Mój tysiąc w Namibii

fot. Jerzy Kolasiński

Aby przelecieć tysiąc kilometrów, pilot musi się znaleźć we właściwym czasie i właściwym miejscu w odpowiednim szybowcu i w odpowiedniej formie popartej determinacją

Po pokonaniu tysiąca zacząłem myśleć jakiś czas temu, będąc już posiadaczem szybowcowych diamentów. Chyba najbliżej osiągnięcia tego celu byłem w roku 2004, gdy do szczęścia zabrakło mi 135 km. Zrozumiałem wówczas, że najważniejszym momentem jest decyzja startu i determinacja na samym początku przelotu. Potem pilot jest tak zaangażowany w pokonywaniu trasy, że nie ma czasu na wahania. W kolejnych latach odwiedzałem południowoafrykański Gariep Dam i poznałem specyfikę latania nad odludnymi terenami pustynnymi. Wielokrotnie byłem bardzo blisko upragnionego tysiąca. Wiedziałem, że kiedyś nastąpi ta szczęśliwa chwila. Po dwuletniej przerwie zdecydowałem się na powrót pod afrykańskie cumulusy. Tym razem wybór padł na Kiripotib – szybowcową farmę w Namibii. Inspiratorem wyjazdu był Tomek Dul, który przed rokiem poznawał uroki tego „szybowcowego raju". Miejsce to odkrył dla latania długodystansowego niemiecki pilot Bernd Dolba. On także, podobnie jak ja, wielokrotnie latał w Gariep. Tutaj jednak, wespół z właścicielami farmy – Claudią i Hansem von Hase, stworzył warunki idealne dla pilotów szybowcowych: doskonałe warunki pobytowe, precyzyjne prognozy pogody, trafne sugestie dotyczące planowanych tras i świetną organizacją lotów. Do dyspozycji pilotów oddane są szybowce z własnym napędem pozwalającym na samodzielny start. To znacznie upraszcza organizację dnia. Oczywiście, by dysponować odpowiednim sprzętem, trzeba go zarezerwować z dużym wyprzedzeniem. Ja zdecydowałem się na *Antaresa 20E* – szybowiec o rozpiętości 20 metrów z elektrycznym napędem. To nowatorskie rozwiązanie ma swoje zalety i wady. Do zalet można zaliczyć doskonałe walory pilotażowe, prosty system ładowania baterii, bardzo łatwy start, szybkie i niezawodne uruchamianie silnika oraz niskie koszty eksploatacji. Wady to bardzo ograniczona pojemność baterii, pozwalająca jedynie na uzyskanie 1000 m wysokości, konieczność rozsądnego gospodarowania energią, ograniczone bezpieczeństwo w terenie odludnym, trudności w chowaniu silnika oraz nie zalecane stosowanie balastu wodnego. Świadom tych uwarunkowań, rozpocząłem swoje latanie w Kiripotib 27.12.2011, w kolejnych dniach poznając warunki termiczne oraz teren. Na wschodzie zapuszczałem się w odludne obszary pustyni Kalahari na terenie Botswany, na zachodzie latałem wzdłuż pasma górskiego „Kante", nazwanego tak przez pilotów niemieckich z powodu charakterystycznego kształtu grzbietów górskich. Pasmo to dawało gwarancję rozwoju chmur o układzie szlakowym i podstawie sięgającej 5500 m. Każdego dnia pokonywane dystanse zwiększały się i zaledwie kilkadziesiąt kilometrów brakowało do zdobycia upragnionego trofeum. Zasadniczą trudnością w lataniu długodystansowym była poranna termika bezchmurna i stosunkowo wczesny zachód słońca zmuszający do lądowania przed godziną 20:00.

I wreszcie 5.01.2012 udało się! Trójkąt tysiąc został zrobiony! Duża

radość i miły prezent na 40-lecie mojego latania. A rano zaczęło się niemrawo. Co prawda Bernd prognozował niezłą pogodę, ale było też zagrożenie deszczami na wschodzie. Stąd wybór trasy: najpierw na wschód 154 km do pierwszego PZ, potem powrót przez Kiripotib do drugiego PZ 240 km na zachód od lotniska i jazda 300 km na południe wzdłuż znanego już „Kante". Jak dobrze, że wcześniej poznałem te okolice. Czekałem na starcie na pierwszy podmuch termiki. Od wschodu na horyzoncie widać było pierwsze cumulusy. Przy pierwszym drgnięciu powietrza włączyłem silniczek i o 10:55 byłem w powietrzu. Rozsądek nakazywał oszczędne gospodarowanie energią, więc na 200 m wyłączyłem silnik. Miałem dodatnie zerko, czasem opadałem na 150 m, czasami wznosiłem się na 250 m. Na dole grupka kibiców obserwowała moje wyczyny z nieukrywanym zaciekawieniem. Wieczorem opowiadali, że wyraźnie słyszeli szum moich skrzydeł i że bardzo im się podobało. Ja tymczasem zacięcie walczyłem. Ostatecznie wykręciłem jakieś 800 m nad lotnisko i o 11:30 ruszyłem na trasę. Początkowo termika bezchmurna była bardzo leniwa. Pierwsze 100 km przeleciałem z prędkością 75 km/h. Gdy dopadłem chmurek, było już znacznie lepiej. Noszenia wzrosły do 3-4 m/s, podstawa podniosła się do 4500 m (nad poziom morza – grunt jest tu na wysokości ok. 1400 m). Na pierwszym punkcie zwrotnym miałem już prędkość 92 km/h. Nawróciłem w kierunku drugiego punktu. Ze względu na to, że na trasie miałem TMA Winthuk, musiałem lecieć przez Kiripotib. Tu dodatkowa trudność bo w tym rejonie występuje ograniczenie wysokości lotu do FL145. Z pewnym żalem spojrzałem w kierunku południowym na Kalahari, gdzie piętrzyły się dorodne cumulusy. Ja tymczasem leciałem w błękit. Pozostało wierzyć w prognozy, mówiące o dobrych warunkach na zachodzie. Na razie miałem przed sobą pojedyncze cumulusy. Prędkość powoli rosła. Do drugiego punktu zwrotnego doszedłem o 15:30. W tym momencie moja prędkość sięgnęła 113 km/h. Do przelecenia pozostało jeszcze 600 km, a czasu nie było zbyt wiele. Na dokładkę wpadłem pod szlak przy początku „Kante" po niewłaściwej stronie i strasznie mnie przydusiło. Spadłem na ok. 1200 m nad grunt. Postanowiłem szybko zejść z najwyższego pasma gór i przesunąć się pod szlak po stronie wschodniej. Decyzja okazała się dobra. Zauważyłem, że chmury noszą teraz od strony zachodniej (nawietrznej). Zaczęła się piękna jazda. Postanowiłem lecieć wzdłuż szlaku. Najpierw odbiłem w lewo, potem wielkim rogalem doszedłem do trzeciego PZ. Tutaj chmury się skończyły. Miło pomyślałem o Berndcie Dolbie, który tak zgrabnie ułożył mi trasę. Była 17:30, do przelecenia pozostało 303 km, a do zachodu słońca miałem zaledwie dwie godziny. Prędkość wzrosła do 122 km/h. Całą nadzieję pokładałem w szlaku chmur i marzyłem, by jeszcze trochę dla mnie popracował. Jego podstawa sięgała 5500 m. Pojawiła się pokusa, by rzucić się po kresce do domu – było tam widać sporo dorodnych cumulusów. Jednak pamiętałem rady Berda, że z tego miejsca wraca się lewym halsem po „Kante". Tak też zrobiłem. Jeszcze chyba trzykrotnie targały mną wątpliwości – „rogal" był ogromny, a odległość do lotniska topniała bardzo wolno. Mimo to konsekwentnie leciałem pod szlakiem, obserwując jak zgrabnie zakręca w stronę lotniska. Na 165 kilometrze do Kiripotib złapałem 3 m/s i wykręciłem 5500 m. Mając zapasu 200 metrów ruszyłem na dolot. Mój *Antares* majestatycznie sunął do lotniska. Przeciąłem linię mety o 19.34 ze średnią prędkością 132,5 km/h. Zaraz po lądowaniu przywitała mnie Joanna – zgrabna murzynka serwująca pilotom po długim locie wilgotny ręcznik do otarcia twarzy i doskonale zimne piwo. Jak ono smakowało w ten szczególny dzień... Wieczorem odbierałem gratulacje od wszystkich pilotów i wspólnie wznosiliśmy szampańskie toasty za udany wynik.

fot. Jerzy Kolasiński

Górzysty teren na zachód od Kiripotib. Na horyzoncie pasmo „Kante"

Jako pierwszy Polak dystans 1000 km pokonał Henryk Muszczyński 14.05.1980 r. na trasie Leszno – Giby – Leszno. Lądując oblodzonym *Jantarem 2B* w okolicy Osiecznej, stał się 26. w świecie posiadaczem prestiżowej odznaki z liczbą 1000.

Po 40 latach osiągnąłem swój wielki cel. Doskonałym podsumowaniem wyczynu była wiadomość od Mirka Hołysia, że tym lotem potwierdziłem, jak ważne jest mieć marzenia i je realizować.

Na okrasę dwutygodniowego pobytu w Kiripotib dwa dni później ustanowiłem rekord Polski na trójkącie 400 km z prędkością 153,6 km/h. Były to już jednak zupełnie inne emocje i inne radości. Z wyprawy do Namibii wróciłem w pełni usatysfakcjonowany. W ciągu dwóch tygodni przeleciałem ponad 10 tys. km i spędziłem w powietrzu ponad 90 h. Poznałem wielu wspaniałych ludzi. Już dziś myślę o ponownym lataniu w tym pięknym rejonie. I mimo, że ten podstawowy cel został już osiągnięty to przecież tyle jeszcze jest lotów do wykonania, tyle doznań do przeżycia, tyle doświadczeń do zdobycia, że warto marzyć i warto śnić... Szybownictwo to naprawdę piękny sport.

Jerzy Kolasiński

Relacja z wyprawy do Namibii na stronie www.gliding-team.pl

Takie osiągnięcia to powód do satysfakcji!

fot. Bert Schmelzer