

Warunki udanego lotu...

Transport i start*

Piotr Patas

Wiele uwagi poświęcamy hodowli, zabiegamy o to, by dochować się sprawnych lotowo gołębi. Dyskutujemy o karmieniu i metodach lotowania; o tym jak je najlepiej przygotować do szybkich powrotów z lotów. W tych kwestiach wiemy już i czynimy wiele. Mało, ba prawie nic nie myślimy jednak i nie mówimy o organizacji lotów, o warunkach transportu i startu gołębi do lotu. A są to sprawy równie ważne. Praktyka ostatnich lat wskazuje, że zaniedbania w tej dziedzinie mogą w sposób decydujący wpływać na przebieg lotu, utrudniając lub wręcz uniemożliwiając im planowy powrót do gołębników. W skrajnych przypadkach dochodzi nawet do lotów katastrofalnych, jak np. w tym roku w maju, w których ginie niepotrzebnie wiele gołębi, w tym także tych najwybitniejszych. Te zaś, którym się udało, wracają z dużym opóźnieniem, w opłakanym stanie, niejednokrotnie kompletnie wycieńczone. Niweczymy w ten sposób swój wieloletni wysiłek i trud hodowlany.

Co składa się na organizację lotów? Co warunkuje udany lot?

Pomijając dobrze nam znane kwestie przygotowania gołębi do uczestnictwa w locie, warunkiem udanego lotu jest przede wszystkim zapewnienie gołębiom właściwych warunków transportu i startu.

Określają je:

- * właściwa konstrukcja i dobry stan techniczny kabin i układów jezdnych,
- * kwalifikowana i odpowiedzialna obsługa konwoju,
- * nieprzepelnianie kabin gołębiami,
- * przestrzeganie zasad karmienia i pojenia gołębi w trakcie transportu,
- * optymalna prędkość jazdy,
- * zapewnienie gołębiom relaksu w trakcie jazdy i przed startem,
- * dogodne miejsce startu,
- * dobre warunki atmosferyczne w miejscu startu i na trasie lotu,
- * sprawna łączność telefoniczna między konwojem i kierownictwem lotu,
- * śledzenie zmian pogody w trakcie trwania sezonu lotowego, a zwłaszcza na kilka dni przed planowanym lotem,
- * właściwa procedura podejmowania decyzji o wypuszczeniu gołębi do lotu.

Wszystkie te kwestie powinny być jasno i konkretnie sformułowane i ujęte w całość w postaci wytycznych lub instrukcji. Nad ich realizacją powinno czuwać kierownictwo lotu powoływane przez jednostki organizujące loty.

Kabiny i samochody

W tej dziedzinie mamy u nas w kraju jeszcze wiele do zrobienia. Większość oddziałów przewozi bowiem swoje gołębie zestawami transportowymi własnej, warsztatowej roboty. Są to przeważnie masywne konstrukcje, mocowane na stałe do podwozi używanych samochodów ciężarowych, które często są w nienajlepszym stanie. Rozwiązania techniczne kabin są różne, często archaiczne. W wielu przypadkach kabiny nie mają ani centralnej instalacji wodnej do zasilania pojników ani wentylacji mechanicznej. Gołębie ładuje się pojedynczo, ręcznie, w efekcie czego są one wielokrotnie brane do ręki, przeladowywane, a więc zestresowane, narażone na uszkodzenia, w wielu przypadkach dosłownie „zmiętolone”. Nie wpływa to korzystnie na ich wyniki lotowe, nie mówiąc już o tym, że ich obsługa jest bardzo czaso- i pracochłonna.

* Tekst ten powstał w oparciu o publikację Piotra Patasa pt.: „Hodowla, loty, mistrzostwo...”.

W ostatnim czasie powstało w kraju kilka firm-warsztatów specjalizujących się w produkcji kabin do transportu gołębi. Ich konstrukcje, wzorowane częstokroć na rozwiązaniach zachodnich, są już znacznie lepsze. Oprócz tego niektóre oddziały sprowadzają kompletne zestawy transportowe z zagranicy, często używane, ale w dobrym stanie. Są lekkie, praktyczne, dobrze wyposażone i czasem częściowo zautomatyzowane. Bywają różnej wielkości; od małych przyczep do przewozu zaledwie kilkuset gołębi, do dużych kabin nakładanych na samojezdne podwozia, o pojemności kilku tysięcy gołębi.

Nowoczesny zestaw do transportu gołębi na loty powinien posiadać:

- * kabinę kierowcy z co najmniej dwoma miejscami do spania,
- * zbiornik na wodę,
- * pomieszczenie na zapas karmy dla gołębi,
- * wymowalne kosze-szuflady dla gołębi,
- * system naturalnej wentylacji nawiewno-wywiewnej działającej w trakcie jazdy,
- * instalację wentylacji wymuszonej (mechanicznej), zasilanej elektrycznie, uruchamianej w trakcie postoju,
- * rynienki na karmę i wodę,
- * centralną instalację rurową służącą do rozprowadzania wody,
- * sprawny system zabezpieczający kosze przed samootwarciem w trakcie jazdy i otwierający je w momencie startu,
- * załuzje do przysłaniania ścian bocznych kabiny na czas jazdy, na noc i przeciw upałom i wiatrom.

Obsługa konwoju

Obsługę każdej jednostki transportowej powinny stanowić co najmniej dwie sprawne osoby; obydwie posiadające prawo jazdy, by w trakcie jazdy wymieniać się za kierownicą. Konwojenci powinni być przeszkoleni w zakresie organizacji, warunków transportu i wypuszczania gołębi do lotu. Przynajmniej jedna osoba z konwoju powinna posiadać doświadczenie w roli konwojenta. Obsługa powinna być uprzedzona o możliwości – nawet znacznego – opóźnienia powrotu z podróży, np. w związku z koniecznością odłożenia startu gołębi. Konwojenci powinni mieć świadomość wartości powierzonych im gołębi i dlatego też powinni wywiązywać się ze swych obowiązków w sposób solidny i odpowiedzialny, dokładając wszelkich starań, by zapewnić gołębiom jak najlepsze warunki transportu i startu. Wieloletni hodowcy podkreślają słuszność zasady, która głosi, iż dobry konwojent to gwarancja udanego lotu. Niestety, w wielu przypadkach ich niefrasobliwość, brak odpowiedzialności, a czasem także nieświadomość, są przyczyną katastrof lotowych.

Nieprzepelnianie kabin

To kolejny warunek dobrego, w miarę bezstresowego transportu, a tym samym udanego lotu. W przepelnionych kabinach panuje tłok. Gołębie są rozdrażnione i deptają po sobie, niszcząc sobie upierzenie. Będąc blisko siebie dziobią się, kalecząc okolice oczu i woskówki nosowych. Te zranienia są źródłem różnego rodzaju infekcji. W ten sposób szerzą się choroby. W przepelnionych kabinach jest gorąco i parno, natomiast na zewnątrz, zwłaszcza wiosną, jest jeszcze chłodno. Nagły kontakt z zimnym, porannym powietrzem przy starcie, powoduje przeziębienie się gołębi, czasem nawet chwilowy paraliż mięśni, wskutek czego gołębie tracą zdolność lotu i spadają na ziemię. Jest to również jedna z przyczyn tzw. czarnych majowych niedziel. Gołębie w kabinach powinny mieć wystarczającą ilość przestrzeni; jednak ani za dużo, ani za mało. Optymalna norma zagęszczenia waha się w granicach od 30 do 35 gołębi na jeden metr kwadratowy powierzchni klatki. Aby uniknąć przepelnienia kabin, a jednocześnie dobrze wykorzystać środki transportowe, niektóre oddziały – zwłaszcza w maju, kiedy to kosztuje się najwięcej gołębi – organizują po dwa loty w tygodniu; np. jeden lot w sobotę, a drugi w niedzielę.

Pojenie i karmienie

Na trasach o długości do 300-350 km, gdy gołębie są koszowane w sobotę po południu, a wypuszczane w niedzielę rano, nie trzeba ich karmić, ani w drodze, ani przed startem. Trzeba je jednak poić. Po raz pierwszy – jeszcze przed wyjazdem w podróż – po zebraniu gołębi z wszystkich punktów, lub też w trakcie pierwszego postoju na trasie. Po raz drugi – o brzasku, na miejscu przeznaczenia, na 2-3 godziny przed

startem. Każdorazowo po napojeniu gołębi, jeszcze przed wyruszeniem w dalszą drogę, wszystkie rynienki należy opróżnić z nie wypitej wody. W przeciwnym razie, w trakcie jazdy zmoczy ona tekturową wykładzinę klitek, tworząc z gołębim kałem śliską maź, oblepiającą nóżki i ogony gołębi. Wysyłając gołębie na odległości rzędu 500-600 km dobrze jest koszować je już w piątek po południu. Nie trzeba się wtedy zbyt spieszyć, a na relaks przed startem jest więcej czasu. Praktyka pokazuje, iż służy to gołębiom i wpływa korzystnie na przebieg lotu. W rynienkach kabiny podstawionej do koszowania jest już karma, gołębie mogą się pożywić. Pierwszy raz trzeba je napoić jeszcze w piątek wieczorem, w trakcie pierwszego postoju. Po napojeniu – jak zwykle – pozostałości wody z rynienek należy wylać. Cała noc przeznaczona jest na jazdę. Jest chłodno. Na trasie jest wtedy niewielki ruch, jedzie się więc dobrze. Gołębie nie cierpią. Po raz drugi trzeba je napoić po przybyciu na miejsce przeznaczenia, w sobotę przed południem. W zasadzie karmić ich nie trzeba, ponieważ w rynienkach jest jeszcze ziarno nasypane przed wyruszeniem w drogę, tam gdzie brakuje – można go dosypać. Po raz kolejny, a zarazem ostatni, gołębie trzeba napoić w sobotę wieczorem.

Karma i woda powinny być dostępne cały czas aż do samego startu. Wskutek stałego dostępu do karmy i częstego pojenia, gołębie nie objadają się i nie mają skłonności do rozwolnienia. Dzięki temu są w doskonałej kondycji. Nie wszyscy jednak tak postępują. Niektóre oddziały, wysyłając gołębie na te odległości, koszuje je dopiero w sobotę rano. Nie jest to dobra praktyka. Podróż w trakcie dnia trwa dłużej. Mało jest czasu na pojenie i karmienie gołębi, mało jest czasu na relaks, zarówno w trakcie podróży, jak i przed startem. Poza tym, za dnia latem bywa czasem bardzo gorąco, w efekcie czego gołębie się męczą. Wieloletnie doświadczenia wskazują, że wszystko to odbija się niekorzystnie na ich kondycji, a przez to – rzecz zrozumiała – na wynikach lotowych.

Transportując gołębie na loty dalekodystansowe, na odległości od 700 do 1200 km, koszuje się je zwykle już w środę lub w czwartek. Wtedy należy je poić dwa razy dziennie, rano i wieczorem, zawsze w trakcie postoju, przy czym karma powinna leżeć w rynienkach przez cały okres podróży. Pasza podawana gołębiom w trakcie transportu powinna być lekkostrawna. Może to być pszenica, jęczmień, ryż, kukurydza, każde zboże niezależnie, bądź to w mieszankach. W trakcie transportu nie należy karmić gołębi nasionami roślin strączkowych; grochem, wyką, peluszką, bobikiem.

W podróż należy zabrać taką ilość karmy i wody, by wystarczyło nie tylko na czas transportu, ale dodatkowo na co najmniej jedną dobę na wypadek, gdyby z jakichś względów miało dojść do odłożenia odlotu. Obliczając konieczne zapasy można przyjąć, że jeden gołąb zużywa w tych warunkach na dobę około 35 gramów karmy i tyle samo wody. Lekceważenie tych zasad zmniejsza sprawność lotową gołębi, a tym samym jest przyczyną opóźnionych powrotów, trudnych lotów i niewspółmiernych strat lotowych, a czasem nawet katastrof.

Do najczęściej popełnianych błędów w tej dziedzinie należą:

- * wypuszczanie gołębi spragnionych, transportowanych w upalne dni bez dostępu do wody,
- * głodzenie gołębi w trakcie podróży i karmienie ich bezpośrednio przed startem, w dodatku jeszcze paszą ciężkostrawną, wysokobiałkową; w efekcie czego spragnione gołębie „siadają na wodę”, są ociężałe, spóźniają się lub giną.

Prędkość jazdy

Prędkość jazdy powinna być bezpieczna; powinna być dostosowana do jakości, klasy i stanu technicznego samochodu. Bezpieczna prędkość jest limitowana również przez stan nawierzchni drogi, natężenie ruchu i warunki atmosferyczne, a i predyspozycje osobowe kierowcy nie są tu bez znaczenia. Dlatego – można powiedzieć – iż, tzw. „bezpieczna prędkość” to kwestia doświadczenia i indywidualnej oceny kierowcy. W naszych polskich warunkach, na trasach o długości do 600 km praktycznie nie można osiągnąć większej średniej prędkości jazdy niż 40-50 km/godzinę. Stosownie do tego należy planować czasokres trwania podróży, dodając doń czas poświęcony na relaks, zarówno w trakcie jazdy, jak i przed startem. Jazda powinna być płynna i spokojna. Gołębiom nie służą wstrząsy, ostre zakręty, nagłe hamowania i gwałtowne przyspieszenia. Dlatego ustalając plan lotów należy wybierać takie miejscowości, do których prowadzą dobre drogi, drogi o dobrej nawierzchni.

Relaks

Praktyka pokazuje, że zapewnienie gołębiom relaksu w trakcie jazdy, a zwłaszcza po podróży przed startem jest jednym z podstawowych warunków udanego lotu. Jazda męczy zarówno kierowców, jak i

gołębie. Dlatego należy przewidzieć czas na przerwy w podróży i relaks. Przyjmuje się, że po przebyciu trasy o długości około 300 km, co trwa od 5 do 6 godzin, należy zatrzymać się na czas 1-2 godzin. Nie jest to wiele zważywszy, iż w tym czasie należy też napoić gołębie, uzupełnić karmę i opróżnić rynienki z resztek nie wypitej wody. Na odpoczynek wybiera się miejsca zacienione, w miarę spokojne, położone w pewnej odległości od trasy. Jeszcze ważniejszy jest relaks po podróży, przed wypuszczeniem gołębi do lotu. Przyjmuje się, że na każde 100 km przebytej trasy trzeba zapewnić gołębiom przed startem co najmniej godzinę relaksu. Tak więc gołębie wysłane na lot z odległości około 500 km powinny stać w spokoju przed startem co najmniej 5 godzin. Żeby więc móc je wypuścić do lotu rankiem o godzinie 6 trzeba już być na miejscu około północy. Ważne jest również to, by po przybyciu do celu od razu ustawić kabinę w pozycji „do startu”, a nie szukać najdogodniejszego miejsca dopiero rano, przed samym wypuszczeniem gołębi. Stwierdzono bowiem, że manewrowanie kabiną na krótko przed wypuszczeniem gołębi zakłóca ich orientację i utrudnia odlot.

Znaczenie relaksu przed startem szczególnie wyraźnie widać wówczas, gdy ze względu na złe warunki atmosferyczne zachodzi konieczność powrotów i zmiany miejsca wypuszczenia gołębi. W nowym miejscu – ze względu na brak czasu – wypuszcza się zwykle gołębie „z marszu”, podczas gdy i tym razem powinny one czas jakiś postać w spokoju. Są zdania, że ten czas jest niezbędny nie tylko dla odpoczynku, ale bardziej dla „nastawienia gołębiich kompasów na kierunek do domu”. Mimo iż w tym drugim miejscu warunki atmosferyczne są dobre, we wszystkich przypadkach wypuszczania gołębi „z marszu”, bezpośrednio z trasy, loty są nieudane. Powroty gołębi są anormalne. Jako pierwsze wracają gołębie przeciętne, a te najszybsze są spóźnione lub wręcz giną. Porównania wskazują, że w przypadkach wypuszczania gołębi „z marszu” czas konkursowy trwa zawsze wyraźnie dłużej, niż w przypadkach, gdy gołębie na miejscu przed startem relaksowały się dostatecznie długo. Tak więc, gdy zachodzi konieczność cofania się z gołębiami i wypuszczania ich w nowym miejscu, a nie ma już czasu na konieczny relaks, lepiej jest odłożyć odlot nawet o jedną dobę lub wręcz wrócić z nimi do domu.

Miejsce startu

Gołębiom należy zapewnić start i odlot bezkolizyjny i swobodny. Dlatego na miejsca wypuszczenia należy wybierać okolice płaskie, rozległe, bez przeszkód terenowych. Przede wszystkim w pobliżu nie powinno być żadnych kabli napowietrznych: linii przesyłowych niskiego i wysokiego napięcia, wysokich budynków, wież, masztów czy kominów. Nie należy też wypuszczać gołębi w pobliżu nadajników radiowych i telewizyjnych, stacji radiolokacyjnych i radarowych. Na miejsca startu nie należy również wybierać miejsc położonych w bezpośredniej bliskości dużych zbiorników wodnych, a także otoczonych zewsząd lasami. Gołębie bowiem instynktownie boją się latać nad terenami lesistymi. Miejsca startu powinny być w miarę odległe od szlaków komunikacyjnych, osiedli mieszkaniowych i zakładów przemysłowych. Najdogodniejsze warunki startu zapewniają gołębiom rozległe błonia i pola oraz nie użytkowane stare lotniska.

Warunki atmosferyczne

Na tak zwane warunki atmosferyczne wpływające zarówno na start, jak i na przebieg lotu składają się:

- * siła i kierunek wiatru,
- * zachmurzenie,
- * opady atmosferyczne,
- * temperatura,
- * widoczność.

Przy podejmowaniu decyzji o wypuszczeniu gołębi do lotu trzeba je oceniać łącznie.

Wiatr

Wiatr – w zależności od siły i kierunku – może ułatwiać lub utrudniać gołębiom lot. W normalnych warunkach, przy bezwietrznej pogodzie lub przy słabym wietrze, gołębie lecą na wysokości w granicach od 250 do 300 m. Przy wietrze przeciwnym zniżają lot. Lecą nisko, niejako „przeskakując” przeszkody terenowe – zagajniki, wzniesienia, osiedla. Osiągają wtedy mniejsze średnie prędkości. Bardzo niekorzystny jest dla gołębi wiatr boczny. Lot kosztuje je wtedy bardzo wiele wysiłku. Są one bowiem ustawicznie spychane z trasy, w efekcie czego wracają spóźnione z zupełnie innego kierunku. Sam wiatr zasadniczo nie jest przeciwwskazaniem do wypuszczenia gołębi. W przypadkach jednak, gdy jest przeciwny lub boczny i

wieje z dużą siłą, a jednocześnie temperatura powietrza przekracza 30°C, lub ciągle pada – start należy odłożyć. W przeciwnym razie lot będzie ciężki, a prędkości małe. Trzeba się liczyć z dużymi stratami.

Zachmurzenie

O ile siłę wiatru można mierzyć i dość precyzyjnie skalować, to stan zachmurzenia można jedynie opisywać słownie, używając takich czy innych określeń. Mamy przecież najrozmaitsze obrazy nieba, począwszy od nieba bezchmurnego, poprzez nieskończoną ilość różnorodnych stanów pośrednich do zachmurzenia całkowitego. Sam stopień zachmurzenia nie jest jednak decydujący. Istotny jest pułap i „struktura chmur”. Nie ma warunków do wypuszczenia gołębi wówczas, gdy całe niebo jest mgliste i „ołowiane”, a masa chmur jest „szara w szarym” i w dodatku siąpi deszcz. Gdy jednak na zachmurzonym niebie chmury są wyżej, a ich „struktura” jest rozpoznawalna, a nawet widać poszczególne ich kłęby, szanse na udany lot są większe. Nie ma zdecydowanych przeciwwskazań do wypuszczenia gołębi, gdy pułap chmur jest wyższy od 150 m, a na trasie lotu są lokalne roz pogodzenia. Dobre warunki do lotu stwarza gołębiom niebo bezchmurne przy niezbyt wysokiej temperaturze, lub jeszcze lepsze – zachmurzenie małe i umiarkowane przy wysokim pułapie chmur.

Opady

Jest ewidentne, że deszcze utrudniają gołębiom lot. Z jednej strony bowiem związane są z zachmurzeniem, które – z natury rzeczy – zmniejsza widoczność. Z drugiej zaś strony lot w deszczu wymaga od przemoczonych gołębi większego wysiłku, chociażby w związku z trudnością utrzymania się w powietrzu. Jeśli więc na trasie lotu przeważają opady ciągłe, a wiatr jest przeciwny – gołębi nie należy wypuszczać. Natomiast przelotne deszcze, przy wietrze zgodnym z kierunkiem lotu i przy pułapie chmur powyżej 150 m nie stanowią zasadniczej przeszkody do wypuszczenia gołębi.

Temperatura

Zarówno zbyt niska, jak i zbyt wysoka temperatura utrudnia gołębiom lot. Optymalna do lotu gołębi jest temperatura w granicach od 10 do 20°C. Bodaj najcięższą próbą charakteru, zdrowia i wytrzymałości są dla gołębi loty dalekodystansowe pod bezchmurnym niebem, w trakcie całodziennych letnich upałów, w temperaturze powyżej 30°C i to jeszcze dodatkowo przy przeciwnym wietrze. Gołębie zwyciężające w tych warunkach zasługują na miano największych bohaterów. Jeśli tylko da się to przewidzieć, rozsądek nakazuje, by przy takiej pogodzie loty odwoływać. Nie należy także wypuszczać gołębi, gdy temperatura otoczenia jest niższa niż 8°C, co często zdarza się w majowe poranki. Najbardziej niebezpieczne są skutki tzw. szoku termicznego, na które narażone są gołębie wypuszczane wiosną, wcześniej rano, bezpośrednio „z trasy”; bez relaksu, z przepelnionych, przegrzanych i źle wentylowanych kabin.

Widoczność

Widoczność warunkują głównie: pora dnia, stan zachmurzenia i ewentualne opady atmosferyczne, w wielu różnych wzajemnych układach i kombinacjach. Dlatego należy je rozpatrywać łącznie. Na podstawie wieloletnich doświadczeń ustalono, że warunki dobrego lotu stwarza gołębiom widoczność nie mniejsza jak 5 km. Mniejsza widoczność w każdym przypadku wpływa niekorzystnie na lot. Niezwykle utrudniają gołębiom start i lot poranne mgły, dlatego nie należy się zbyt spieszyc z wypuszczaniem gołębi, zwłaszcza w maju, czy we wrześniu, gdy lecą młódki. Lepiej poczekać aż mgły opadną i zrobi się cieplej. Z odległości do 300 km gołębie zdążą wrócić przed wieczorem. Nie należy też wypuszczać gołębi przed astronomicznym wschodem Słońca. Przy lotach ze wschodu na zachód należy dodatkowo odwlekać nieco start ze względu na opóźnienie wschodu Słońca, będące efektem ruchu obrotowego Ziemi. Spróbujemy zreasumować.

W jakich warunkach nie powinno się wypuszczać gołębi?

- * gdy w miejscu startu widoczność jest mniejsza niż 5 km, pada ciągły deszcz, a chmury są na wysokości mniejszej niż 150 m,
- * gdy temperatura powietrza jest niższa od 8°C,
- * gdy temperatura powietrza przekracza 30°C, przy silnym, przeciwnym wietrze (o prędkości przekraczającej 30 km/godzinę),
- * w trakcie opadów ciągłych przy silnym, przeciwnym lub bocznym wietrze.

Kiedy można warunkowo wypuścić gołębie?

- * przy wietrze przeciwnym lub bocznym, o niedużej sile, w trakcie słabego deszczu,
- * przy wietrze przeciwnym, nawet o większej sile, ale tylko przy temperaturze niższej od 30°C,
- * w przerwach między krótkotrwałymi, nawet intensywnymi opadami deszczu.

Jakie są idealne warunki do wypuszczenia gołębi?

- * wiatr zgodny z kierunkiem lotu,
- * temperatura w granicach od 10 do 20°C,
- * bez opadów,
- * zachmurzenie niewielkie lub umiarkowane,
- * widoczność sięgająca co najmniej 5 km.

Żelazne zasady

dla konwojentów:

Gołębie w kabinie traktuj z taką troskliwością, jakby to były twoje gołębie

dla kierowników lotów:

Jeżeli masz jakiegokolwiek wątpliwości co do tego, że lot może być nieudany, nie pozwól na wypuszczenie gołębi

Sprawna łączność

O potrzebie sprawnej łączności między konwojem i kierownictwem lotu nie trzeba dziś nikogo przekonywać. W dobie współczesnej najdogodniejszym, błyskawicznym i niezawodnym środkiem łączności, odpowiednim do tego celu, są telefony komórkowe. Tą drogą konwojenci mogą o każdej porze przekazywać kierownictwu lotu aktualne wiadomości o przebiegu transportu i warunkach atmosferycznych. Tą drogą też mogą być oni informowani o decyzjach kierownictwa o starcie lub jego odłożeniu, czy też o ewentualnym powrocie.

Śledzenie zmian pogody

W związku ze zmiennością aury w trakcie lata, konieczne jest bieżące śledzenie zmian pogody w trakcie całego sezonu lotowego, a zwłaszcza dokładne rozpoznawanie warunków atmosferycznych na kilka dni przed planowanym lotem. Ma to zapobiec wypuszczaniu gołębi w warunkach skrajnie niekorzystnych, w sposób zasadniczo utrudniających lot lub wręcz uniemożliwiających im powrót do macierzystych gołębników. Ma to zapobiec lotom katastrofalnym, w trakcie których niepotrzebnie ginie wiele gołębi.

Najnowsze badania wskazują, że oprócz warunków stricte atmosferycznych, na przebieg lotów gołębi pocztowych wpływają także – niestety niekorzystnie – zmiany natężenia pola magnetycznego naszej planety i związane z nimi zmiany aktywności Słońca. Na szczęście zjawiska te są monitorowane w sposób ciągły przez sieć placówek badawczych na całym świecie. Aktualne informacje zarówno na ten temat, jak i na temat aktualnej sytuacji biometeorologicznej i prognozowanych zmian na najbliższe dni są dziś stosunkowo łatwo dostępne. Emituje je wiele stacji radiowych i telewizyjnych, są też dostępne w sieci internetowej. A oto kilka adresów:

- * <http://www.dobrylot.pl/index.php?kat=forum>
- * <http://www.icm.edn.pl>
- * <http://www.brieftaube.de/frame.cfm?id=6>
- * <http://www.internet-taubenschlag.de/wetter/vorhersage.htm>
- * www.ifr.se
- * www.geo.phys.uit.no/geomag.html

- * www.sgo.fi
- * www.sidc.oma.be/index.php3

Pod czterema ostatnimi adresami podawane są na bieżąco terminy spodziewanych wybuchów na Słońcu i związanych z nimi „burzami magnetycznymi.” Korzystanie z tych informacji powinno być zasadą i jednocześnie obowiązkiem jednostek organizujących loty, a zarazem środkiem pomocniczym przy podejmowaniu decyzji o zorganizowaniu lotu lub o jego odwołaniu, o starcie lub o powrocie. Niezależnie od tego, konieczne jest bieżące śledzenie stanu pogody na trasie lotu w trakcie transportu i bezpośrednio przed wypuszczeniem gołębi. Powinna temu służyć sieć informatorów, najlepiej zaprzyjaźnionych hodowców, zamieszkałych na trasie lotu. Kilka telefonów nad ranem przed planowanym startem da pełny obraz stanu pogody i utwierdzi w decyzji o starcie. Można w ten sposób – z dużym prawdopodobieństwem – uniknąć lotów katastrofalnych.

Decyzja o wypuszczeniu gołębi

Decyzja o wypuszczeniu gołębi powinna być podejmowana przez kierownictwo lotu w siedzibie jednostki organizującej lot (oddział, okręg), a nie – jak to najczęściej dotychczas bywało – przez konwojenta na miejscu startu. Powinna ona być poprzedzona kilkoma wczesno-rannymi rozmowami telefonicznymi między kierownictwem lotu a obsługą konwoju i informatorami na trasie lotu. Podstawą jej podjęcia winna być pozytywna ocena warunków atmosferycznych zarówno w miejscu startu, na trasie lotu, jak i w miejscu docelowym lądowania gołębi. W przypadkach, gdy warunki atmosferyczne są ewidentnie złe i nie ma możliwości wypuszczenia gołębi, kierownictwo lotu może zdecydować o odłożeniu startu do czasu poprawy pogody lub o zawróceniu konwoju w drogę powrotną do domu i ewentualnym poszukiwaniu innego miejsca startu. Jeśli na całej trasie też nie ma warunków do startu, konwój powinien powrócić do siedziby jednostki organizującej lot. Gołębie można wypuścić z kabiny nazajutrz rankiem z odległości kilku kilometrów od gołębników.

Prognozy są niepewne

Ale prognozy to tylko prognozy. Znacznie pewniej opierać się na tym, jak pogoda jest aktualnie, niż na tym, jaka ma być. Dlatego ważne jest bieżące monitorowanie warunków atmosferycznych. W związku z tym proponuję powołanie przy ZG PZHGP specjalnej komórki METEO. Działałaby ona w sezonie lotowym, co tydzień w nocy z soboty na niedzielę. Jej zadaniem byłoby:

- * zbieranie aktualnych informacji o warunkach atmosferycznych z terenu całego kraju, a także z terenów przygranicznych od zachodu, skąd najczęściej organizowane są loty,
- * ocena i przekazywanie ich w teren na potrzeby kierowników lotów wszystkich jednostek organizacyjnych związku mających w gestii decyzje o starcie gołębi.

Komórka pracowałaby w oparciu o informacje zdobywane co najmniej z kilku źródeł:

- * od hodowców z terenu całego kraju,
- * z placówek Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej,
- * ew. od służb meteorologicznych obsługujących porty lotnicze,
- * z prognoz meteo dostępnych w różnych portalach sieci internetowej.

Sieć informatorów powinna pokrywać teren całego kraju, z zagęszczeniem w pasie zachodnim, skąd organizowana jest większość lotów. Informacje byłyby przekazywane w nocy z sobotą na niedzielę w sposób ciągły, na bieżąco, dwukierunkowo różnymi środkami łączności, od telefonu sieciowego poczynawszy, przez telefon komórkowy i sieć internetową włącznie. Pochodziłyby one z wymienionych powyżej źródeł, a przekazywane byłyby do jednostek organizujących loty, a ściślej rzecz biorąc do kierowników lotów, którzy wykorzystywaliby je do podejmowania decyzji o ewentualnym starcie gołębi. Przedmiotem informacji powinny być przede wszystkim: temperatura otoczenia, zachmurzenie, pułap chmur, ew. opady, widoczność, siła i kierunek wiatru. Z serwisu tego mogliby korzystać kierownicy wszystkich jednostek organizacyjnych PZHGP. Komórka METEO przy ZG w sytuacjach ewidentnych, w oparciu o posiadane informacje, mogłaby zalecać, bądź odwołać od podejmowania decyzji o wypuszczaniu gołębi lub sugerować skierowanie kabin w inne miejsce, gdzie aktualnie są lepsze warunki do startu.

Niezależnie od tego widzę konieczność organizowania okresowych szkoleń dla kierowników lotów i konwojentów. Mogłoby to być forum wzajemnej wymiany doświadczeń, a także ośrodek nauki praktycznej oceny warunków atmosferycznych, które umożliwiają przeprowadzenie udanego lotu. W tej bowiem kwestii jest nadal wiele niejasności, nieporozumień i rozbieżności w ocenach.

Czy wszystko to jest konieczne?

Ktoś powie, że wszystko to jest dość złożone, wymaga dobrej organizacji, wielu zabiegów, przedsięwzięć, czasu i pieniędzy. Czy aby wszystko to jest absolutnie konieczne? Otóż, czynimy wiele w zakresie chowu, hodowli i przygotowania gołębi do lotu. Budujemy gołębiom funkcjonalne, zdrowe gołębniki, zabiegamy o najlepszy materiał hodowlany, karmimy naszych ulubieńców najlepszej jakości mieszankami paszowymi, codziennie je trenujemy, stwarzamy im jak najlepsze warunki egzystencji. Na wszystko to nie oszczędzamy czasu i pieniędzy. Niestety często nasza troska o gołębia kończy się w momencie „wrzucenia go” do klatki w kabinie, która nie rzadko jest w złym stanie, która często jest przepełniona gołębiami. Sami uchylamy się od pełnienia funkcji w Związku, a kierownictwo lotów powierzamy osobom nieodpowiednim, albo wręcz nieodpowiedzialnym i niekompetentnym, albo takim, które ze względu na brak czasu nie są w stanie wywiązać się z podjętych zobowiązań. Oni z kolei angażują do konwojowania gołębi ludzi przypadkowych, często nieodpowiedzialnych i niefrasobliwych. Nie mamy opracowanych warunków transportowania gołębi na loty, nie mamy instrukcji wypuszczania gołębi, nikt nie określił jednoznacznie warunków atmosferycznych, przy których możliwe jest wypuszczenie gołębi do lotu. Nie bardzo wiadomo jak i kiedy karmić i poić gołębie w kabinach. My zaś sami częstokroć kosztujemy je w deszczu, w takich warunkach, które wcale nie rokują nadziei na poprawę w ciągu najbliższych dni. Nie mając żadnego kontaktu z konwojem, nic nie wiemy o pogodzie ani na trasie lotu, ani w miejscu planowanego startu. Decyzję o wypuszczeniu gołębi pozostawiamy konwojentom, którzy z kolei nic nie wiedzą o warunkach atmosferycznych na trasie lotu, ani w miejscu docelowym powrotu gołębi. W tej naszej niefrasobliwości liczymy na to, że „jakoś to będzie”. I potem rzeczywiście jest katastrofa. W dniu wypuszczenia z kilku tysięcy gołębi do domu nie wraca nic lub zaledwie garstka i to w stanie kompletnego wyczerpania. Nazajutrz rankiem – znów kilka. We wtorek – być może – jeden, dwa dalsze. Czas konkursowy trwa tydzień, a czasem nie można go w ogóle zamknąć. Straty są ogromne. Przepadają na zawsze najlepsze lotniki. W ten sposób w jednym locie marnujemy dorobek hodowlany co najmniej kilku lat.

Niestety decyzje o wypuszczeniu gołębi podejmowane są nadal albo przy braku pełnego rozeznania warunków atmosferycznych, albo w sytuacji, gdy warunki są ewidentnie złe i nie dają gołębiom szans na normalny lot. Zapewne nie wszędzie jest aż tak źle, ale w wielu oddziałach tak to mniej więcej nadal wygląda. Tak było w każdym przypadku tzw. „czarnych niedziel”. Jednym razem bez mała cała Europa jest przykryta głębokim niżem barycznym niosącym ciągle opady deszczu, a gdzieś tam gradu. Innym razem nad całą Polską przez prawie tydzień pułap chmur jest tak niski, że ogranicza widoczność do kilkuset metrów. Ten stan utrzymuje się od kilku dni. To da się przewidzieć. Wielu katastrofom można zapobiec. Tymczasem mimo to w skrajnie złych warunkach wypuszcza się gołębie. W efekcie, w niektórych okolicach masowo spadają na pola, chodzą po ulicach przemoczone, bezbronne, niezdolne do lotu. Donoszą o tym hodowcy, m.in. na łamach witryn internetowych PZHGP i Dobry Lot. Doprawdy groteskowo w tych sytuacjach brzmią tłumaczenia decydentów, że „inni też ponieśli duże straty”, że „trzeba postarać się o lepsze gołębie”, że „tego nie dało się przewidzieć”, czy, że „na tym polega prawdziwa selekcja, bo te naprawdę dobre gołębie wróciły.”

Tak więc rachunek jest prosty. Mamy przed sobą dwie możliwości:

- * albo podnieść na wyższy poziom organizację lotów, a w tym komfort transportowania gołębi, kwestie rozpoznania warunków atmosferycznych w celu zapewnienia gołębiom normalnych warunków powrotu z lotów i zmniejszenia do minimum prawdopodobieństwa wystąpienia lotów katastrofalnych,
- * albo też nie robić w tej mierze nic i godzić się z marnowaniem co rok lub dwa własnego dorobku i wysiłku hodowlanego wielu lat.

Piotr Patas