

ROZMOWA Z MJR PIL. DARIUSZEM KARWOWSKIM CZŁONKIEM ZESPOŁU AKROBACYJNEGO „BIAŁO-CZERWONE ISKRY”



Jak przygotowujecie się do pokazu akrobacyjnego?

Na początku roku przedstawiliśmy naszemu zwierzchnikowi, Dowódcy Sił Powietrznych, program pokazów w kilku wariantach, ze szczegółowym opisem wykonywanych figur i czynności oraz warunkami bezpieczeństwa, który został zatwierdzony i zgodnie z nim przygotowujemy się do pokazów. Wspólnie spotykamy się i po kolei referujemy, co każdy z nas ma wykonać w danym momencie, ze zwróceniem uwagi na newralgiczne fragmenty pokazu. Taki trening „pieszolatając” ma miejsce dla każdego wariantu pokazu, ponieważ pogoda weryfikuje możliwości wykonawcze. Jako podstawowy przyjmujemy wariant WYSOKI, chyba najbardziej atrakcyjny ze względu na figury pionowe wykonywane całą formacją oraz dynamikę pilotażu, tak zespołowego, jak i w wykonaniu solisty. Gdy warunki meteo, głównie ilość i podstawa chmur, nie pozwalają na wykonanie wariantu wysokiego, realizujemy wariant NISKI, bardziej „płaski”, ale i w tym przypadku podstawy chmur nie powinny być niższe niż 600 metrów. Ponadto, każdy trening, a tym bardziej pokaz, jest obowiązkowo filmowany, a zarejestrowany materiał służy do analizy pokazu i wprowadzenia korekt do figur wykonywanych przez cały zespół i każdy indywidualnie.

Jakie ćwiczenia specjalne wykonujecie przed lotem?

Generalnie nic specjalnego. Każdy indywidualnie zobowiązany jest do utrzymania swojej kondycji psychofizycznej, aby móc dobrze znieść trudy takich lotów. Chodzi tu głównie o przeciążenia i temperaturę, bo TS-11 „ISKRA” ma bardzo słabo działającą „klimatyzację”. Po każdym locie trochę potu można wykręcić z koszulek.

Co zwiększa waszą sprawność psychofizyczną?

Patrz wyżej na pytanie nr 2. Ponadto ciągle „trening, który czyni mistrza”. Do tego należy dodać silną motywację oraz chęć wykonania tego co robimy na możliwie najwyższym poziomie. Warunki pracy w samolocie nie są zbyt komfortowe, a to co tak ładnie wygląda z ziemi, tam w powietrzu, w kabinie, nie jest takie do końca. Wracając do treningu, szczególnie przydatny jest w przypadku figur, których normalnie się nie wykonuje. Takie momenty przechodzi nasz solista wykonując figury pilotażu „odwróconego”, gdzie występują ujemne przeciążenia i krew z nóg odpływa do głowy. W normalnym przypadku

jest odwrotnie. Tylko wielokrotne powtarzanie tych elementów pilotażu daje możliwość wykonania ich tak dokładnie i przyjemnie dla oka. Ale to co się dzieje w organizmie pilota – wie tylko on.

Jaką dietę musicie stosować?

Dość ciekawe pytanie, ale nie ma w tym nic szczególnego. Po prostu śniadanie, obiad i kolacja. A dieta...Taka, aby zmieścić się do kabiny i samolot zdołał unieść się w powietrze. Poważnie, każdy indywidualnie dba o siebie e tej materii, aby nie stracić sprawności fizycznej i móc zaliczyć egzamin z W-F-u.

Co i kiedy jecie ostatni raz przed lotem?

To co kto lubi i może na lotnisku zjeść. Nie ma generalnie znaczenia co i kiedy, bo lot nie trwa zbyt długo, ale nie powinno się latać „na czczo” ze względu na konieczność znoszenia przeciążeń i przyspieszeń. Chyba, że ktoś ma problemy żołądkowe. W naszym przypadku, przy ciągłym treningu, takie problemy nie występują.

A co pomaga Wam zachować cierpliwość podczas oczekiwania na loty?

Nie ma „złotego środka”. Faktem jest, że cierpliwość w tych zagonionych czasach jest coraz rzadszym stanem, ale należy się do tego dostosować. Każdy z nas ma swoją receptę na oczekiwanie na lot. Przeglądanie gazet, czytanie, oglądanie telewizji, rozmowy o tym, co niesie dzień, itp. DO tego można jeszcze dodać, a może przede wszystkim, ostatnie ustalenia dotyczące wykonywania lotu, aby pokaz „wypadł” jak najlepiej.

Czy latacie innymi statkami powietrznymi?

Generalnie nie, ale jeśli już, wówczas lecąc ISKRĄ należy skoncentrować się na tym co tu i teraz trzeba wykonać. Za dużo, zbyt szybko i zbyt blisko dzieje się dookoła, aby pozwolić sobie na myślenie o czymś innym.

O czym myślicie na pasie lotniska w oczekiwaniu na pozwolenie startu?

O tym, żeby jak najszybciej wzbić się w powietrze i jak najlepiej wykonać pokaz. Każda minuta oczekiwania na pasie, zużyte paliwo, którego nie powinno zabraknąć w czasie lotu. Do pokazu samoloty tankowane są taką ilością paliwa, aby wystarczyło na wykonanie wszystkich zaplanowanych ewolucji z niewielką rezerwą na sytuacje szczególne. Taka ilość paliwa na pokładzie stwarza lepszy stosunek ciągu silnika do masy

samolotu, przez co staje się on bardziej manewrowy i umożliwia wykonanie bardziej dynamicznego pokazu.

Kiedy w służbie polskich skrzydeł zbiera Wam się adrenalina w największym natężeniu?

W zasadzie każdy lot jest niepowtarzalny i niepodobny do innego. Podczas każdego z nich może wystąpić coś niezwykłego, nieoczekiwanego co na pewno podnosi poziom adrenaliny w organizmie. Dodatkowo, latanie w tak ciasnej formacji wieloma samolotami, w każdej chwili może obfitować w zbliżenia, do zderzenia włącznie. Dlatego ciągły trening i znajomość sprzętu, na którym latamy, a także zaufanie jakim się obdarzamy podczas pilotażu daje komfort bezpiecznego wykonywania pilotażu. Adrenalina krąży zawsze. Zbyt dużo w działaniu jednego zależy od drugiego, aby można było pozwolić sobie na dekoncentrację. Nie da się „beznamiętnie” wykonać pokazu, bo będzie nieciekawym.

Jak bardzo rodzina wpływa na Wasze sukcesy w pilotażu?

Dość znacznie. Po pierwsze muszą się z tym pogodzić i zrozumieć, że to co robimy jest naszą pasją, po wtóre – kibicują nam, kiedy jest ku temu okazja. Na pewno przezywają zdając sobie sprawę z faktu, że nie jest to tuzinkowe latanie. To jest nasza praca, a zarazem możliwość zaprezentowania szczerzym rzeszom miłośników lotnictwa piękna tego sportu i zawodu. Do tego dodać należy zaszczyt reprezentowania polskich skrzydeł na arenie krajowej i zagranicznej.

Jakie akrobacje przynoszą Wam najwięcej satysfakcji?

Figury pilotażu wykonywane wspólnie, całą formacją, kiedy wszyscy utrzymują swoje pozycje, wykonują to bezpiecznie i po wykonanym pokazie miny na twarzach świadczą o wykonaniu „kawałka dobrej roboty”. Kiedy możemy wspólnie cieszyć się z pokazu i podziękować ekipie technicznej za perfekcyjne przygotowanie maszyn. Bo trzeba wiedzieć, że to, co tak pięknie wygląda w powietrzu jest zasługą ciężkiej pracy wykonywanej przez techników przed lotami, aby samoloty były zawsze sprawne do lotu.

Rozmawiał Janusz Bisikiewicz – 1 sierpnia 2006