Kiripotib – szybowcowy raj w centrum Namibii

Jerzy Kolasiński

Swoje loty na kontynencie afrykańskim rozpocząłem w roku 2000. Najpierw było południowoafrykańskie Mafeking – lotnisko zlokalizowane 300 km na zachód od Johanesburga, przy granicy z Botswaną. Inspirację do wyjazdu stanowił tytuł Mistrza Polski w klasie standard i awans do reprezentacji na Szybowcowe Mistrzostwa Świata w roku 2001. Trening okazał się nie tylko bardzo obfity w doświadczenia, ale zaowocował rekordem Polski na trójkącie 300 km. Po roku odwiedziłem ponownie Mafeking nie tylko w roli zawodnika, ale i kapitana polskiej reprezentacji. Mimo że sam nie zająłem nadzwyczajnego miejsca, zauważony został przez Janusza Centkę mój wkład w jego brązowy medal w klasie 15-metrowej. To podczas Mistrzostw Świata dowiedziałem się o Gariep Dam – niedużym ośrodku szybowcowym, 200 km na południe od Bloemfontein, gdzie lata się daleko i ciekawie. W kolejnych latach czterokrotnie odwiedziłem to miejsce. Już wtedy pojawił się jeden podstawowy cel – pokonać dystans 1000 km. Bywało, że do szczęścia brakowało niewiele, zaledwie parę kilometrów. W kolejnych latach zbierałem doświadczenie w szybowaniu po afrykańskim niebie. Coraz lepiej wyczuwałem zalety i pułapki tamtych warunków pogodowych. Jednocześnie coraz wyraźniej dostrzegałem, co jest w lataniu afrykańskim potrzebne do osiągnięcia sukcesu. Poszukiwania tego idealnego miejsca zawiodły mnie zimą do Namibii. To właśnie w Kiripotib znalazłem wszystko, o czym może marzyć każdy pilot szybowcowy: doskonałe warunki bytowe, motoszybowce gotowe do startu na wyciągnięcie ręki, sprawdzalne prognozy pogody, profesjonalne doradztwo szefa pilotów i niezmiernie przyjazną atmosferę. Trudno więc było w takich warunkach nie osiągnąć zamierzonego sukcesu. Co prawda pokonanie dystansu 1000 km nie przyszło łatwo, ale czułem, że tym razem nie wyjadę z Afryki z pustymi rękami.

W trakcie kolejnych dni wykonywałem przeloty długości 600-700 km. Stopniowo poznawałem teren, oswoiłem się z widokiem bezludnych przestrzeni Botswany i skalistych pasm górskich na zachodzie. Pierwszy atak na dystans 1000 km przypuściłem 31 grudnia. Do tego momentu tylko siedmiu Polaków pokonało





Piękne szlaki cumulusów 5500 metrów nad Namibią

taką trasą. Stawkę zainaugurował legendarny Henryk Muszczyński, Wicemistrz Świata, wielokrotny Mistrz Polski i trener kadry narodowej, który w 1980 roku przeleciał ten dystans, startując z Leszna, zaliczając punkt zwrotny przy granicy z Litwą i lądując zaledwie 14 kilometrów od lotniska w Lesznie. Ja także nie dokończyłem trasy w ten sylwestrowy dzień. By szczęśliwie powrócić do lotniska, musiałem ją skrócić do 940 km.

Kolejna szansa pojawiła się już kolejnego dnia. I znów zabrakło odrobinę szczęścia. Przeleciałem 960 km i na dodatek lądowałem na odległym o 136 km od Kiripotib lotnisku w Gobabis tuż przed zachodem słońca. Osłodą niespełnienia sportowego celu była gościnność miejscowej ludności. Startując następnego dnia w drogę powrotną do Kiripotib, pozostawiłem grono przemiłych sympatyków szybownictwa, którzy nie kryli, że lądowanie u nich pilota z Polski było atrakcją sezonu. 3 stycznia ponowiłem próbę. Mimo późnego odejścia na trasę pojawiła się realna szansa osiągnięcia „tysiąca". Początkowo lot przebiegał w bardzo dobrych warunkach. Zagłębiłem się daleko w obszar bezludnej Botswany. I znów zdrowy rozsądek i precyzyjna kalkulacja nakazały zawrócić przed drugim punktem zwrotnym. Lądując tuż przed zachodem słońca o godzinie 19:35, miałem za sobą 956 km i silne przekonanie, że lada dzień „króliczek zostanie złapany".

Kolejnego dnia zadeklarowałem ponownie trasę trójkąta 1007 km. Pierwszy punkt zwrotny oddalony o 250 km na północny wschód od Kiripotib osiągnąłem z dobrą prędkością. Następnie skierowałem się na południe, w głąb Botswany. Piękne cumulusy pozwalały na szybki lot i osiągnięcie drugiego punktu zwrotnego. Teraz trzeba było przelecieć 300 km na zachód. Niestety po 150 km chmury skończyły się, a przede mną pojawił się obszar słabej termiki bezchmurnej. Prędkość lotu spadła i miałem wątpliwości, czy starczy czasu. Ostatecznie przebiłem się do chmur na zachodzie i znów tempo wzrosło. Ostatni punkt zwrotny miałem już na wyciągnięcie ręki. Niestety obliczenia nakazały nawrócić na 20 km przed wymarzonym celem. Szczęście było tak blisko.



■ *Tu się lata do zachodu słońca*

■ *Radość wśród pilotów z powodu rekordowego lotu, od lewej: szef pilotów – Bernd Dolba, autor, Bert Schmelzer, Peter*

Lądowanie na lotnisku nastąpiło przy ostatnich promieniach zachodzącego słońca. Tym razem w ciągu 9 godzin przeleciałem 974 km. Zabrakło zaledwie 26 km.

Spełnienie marzeń nastąpiło już następnego dnia – 5 stycznia 2012 roku. Tym razem zmieniłem kształt trasy. Najpierw 150 km na wschód, potem zamiast Botswany lot na zachód, aż do gór, a następnie 300 km na południe wzdłuż pasma górskiego zwanego Kante. Stamtąd powrót do Kiripotib. Decyzja okazała się trafna. Piękny szlak chmur nad pasmem górskim dawał doskonałe noszenie. Także pod nim wracałem do lotniska. Wysokość 5500 metrów uzyskana w odległości 150 km pozwoliła na spokojny dolot do mety. Po 40 latach uprawiania szybownictwa spełniłem swoje marzenia – pokonując magiczną barierę tysiąca kilometrów i jako ósmy z Polaków zdobywając tę prestiżową odznakę szybowcową.

Po kolejnym, relaksowym dniu, w czasie którego przeleciałem „zaledwie" 873 km, podjąłem próbę pobicia rekordu Polski na trasie trójkąta 400 km. Nie mogąc liczyć na 9-godzinne latanie z powodu prognozowanych popołudniowych burz, postawiłem na szybkie oblatywanie krótszych tras z rekordową prędkością. Próba zakończyła się powodzeniem. Prędkość 153,6 km/h jest dziś najlepszym wynikiem w Polsce na trasie trójkąta 400 km. Niezmiernie miłą niespodzianką była dla mnie radość, jaką ów rekord wzbudził u pilotów szybowcowych obecnych w Kiripotib. Przyzwyczajeni do lotów długodystansowych, poczuli razem ze mną smak triumfu z powodu pokonania krótszej trasy z rekordową prędkością.

Wyjeżdżając z Namibii, czułem nie tylko satysfakcję z osiągniętych wyników, lecz także – że pozostawiłem tam cząstkę naszego, polskiego szybownictwa. Namacalnie doświadczyłem zalet latania motoszybowcem, którego filozofia najbardziej przypomina to, czym od urodzenia cieszą się ptaki – swobodę wyboru momentu startu i pewność, że gdy zabraknie prądów wznoszących, zawsze w rezerwie jest silnik (u ptaków ruch skrzydeł) pomagający bezpiecznie powrócić do macierzystego lotniska (gniazda). A że Kiripotib stało się dla mnie synonimem przyjaznego „gniazda szybowcowego", bardzo poważnie myślę, by za rok znów tam powrócić. ■



■ *Urokliwa farma Kiripotib w sercu Namibii*



■ *Motoszybowiec Antares 20E z napędem elektrycznym – nowość w tej klasie*