

Πριν αρχίσουμε

Κανόνας 1: Δεν πετάμε για την κοινή γνώμη

Η γνώμη που έχουν οι φίλοι μας για μας δεν εξαρτάται από το πόσους βαθμούς θα πάρουμε σε έναν αγώνα. Δεν αξίζει να πάρουμε το έξτρα ρίσκο απλά για να κάνουμε μερικά χιλιόμετρα και βαθμούς παραπάνω: οι φίλοι μας θα μας αγαπάνε και εκτιμάμε είτε πάρουμε 900 βαθμούς είτε 100.

Κανόνας 2: Πάντα μα πάντα έχω σχέδιο B

Κανόνας 3: Το διασκεδάζουμε όσο περισσότερο μπορούμε

Προετοιμασία

- Ενυδάτωση από την προηγούμενη.
 - Όχι οινόπνευματώδη (επιτρεπτό αλκοόλ: 1 ποτήρι μπύρα ή κρασί το προηγούμενο βράδυ)
 - Φόρτιση όλων των μπαταριών από την προηγούμενη.
 - Ενυδάτωση το πρωί, αλλά προσοχή όχι πριν την απογείωση: πολύ μικρές ποσότητες. Καλό είναι να πιούμε υγρά κανονικά το πρωί αλλά όχι τις τελευταίες 2 ώρες περίπου πριν την απογείωση.
- Πολλές φορές το μάσημα τσίχλας βοηθάει στο να μη στεγνώνει το στόμα μας και να μην χρειαζόμαστε νερό κατά την πτήση
- Επίσης το πρωί μια ελαφρά άσκηση για 30 λεπτά τουλάχιστον (πχ. τζόκινγκ) θα απελευθερώσει τις απαραίτητες ενδορφίνες για να έχουμε καλή διάθεση και να παίρνουμε καλύτερες αποφάσεις στον αγώνα.
 - Τρείς περίπου ώρες πριν την έναρξη καταναλώνουμε υδατάνθρακες. Αν δεν καταναλώσουμε υδατάνθρακες και πεινάμε πριν την απογείωση, δεν τρώμε πολλά(δωρεάν) σαντουιτς και γενικά δεν φορτώνουμε το στομάχι μας.
 - αναμονή στην σκιά σε δροσερό μέρος, εξοικονόμηση δυνάμεων, και χαλαρή με παρέες αστεία, συζητήσεις πριν το τασκ ή με όποιο τρόπο είναι καλύτερο για τον καθένα(διάβασμα, μουσική κλπ)
 - πρώτο πράγμα που κάνουμε όταν φτάσουμε στην απογείωση: ετοιμάζουμε τον εξοπλισμό μας έτοιμο για απογείωση και μετά τον μαζεύουμε προσεχτικά σε σκιερό μέρος.

- πότε απογειώνομαι?

αφού έχει φύγει το 50-70% τουλάχιστον - ανάλογα με το επίπεδο των αθλητών.

ένας εμπειρικός κανόνας είναι ότι φεύγεις όταν έχουν ήδη φύγει οι καλύτεροι από εσένα αλλά όχι οι λιγότερο έμπειροι. έτσι θα βρεθείς στον αέρα με άτομα και αλεξίπτωτα ίδιων δυνατοτήτων.

-Αγχος στην διαδικασία απογείωσης: όταν δεν έχεις εμπειρία απο συνωστισμό (αθλητές & θεατές) στην απογείωση, τότε είναι πολύ πιθανό να κάνεις πολλά λάθη χειρισμού απογείωσης.

Λύση: προετοιμάζεσαι με πολλές επίγειες ασκήσεις απο πριν.

Επίσης βρίσκεις ένα σημείο που μπορείς να απλώσεις χωρίς να ενοχλείς τους από πάνω και να μην κινδυνεύεις να σε πατήσουν αλλά να έχεις και μπροστά σου ελεύθερο χώρο. Μπορείς να ζητήσεις βοήθεια από άλλους πιλότους - δεν είναι ντροπή- ή βοηθούς απογείωσης αν υπάρχουν. Επίσης ρωτάς / ενημερώνεις τους γύρω σου ότι είσαι έτοιμος και θα απογειωθείς στο επόμενο θερμικό.

- πού απλώνω?

χαμηλά κινδυνεύεις να σε πατήσουν, ψηλά στην Δράμα βγάζει πιο δυνατά το θερμικό μια καλή λύση είναι αρκετά χαμηλά και πολύ λίγο πλάγια.

Εάν πρόκειται να απογειωθώ αργά, τότε διαλέγω το μέρος που μου αρέσει πιο πολύ, που με βολεύει, που θα βρώ κάποιους να με βοηθήσουν, που δεν έχει ρίζες, πέτρες ή άλλους πιθανούς κινδύνους να κόψω κάποιο σχοινάκι, να δημιουργήσω εμπλοκή, ή να πάρω μαζί μου κάποιο ξερόκλαδο κλπ. Αυτό το μέρος σίγουρα θα αδειάσει όταν φύγει αυτός που έχει απλώσει πριν απο εμένα.

Πάντως δεν είναι η καλύτερη ιδέα να φεύγω προς το τέλος για πολλούς λόγους

- πότε απλώνω

αφού έχει φύγει το 50% τουλάχιστον, ή όταν αρχίζουν να απογειώνονται οι πιλότοι με το ίδιο επίπεδο με εσένα.

Διαδικασία ενός τάσκ

- ενημέρωση στο HQ

- ανέβασμα στην απογείωση: Κράνη - όργανα όχι στα φορητά!

- άφιξη στην απογείωση

- ετοιμασία εξοπλισμού

- κουβέντα με τους τοπικούς - έμπειρους πιλότους, αναγνώριση των χωριών που βλέπουμε μπροστά μας στον χάρτη.

- task briefing

- άνοιγμα παραθύρου απογείωσης (open window)
- άνοιγμα τασκ (open start)
- THE FUN PART
- task deadline
- επιστροφή στα κεντρικά, κατέβασμα tracks από τα όργανα
- ΤΣΕΚ την μπαταρία από τα όργανα + κινητό τηλέφωνο αν θέλει φόρτιση!
- προσωρινά αποτελέσματα
- τρελά γλέντια
- αν πιούμε λίγο παραπάνω προσέχουμε να πιούμε και αρκετό νερό!
- μαμ κακα και νάνι

Η πτήση

Ο χρόνος μεταξύ απογείωσης και αρχής του task είναι συχνά και το πιο αγχωτικό κομμάτι του αγώνα. Ο λόγος είναι ότι συνήθως υπάρχουν 1-2 σημεία κοντά στη νοητή γραμμή του πυλώνα START στα οποία μπορούμε να πάρουμε και να διατηρήσουμε το καλύτερο ύψος περιμένοντας να ανοίξει το START οπότε έχουμε και ανάλογο συνωστισμό. Σε αυτές τις συνθήκες τα μάτια μας 14, κοιτάμε παντού και συχνά, κρατάμε όσο μπορούμε αποστάσεις, πετάμε συντηρητικά και δίνουμε έμφαση στους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας.

Εάν απογειωθούμε πολύ νωρίς θα περάσουμε πιο πολύ ώρα σε αυτές τις αγχωτικές συνθήκες. Εάν απογειωθούμε πολύ αργά μπορεί να μην είμαστε στην κατάλληλη θέση την ώρα του START. Με προπόνηση θα καταφέρουμε να προβλέπουμε περίπου την κατάλληλη στιγμή απογείωσης ανάλογα με τις συνθήκες (και κοιτώντας όσους απογειώθηκαν πριν από μας). Γενικά δεν θα πρέπει να επιτρέπουμε να αγχωθούμε καθώς στον αγώνα βρισκόμαστε για να μάθουμε απο τους άλλους, να κάνουμε όσα περισσότερα χλμ μπορέσουμε (ίσως και γκόλ), τίποτα δεν μας κυνηγάει και το κύριο ενδιαφέρον μας πρέπει να είναι η μεγαλύτερη δυνατόν πτήση και η διασκέδαση που προσφέρει κάτι τέτοιο. Μέσα απο αυτή τη διαδικασία και αφού καταφέρουμε να πετάμε ολοένα και περισσότερο αρχίζουμε να μπαίνουμε στο πνεύμα του ανταγωνισμού.

Στον αέρα, δε μας απαγορεύεται να περάσουμε τη γραμμή του START όσες φορές θέλουμε πριν

ανοίξει το START, αλλά εάν το κάνουμε πρέπει κάποια στιγμή να επιστρέψουμε και να την ξαναπεράσουμε αφού ανοίξει το START. Ο χρόνος μας μετράει από τη στιγμή που θα κόψουμε αυτή τη νοητή γραμμή μετά το άνοιγμα του START. Το μόνο πιο τραγικό από το να συνειδητοποιήσεις ότι πρέπει να επιστρέψεις και να κόψεις ξανά τη γραμμή του START ενώ έχεις κάνει το μισό task είναι να το συνειδητοποιήσεις όταν δώσεις το GPS για βαθμολόγηση ενώ έχεις βάλει GOAL. Τα μοντέρνα όργανα συνήθως θα μας το δείξουν κάπως αλλά, εάν έχουμε ένα κανονικό GPS γενικής χρήσης, πρέπει να είμαστε σίγουροι ότι την ώρα του START είμαστε από τη σωστή μεριά της γραμμής. Από τη στιγμή του START και έπειτα, οι πιλότοι απλώνουν όλο και περισσότερο οπότε δεν έχουμε πλέον τόσο μεγάλο συνωστισμό.

- βλέπε κανόνα για το πότε απογειώνομαι...
- προσπαθώ να καταλάβω αν με αυτούς που πετάω είναι καλύτεροι ή χειρότεροι. επίσης !! τα αλεξίπτωτα τους είναι πολύ καλύτερα από το δικό μου ? προσοχή δεν ακολουθούμε ξένους σε ύποπτα μέρη ... αυτοί μπορεί
 - α) να είναι πολύ έμπειροι ακρο -pilots
 - β) να έχουν αλεξίπτωτα με πολύ καλύτερο λόγο και επιδόσεις
 - γ) απλώς να είναι άσχετοι και να κάνουν χαζομάρα.

ΟΜΩΣ παρατηρούμε τι γίνεται εκεί που πηγαίνουν και βγάζουμε τα συμπεράσματα μας για το αν θα πηγαίναμε εκεί. Πχ είναι σημεία που ίσως δεν θα πλησιάζαμε γιατί τα θεωρούμε υπήνεμα. όμως παρατηρώντας άλλα αλεξίπτωτα προσεκτικά μπορούμε να δούμε ότι δεν είναι τα πράγματα έτσι, πχ γιατί βγάζει μια σύγκλιση, έχει συνεχή ροή θερμικών κτλ...

Πετάμε σαν να ήμασταν μόνοι, με εξτρα μπόνους ΟΛΕΣ τις πληροφορίες που μας δίνουν οι γύρω πιλότοι! Προσπαθούμε να κρατηθούμε με ένα γκρουπ αλλά μόνο όσο αυτό σημαίνει ότι δεν θα αναγκαστούμε να κάνουμε πράγματα που δεν θα τα κάναμε κανονικά.

Επίσης θυμόμαστε ότι στο γρουπ μας συνήθως οι άλλοι έχουν μεγαλύτερη εμπειρία και καλύτερες πτέρυγες. Η εμπειρία τους θα τους επιτρέψει να φύγουν πιο γρήγορα από ένα θερμικό να φτάσουν χαμηλοί στο επόμενο το οποίο θα κυκλώσουν Εμείς και θα φτάσουμε χαμηλότεροι ΚΑΙ πιο αργά ΚΑΙ δεν θα μπορέσουμε με την ίδια ικανότητα να πιάσουμε το θερμικό. ΑΡΑ: παρατηρούμε, ακολουθούμε αλλά εκ του ασφαλούς και με βάση την ΔΙΚΙΑ ΜΑΣ πτέρυγα και ικανότητες.

- Αφού ξεκινήσεις με το γκρουπ, σύντομα μπορεί να βρεθείς πίσω και μόνος. Προσοχή: δεν υπερβαίνεις τις δυνατότητές σου πετώντας πιο γρήγορα αλλά μην καθυστερώντας εκεί που δε χρειάζεται (γρήγορες αποφάσεις)

- αντίπαλός σου είναι μόνο ο εαυτός σου. Προσπάθησε σε κάθε πτήση να γίνεσαι λίγο καλύτερος από αυτόν και μόνο.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΟΣ ΤΑΣΚ

Τύπος RACE to GOAL

Άνοιγμα απογείωσης: από την ώρα αυτή και μετά μπορείς να απογειωθείς. Μην ανησυχείς για το αν το GPS πάει μπρος ή πίσω, ΠΑΝΤΑ δίνει την σωστή ακριβή ώρα!

πυλώνες / κύλινδροι ή αλλιώς σημεία στροφής (turnpoints/TPs) : το κάθε σημείο στροφής έχει μια συγκεκριμένη ακτίνα, πχ 400μ αυτό σημαίνει ότι δεν χρειάζεται να φτάσουμε ακριβώς πάνω από το σημείο αυτό αλλά να πλησιάσουμε σε μια ακτίνα 400μ κοντά του.

όταν μπορούμε στην ακτίνα αυτή έχουμε πάρει τον πυλώνα και μπορούμε να ξεκινήσουμε για τον επόμενο. Δεν μας απαγορεύει κανένας να μείνουμε όση ώρα θέλουμε μέσα στην ακτίνα ή και να πλησιάσουμε περισσότερο

Το τασκ λοιπόν είναι μια σειρά από σημεία / πυλώνες που πρέπει να περάσουμε με την σωστή βέβαια σειρά και να καταλήξουμε στο τελευταίο που λέγεται και GOAL !

Ο κάθε πυλώνας μπορεί να έχει και διαφορετική ακτίνα αλλά η συνηθισμένη ακτίνα είναι 400μ . στο taskboard αναγράφεται πάντα η ακτίνα του κάθε πυλώνα.

επίσης αναγράφεται και η συνολική απόσταση του task σε km. Συνήθως η απόσταση που αναγράφεται είναι η απόσταση μετρώντας μέχρι το κέντρο του κάθε πυλώνα, αλλά επειδή εσύ θα στρίψεις πχ 400μ πιο πριν, η πραγματική απόσταση που θα διανύσεις είναι πάντα μικρότερη.

Κάποια όργανα GPS σου δείχνουν και τις 2 αποστάσεις, την GPS και την "optimal". Επίσης όταν περάσεις το τασκ στο όργανο θα σου δείξει την συνολική απόσταση ώστε να κάνεις επιβεβαίωση με το taskboard ότι πέρασες σωστά το task. αν έχεις μια μικρή απόκλιση 0.1-0.5 km μπορεί να οφείλεται στα διαφορετικά όργανα και υπολογισμούς του κάθε οργάνου. Βρίσκεις έναν πιλότο με το ίδιο όργανο και τον ρωτάς τι απόσταση του βγάζει και φυσικά κάνεις ένα δεύτερο έλεγχο ότι πέρασες σωστά τους πυλώνες.

Ένας ειδικός πυλώνας είναι το START

Ο πυλώνας START είναι συνήθως το επόμενο σημείο από την απογείωση και συνήθως έχει ακτίνα αρκετών χιλιομέτρων. οι πιλότοι πρέπει να περιμένουν μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή που ονομάζεται "START" για να 'πάρουν' τον πυλώνα.

Εχουμε 2 τύπους START: ENTER και EXIT:

ENTER (το πιο συνηθισμένο): οι πιλότοι περιμένουν ΕΞΩ από την ακτίνα του πυλώνα και όταν δοθεί το START έχουν το δικαίωμα να μπουν μέσα και να 'πάρουν' τον πυλώνα. αν πχ το START είναι στις 14:00 πρέπει να έχεις καταγράψει στις 14:00 και μετά ΕΝΑ τουλάχιστον σημείο ΕΞΩ από την ακτίνα ΚΑΙ ΜΕΤΑ από αυτό ΕΝΑ σημείο ΜΕΣΑ στην ακτίνα. Έτσι έχεις κατοχυρώσει οτι πήρες το START. Αρα δεν απαγορεύεται να είσαι μέσα στην ακτίνα όταν πάει 14:00, αρκεί να βγεις από την ακτίνα και να ξαναμπείς!

EXIT: οι πιλότοι περιμένουν ΜΕΣΑ στην ακτίνα του πυλώνα και όταν δοθεί το START έχουν το δικαίωμα να βγουν ώστε να 'πάρουν' τον πυλώνα. αν πχ το START είναι στις 14:00 πρέπει να έχεις καταγράψει στις 14:00 και μετά ΕΝΑ τουλάχιστον σημείο ΜΕΣΑ στην ακτίνα ΚΑΙ ΜΕΤΑ από αυτό ΕΝΑ σημείο ΕΞΩ από την ακτίνα. Έτσι έχεις κατοχυρώσει οτι πήρες το START. Αρα δεν απαγορεύεται να είσαι εκτός της ακτίνας όταν πάει 14:00, αρκεί να μπεις μέσα στην ακτίνα και να ξαναβγείς !

Καλό είναι να είμαστε ψηλά και στο σημείο του airstart την ώρα που ανοίγει. Όμως δεν είναι και το σημαντικότερο αυτό αλλά περισσότερο οι αποφάσεις που θα πάρουμε στην πορεία. Όσο μεγαλύτερο το task, τόσο πιο ασήμαντο να είμαστε ακριβώς στο λεπτό στο airstart.

Αφού λοιπόν πάρεις το START, το GPS θα σου δείξει τον δρόμο για τον επόμενο πυλώνα με κατεύθυνση και απόσταση όταν φτάσεις στα όρια της ακτίνας του πυλώνα το GPS θα αλλάξει και θα σου δείξει αυτόματα τον επόμενο πυλώνα¹. Για να είσαι σίγουρος, μόλις γίνει η αλλαγή στο όργανο δεν στρίβει αμέσως αλλά μετράς 3 δευτερόλεπτα

Έτσι παίρνεις όλους του πυλώνες μέχρι που μένει μόνο ο τελευταίος και καλύτερος , το GOAL

Το goal μπορεί να είναι και αυτός ένας απλός πυλώνας κύλινδρος οπότε τον αντιμετωπίζεις σαν τους υπόλοιπους, πρέπει απλώς να μπεις στην ακτίνα του. Συνήθως όμως είναι GOAL line δηλαδή μια γραμμή (νοητή ή φυσική) που πρέπει να διασχίσεις με φορά ερχόμενος από τον τελευταίο πυλώνα ΠΡΟΣ το goal. Έχει πλάτος 200+200 μ. Μπορείς να την διασχίσεις ψηλός και μετά να κάνεις τους ελιγμούς για την προσγείωση όπως θέλεις.

Πρόσεχε γιατί στο goal αρκετοί πανηγυρίζουν με ακροβατικά! όποτε το νου μας!(β άσει κανονισμού οι μανούβρες ακροβατικού τύπου απαγορεύονται στην ώρα και περιοχή του γκόλ)

¹ αυτό προϋποθέτει ένα GPS για χρήση σε αγώνες παραπέντε ή ένα γενικής χρήσης όπου έχει γίνει σωστός προγραμματισμός του route. Σε περίπτωση που χρησιμοποιούμε GPS γενικής χρήσης, καλό είναι να τσεκάρουμε στην οθόνη την απόστασή μας για να σιγουρευτούμε ότι όντως πήραμε τον πυλώνα περνώντας την απαιτούμενη ακτίνα (και καμιά 30 μέτρα πιο μέσα για σιγουριά). Επίσης, επειδή σε αυτή τη φάση οι μπροστινοί μας παίρνουν τον πυλώνα και κάνουν μεταβολή, έχουμε το νου μας και τι γίνεται μπροστά μας μη βρεθούμε αγκαλιά με κανέναν άλλο πιλότο.

Θέματα ασφαλείας

Τηλέφωνο περισυλλογής ή ανάγκης: το καταχωρούμε στο κινητό μας και φροντίζουμε κάθε μέρα πριν την απογείωση να το καλούμε στιγμιαία (οχι αναπάντητη, απλώς αρχίζουμε την κλήση και την τερματίζουμε ακαριαία) ώστε να είναι το νούμερο που θα μπορέσουμε να καλέσουμε άμεσα

συχνότητα ασφαλείας: η κύρια συχνότητα του αγώνα, σε αυτή πάντα ακούμε και ΔΕΝ μιλάμε παρά μόνο αν ζητήσουμε ειδική άδεια από τον διευθυντή αγώνα ή μας απευθύνει αυτός το λόγο. Δεν την χρησιμοποιούμε για να αναφέρουμε ότι πχ οι συνθήκες είναι δύσκολες κτλ, υπάρχουν πιλότοι που έχουν εκλεγεί την πρώτη μέρα του αγώνα και δουλειά τους είναι να ενημερώνουν τον διευθυντή αγώνα για επικίνδυνες καταστάσεις.

τότε την χρησιμοποιούμε με δικιά μας πρωτοβουλία:

- αν είμαστε σε κίνδυνο (εφεδρικό / άσχημη προσγείωση)
- αν κάποιος άλλος είναι σε κίνδυνο (εφεδρικό / άσχημη προσγείωση)

- Αν στη περιοχή που βρισκόμαστε χαρακτηρίζετε από επίπεδο επικινδυνότητας 3 (level 3) (Τότε λοιπόν αναφέρουμε μόνο τον αριθμό μας, το σημείο πτήσης και το επίπεδο δυσκολίας).

- αν έχουμε πολύ σοβαρές ενδείξεις ότι κάποιος είναι ή πρόκειται να μπει σε πολύ σοβαρά προβλήματα.

σε περίπτωση που εντοπίσουμε πιλότο με πρόβλημα στο έδαφος:

ενημερώνουμε για την θέση του μέσω του ασυρμάτου, ο πιο εύκολος τρόπος είναι σχετικά με τον πιο κοντινό πυλώνα αφού έχουμε έτοιμες τις ενδείξεις στο GPS. δηλ απόσταση και κατεύθυνση του πυλώνα από το σημείο που βρισκόμαστε.

παραμένουμε στην περιοχή όσο μπορούμε για να δώσουμε βοήθεια στις επίγειες δυνάμεις προσγειωνόμαστε κοντά για να βοηθήσουμε μόνο αν είμαστε σίγουροι για την ασφάλεια μας και τις ικανότητες μας,

αν χτυπήσεις η ομάδα διάσωσης θα έχει διπλό έργο!

-μια μπλοκαρισμένη συχνότητα, είναι μια άχρηστη συχνότητα. Γιαυτό λοιπόν μή βάζεις τον ασύρματό σου σε θέση μή προσβάσιμη εν πτήση (πχ, πίσω στο κάθισμα) και μην χρησιμοποιείς συσκευή VOX.

Εάν υπάρξει κάποιος σοβαρός λόγος, το task μπορεί να διακοπεί. Σε αυτή την περίπτωση θα ανακοινωθεί από τη συχνότητα ασφαλείας (επανειλημμένα και συχνά σε δύο ή και περισσότερες

γλώσσες). Σε αυτή την περίπτωση βρίσκουμε ένα κοντινό και κατάλληλο μέρος για προσγείωση και κάνουμε προσέγγιση το ταχύτερο. Επειδή η περιοχή του task είναι πολύ μεγάλη (δεκάδες χιλιόμετρα), μπορεί η διακοπή να γίνεται π.χ. για λόγους μετεωρολογικούς σε πάρα πολύ μακρινή απόσταση από εμάς. Σε αυτή την περίπτωση, μπορεί να θεωρήσουμε ότι στο SX σημείο που βρίσκόμαστε μπορούμε να συνεχίσουμε την πτήση μας. Καλό θα είναι να μην το κάνουμε. Ένας σημαντικός λόγος είναι ότι μπορεί άλλοι πιλότοι γύρω μας να μην έχουν ακούσει την εντολή διακοπής του task (π.χ. επειδή ο ασύρματός τους έμεινε από μπαταρία). Εάν δουν τους πάντες γύρω τους να κλείνουν αυτιά και να κατεβαίνουν, θα καταλάβουν ότι το task έχει διακοπεί. Εάν μας δουν να συνεχίζουμε αμέριμνοι μπορεί να θεωρήσουν ότι το task συνεχίζεται και να βρεθούν σε κίνδυνο. Μετά την προσγείωσή μας ενημερώνουμε την γραμματεία για τη θέση μας και μετά ασχολούμαστε με τη συσκευασία του εξοπλισμού μας.

σχύει σίγουρα αφού έχουμε βάλει την σωστή ώρα (θερινή ή χειμερινή) όταν αλλάζει η ώρα ειδικά τώρα τον Μάρτιο που είναι κοντά, γιατί έχω δει να βάζουν κανονικά το τασκ και να μην ανοίγει στο start γιατί ήταν μία ώρα πίσω, οπότε χρειάζεται μόνο μία φορά να το τσεκάρει κανείς για να είναι σίγουρος.

β)επίσης είναι σημαντικό να ρυθμίσει κανείς τις οθόνες που θα παρακολουθεί στην πτήση για όλες τις πληροφορίες που θέλει να βλέπει ταυτόχρονα στις οθόνες του gps του, ώστε να τον βοηθήσουν καλύτερα και ευκολότερα, χωρίς να χρειάζεται αν χάνει χρόνο στον αέρα για να δει κάποια πληροφορία και αποσυντονίζεται ή και μπερδεύεται
Μπακούρας Θανάσης (Stork)

Έχουμε μάθει σωστά να χειριζόμαστε τα όργανα και δεν το αφήνουμε τελευταία στιγμή, ούτε είναι σωστή στιγμή να ρωτάμε τους άλλους την ώρα που προετοιμάζονται για τον αγώνα και ασχολούνται με τα δικά τους όργανα και εξοπλισμό.