zorganizowania zawodów zrodziła się oddolnie, a same zawody opierały się w znacznym stopniu na bezinteresownej pracy społecznej członków aeroklubu. Tomek Czerniak sprawował funkcję dyrektora zawodów ogarniając swym zmysłem organizacyjnym rzeszę społecznych pomocników. Zbyszek Meller podjął się sędziowania i obsługi meteo, w czym pomogli mu Marek Uzarowski z Leszna i Zbyszek Siwik z Piły. Kierownikiem sportowym był Jurek Mierkiewicz z Zielonej Góry. Piotr Szymański zajmował się utrzymaniem w sprawności wyciągarki i samochodów ściągarkowych, a także obsługą grawitacyjnej instalacji tankowania szybowców. Funkcję szefa holowników, wśród których wyróżniali się Grzegorz Bartkowiak, Jan Przybył, Andrzej Rybski i Agnieszka Peikert, piastował Witold Seroka. Mechanicy Piotr Halt i Marek Leliński dbali o bezpieczną eksploatację sprzętu, a Marysia Seroka i Jarek Predko pełnili funkcje wyciągarkowych. Joanna Jabłońska z Agnieszką Krzykowską prowadziły biuro zawodów. Dodatkowo ogromnej, nieocenionej i bezinteresownej pomocy udzielili członkowie aeroklubu pracując jako służba naziemna zawodów. Dla osób wyszkolonych tu w bieżącym i poprzednich sezonach ten okres pozwolił na zgromadzenie wielu spostrzeżeń i doświadczeń, które w przyszłych latach pozwolą niewątpliwie na zwiększenie liczby naszych reprezentantów w zawodach szybowcowych. Znaczną część obsługi startowej stanowiły dziewczyny niewątpliwej urody, co w przypadku męskich uczestników zawodów stało się przyczyną pewnego zamieszania na starcie, uniemożliwiającego pełne skupienie się na czynnościach lotniczych. Do KL-a często docierały, związane z tym faktem, „zażalenia" pilotów, jednak w odpowiedzi słyszeli: „przykro nam, ale innych nie mamy".

Dzięki równoległemu wykorzystaniu samolotu holującego i wyciągarki, starty szły bardzo sprawnie



fot. Radosław Górzeński

## Konkurencje

W rywalizacji wzięło udział 47 zawodników: 18 w kl. standard i 29 w kl. klub. W tym gronie znalazły się dwie dziewczyny. W ciągu 12 dni rozegrano 8 konkurencji w kl. standard i 7 w kl. klub, zawodnicy wylatali ponad 1250 h pokonując w tym czasie ponad 66.000 km.

W kl. standard walka o miejsca na podium rozegrała się pomiędzy braćmi Wójcikami, Łukaszem i Kamilem, oraz Jaryszem i Anatolem Mierkiewiczem. Początek nie wskazywał na ich dominację, pierwsze 2 konkurencje wygrał Maciej Pospieszyński. W kolejnych dniach lwi pazur pokazali Tomasz Pytlowany, Michał Kwaśniak i Mierkiewicz, który po 5 konkurencjach zajmował pozycję lidera. Szósta konkurencja wstrząsnęła tabelą – pierwsze miejsca zajęli bracia Wójcikowie, czuli jednak na plecach oddech uważnie i bardzo spokojnie latającego Jarysza. 18.08 był dniem, który zadecydował o ostatecznej kolejności na podium. Prowadzący do tej pory Ł. Wójcik lądował z balastem wod-

nym na pasie betonowym z powodu niemożności schowania podwozia w *Jantarze*. Szybka pomoc mechaników, która pozwoliła na ponowny start po zaledwie 25 min., nie zniwelowała jednak skutków związanego z całym zdarzeniem stresu i ostatecznie w tej konkurencji bracia Wójcikowie zajęli 2 ostatnie miejsca.

Po tym dniu Jarysz z 5057 punktami zajmował I miejsce w klasie std, z przewagą zaledwie 8 punktów nad Łukaszem i 38 nad Kamilem Wójcikiem. W grze o medale mógł się liczyć także Anatol Mierkiewicz tracący do lidera 59 punktów.

W odróżnieniu od standardów, w klasie klub już w pierwszej konkurencji ujawnili się pretendenci do medali: Michał Truszczyński, Wojtek Kolasiński i Jakub Barszcz. W kolejnych dniach wygrywali Michał Lewczuk i Grzegorz Mikuła. Konkurencja czwarta, trójkąt 306 km, pozwoliła na uformowanie się czołówki, która nie oddała prowadzenia już do końca zawodów. Tego dnia wysokie, 3. miejsce, zajęła Bogusia Wolniewicz, a szanse na medal pogrzebał, bardzo dobrze spisujący się do tej pory, Tomasz Tokarz. Swoją klasę zawodnicy z czołówki potwierdzili w kolejnym dniu, plasując się znów na pierwszych 3 miejscach i powiększając przewagę nad kolejnym pilotem do niemal 400 punktów. 17.08 wstrząsnął tabelą po myśli poznaniaków. Kolasiński wygrał konkurencję i z 4430 punktami przesunął się na I miejsce w klasie klub.

## Górą gospodarze

W obu klasach, na 3 dni przed zakończeniem mistrzostw prowadzili miejscowi i tym samym blady strach padł na organizatorów, bo często w takich sytuacjach rodzą się podejrzenia o rozgrywanie zawodów przy zielonym stoliku. Pogoda dodatkowo sprawiła, że zawodnicy kolejne 2 dni spędzili na ziemi, podczas gdy liderzy i organizatorzy nerwowo obgryzali paznokcie.

Wszystkich pogodził jednak kierownik sportowy, który w ostatnim dniu zawodów, 21.08, wykazał się determinacją i pomimo niekorzystnych warunków atmosferycznych wyłożył obu klasom rozstrzygające konkurencje. Część zawodników w ogóle nie przystąpiła do rywalizacji zlewając wodę na pas startowy, który zresztą chwilę później zrosił deszcz z przechodzącego niedaleko przelotnego, choć intensywnego opadu. Organizatorzy odetchnęli z ulgą, choć z obawą czekali, jak też zachowają się poznaniacy lecący pod ogromną presją wyniku.

W kl. standard zawodnicy zajęli identyczne miejsca jak w klasyfikacji generalnej. Mistrzem Polski



fot. Radosław Górzeński

Funkcję sondy spełniały dwa motoszybowce *Vivat*

w tej klasie został Piotr Jarysz przed Łukaszem i Kamilem Wójcikiem. W kl. klub konkurencję wygrał poznaniak Grzegorz Mikuła. Mistrzem Polski w kl. klub został Wojciech Kolasiński przed Jakubem Barszczem i Michałem Truszczyńskim.

Po ponad 20-letniej przerwie, tytuły mistrzów Polski juniorów zdobyli zawodnicy Aeroklubu Poznańskiego, a plan jaki ekipa nakreśliła sobie przez zawodami, został zrealizowany nie tylko w 100, ale wręcz w 200 %. Piotr był w swej klasie jednym z faworytów, ale na Wojtka, dla którego były to dopiero drugie zawody w życiu, nikt nie stawiał przed ich rozpoczęciem. Okazał się on jednak czarnym koniem klasy klub.

## Nie tylko w powietrzu

Przy kiepskiej pogodzie miała miejsce dodatkowa konkurencja, nie zaliczana do klasyfikacji zawodów. 14.08 rozegrano mecz piłki nożnej pomiędzy zawodnikami a organizatorami. Sędziowaniem parał się kierownik sportowy zawodów, a po stronie organizatorów dzielnie występowali miedzy innymi dyrektor aeroklubu, dyrektor zawodów, sędzia główny i KL. Pomimo zdecydowanego prowadzenia w I połowie, po przerwie organizatorzy oddali inicjatywę i zanosiło się na sensację. 2 rzuty karne pewnie wykorzystał Ł. Wójcik nie dając szans KL-owi stojącemu na bramce organizatorów. Ostatecznie organizatorzy, wspierani przez latającą nad boiskiem sondę, pokonali zawodników 8:5.

22.08 miało miejsce wręczenie nagród i upominków uczestnikom zawodów. Burmistrz Michał Podsada przy dźwiękach „We are the champions" wręczył zwycięzcom medale oraz ufundowany przez gminę Pobiedziska puchar dla mistrza Polski w klasie standard. Na koniec - miły akcent, piloci podnieśli na ramionach w górę *Juniora* z siedzącymi w kabinie Bogusią Wolniewicz i Agnieszką Lenartowicz.

## Za windą też można

Organizatorzy, poza nowym terenem, postanowili dorzucić do koszyka doświadczeń kilka nowych, lub rzadko stosowanych wcześniej w Polsce elementów. Jednym z nich było równoległe wykorzystanie wyciągarki ze startem samolotowym, na co zdecydowało się 12 pilotów. Pomimo zaledwie 5 holówek i 47 zawodników, czas startów ziemnych wynosił ok. 55 min., by ostatecznie zejść do 48. Pomimo zgody na krążenie szybowców po wyczepieniu nad wyciągarką nie wystąpiła żadna sytuacja niebezpieczna, nie miało też miejsca zerwanie bezpiecznika czy liny wyciągarkowej. Najwyższy hol pozwolił na osiągnięcie wysokości 750 m na *Bocianie* z 2 osobami na pokładzie w bezwietrzny wieczór (długość liny wynosiła wówczas ok. 1600 m, a sam start trwał bagatela 70 s). Podczas pierwszych 6 konkurencji na łączną liczbę 72 startów zaledwie czterokrotnie zawodnicy spadali z termiki, ale za każdym razem łapali się przy kolejnym starcie. W ciągu 4 konkurencji pogoda była tak dobra, że nie zdarzyło się ani jedno wcześniejsze lądowanie. Dopiero ostatniego dnia trudne warunki sprawiły, iż zawodnicy po pierwszym nieudanym starcie przenosili się na start samolotowy. Co ciekawe, konkurencję wygrał G. Mikuła, który jako jeden z nielicznych załapał się wówczas na termikę po starcie za wyciągarką. Ze względu na równy podział dotacji AP, piloci będący w kadrze i startujący za wyciągarką nie ponieśli żadnych wydatków na hole, a wręcz nie wyczerpali przyznanej im puli.

Kolejną innowacją było umożliwienie, po raz pierwszy w historii SMPJ w kl. klub, wykorzystania funkcji nawigacyjnej GPS. Krok ten podyktowany był bliskością CTR Ławicy i co warte podkreślenia, w czasie zawodów ani razu nie miało miejsce przekroczenie granicy strefy.

W kl. klub zezwolono także na nowinkę – wykorzystanie niecertyfikowanych elektronicznych rejestratorów lotu. Metoda ta okazała się bardzo prawidłowa i skuteczna, a zawodnicy nie zgłosili żadnych obiekcji. Dzięki promocyjnej sprzedaży pamięci MuzzyLogger do rejestratorów i wypożyczeniu paru odbiorników GPS od miejscowych pilotów, każdy zawodnik dysponował odpowiednim rejestratorem lotu. Komisja sędziowska zauważyła, iż dla wielu młodych pilotów te zawody były pierwszym, wymuszonym kontaktem z GPS-em i elektronicznymi metodami rejestracji przelotu. Początkowo było to bolesne, pracochłonne i wymagało wielu wyjaśnień, ale z doświadczeń tych bardzo skorzystali zawodnicy jak i sama komisja. Z drugiej strony nie pojawiały się tym samym niesnaski i zażalenia związane z niezachowaniem sektorów foto.



fot. Radosław Górzeński

Lotnisko w Bednarach znajduje się poza CTR Ławicy, dlatego można tu organizować zawody

## Vivat sonda

Funkcję pilota-sondy spełniał Michał Mikula na motoszybowcu *Vivat*. Jego gruntowna wiedza meteorologiczna i doświadczenie szybowcowe oraz zwięzłe formułowanie myśli pozwalały na podejmowanie przez kierownika sportowego trafnych decyzji o czasie startu i wariancie trasy. Michała wspomagał Stefan Smorawski na drugim *Vivacie*. Motoszybowce, pomimo słabych na początku dnia warunków atmosferycznych pozwalają na ciągłą, pozbawioną przerw, penetrację terenu, przy zasięgu znacznie większym niż w przypadku klasycznej sondy, są także bardziej mobilne. Często zmęczeni mnogością konkurencji zawodnicy pozwalali sobie na komentarze, iż „sonda powinna latać też bez silnika".

W organizacji startów aeroklub uzyskał duże wsparcie firmy Volkswagen Poznań, która użyczyła na czas zawodów volkswageny caddy.

Jak to zwykle bywa podczas zawodów organizowanych pierwszy raz na danym terenie pojawiły się niewielkie niedociągnięcia, które nie miały jednak wpływu na sprawiedliwy i sportowy przebieg zawodów. Na lotnisku brak było campingu, co dla juniorów jest dużym utrudnieniem. Ostatecznie piloci ulokowali się w ośrodku Wrzos, 2 km od lotniska. Początkowo trawa była zbyt wysoka, pojawiły się też uwagi dotyczące funkcjonowania grawitacyjnego tankowania szybowców. Wygrodzenia niebezpiecznych zagłębień drenażowych położonych przy głównym pasie i drodze kołowania zmuszały do lądowań na środkach pasów trawiastych, co jednak nie było zbyt wielkim ograniczeniem, gdyż piloci mieli do dyspozycji odcinki o długości niemal 2 km. Pomimo rezerwacji strefy EA54 (Pyrzyce, Rzepin, Krosno Odrzańskie, Żary, Wieruszów, Płock, Kwidzyn, Szczecinek, Wałcz) w dni powszednie, konieczne było prowadzenie uzgodnień z rejonami MATZ Krzesin, Powidza i Inowrocławia, co często zawężało kierownikowi sportowemu swobodę manewru. Niewątpliwie z Bednar daleko do cywilizacji. Brakowało też rozbudowanej bazy gastronomicznej. Z drugiej strony oddalenie od rozrywek tego świata pozwalało na większą koncentrację na lataniu, a okoliczne lasy i jeziora umożliwiały zawodnikom zdrowe spędzanie wolnego czasu.

Choć wspomnienie SMPJ wywołuje dreszcz emocji u kierownictwa zawodów, należy jednak przyznać, że zachowanie pilotów było niemal wzorowe. Lakoniczny skądinąd już na odprawach KL, również w trakcie startów i lądowań nie grzeszył rozrzutnością w szafowaniu punktami karnymi. Pomimo niekiedy gorącej atmosfery podczas odpraw, do komisji sędziowskiej nie wpłynął żaden protest. Organizatorzy chcieliby tym samym podziękować zawodnikom za ich sportowy udział w zawodach, a wszystkim osobom, które społecznie i bezinteresownie wsparły organizację mistrzostw wyrazić słowa uznania i podziękowania. Wydaje się, iż zarówno zawodnicy jak i organizatorzy będą miło wspominać te zawody jako ciekawe i pozytywne doświadczenie.

Pełne wyniki konkurencji, zadania dnia, pliki IGC, galerie zdjęć, prognozy pogody i inne materiały związane z mistrzostwami można znaleźć na stronie www.aeroklub.poznan.pl.

*Radosław Górzeński*