

AUTOSTRADA DONIEBA

Paweł Frąckowiak

Gariep Dam w Republice Południowej Afryki to Mekka szybowników – miejsce, które każdy pilot powinien odwiedzić przynajmniej raz w życiu. Dlatego kiedy podczas Szybowcowych Mistrzostw Polski w maju 2006 Jurek Kolasiński zaproponował mi, abyśmy wspólnie wysłali jego szybowiec do Afryki – nie zastanawiałem się ani chwili. Oprócz możliwości latania w tak niezwykłym miejscu, całkiem realne było również wykonanie przelotu ponad 1000 km, albo ustanowienie kolejnego rekordu.

Dość odległy termin pozwalał również spokojnie zaplanować urlop i wszystko zorganizować. Dlatego gdy 8 grudnia 2006 wsiadałem na Okęciu do Boeinga 737 Lufthansy byłem prawie spokojny – Jurek latał już w Gariep, a właściciele małego hoteliku *Abancidou*, państwo Fetting, przyzwyczajeni do wizyt szybowników z Europy, czekali już na mnie, jak wynikało z kilku sympatycznych e-maili. Tylko jeszcze ta podróż... Bilety na samolot, które miałem jako pilot PLL LOT, były tzw. *otwarte*, tzn. mogłem podróżować tylko w przypadku wolnych miejsc. Jak się później okazało, o tym że lecę dowiadywałem się dopiero na 15 minut przed kolejnym odcinkiem, bo samoloty na tej trasie zwykle są wypełnione do ostatniego miejsca. Poza tym niepokoiłem się 600-kilometrową trasą, jaką miałem pokonać z Johannesburga do Gariep Dam, jadąc po raz pierwszy w życiu samochodem z kierownicą po prawej stronie lewą stroną drogi! Zawodowe nawyki sprawiły, że solidnie przestudowałem mapę, co w połączeniu ze znakomitym

oznakowaniem dróg w RPA sprawiło, że po półgodzinnej jeździe wypożyczoną Toyotką Yaris znalazłem się na autostradzie N1, drodze do szybowcowego raj. Czasami tylko kierunkowskazy myliły się z wycieraczkami. Do Gariep Dam zajęchałem około 18:00, tuż przed lądowaniem Jurka. Trochę był zaskoczony, kiedy instrukcję do lądowania otrzymał w języku polskim.

LOTNISKO I GOSPODARZE

Miejsce lotnisko, mające 2 asfaltowe pasy połączone drogą kołowania, 2 hangary i mały budynek portowy, powstało w latach 1959–1972, podczas budowy tamy na rzece Orange River i słu-

żyło do jej obsługi, po czym zostało wykupione przez prywatnego inwestora. Martin Lessle, miłośnik dalekich przelotów szybowcowych, prowadzący na co dzień serwis samochodowy w Johannesburgu, zostawia na 3 miesiące w roku interes pod opieką pracowników i od początku listopada do końca stycznia organizuje obóz szybowcowy. Wszyscy, czyli zarówno właściciel lotniska jak i rosnąca co roku liczba pilotów – uczestników obozu oraz realizujący swoją misję Martin, są z tej współpracy bardzo zadowoleni. Martinowi pomagają co roku jego najstarszy syn Michael, bardzo sympatyczny Andriks i Justyn de Klerk, Lucky Ngwenya, który marzy o tym by latać oraz Phindile Ziqubu. Nad całością czuwa żona Petia, opiekująca się najmłodszym synkiem – Venco, który jeszcze nie chodzi ale już interesuje się lataniem.

10–11 GRUDNIA 2006

Przejąłem szybowiec od Jurka i załatwiłem wszystkie formalności. Ponieważ jeden zestaw rejestrator + iPaq nie działał (spalił się Jurkowi w jed-

Lotnisko w sąsiedztwie kopalni diamentów



nym z ostatnich lotów), zainstalowałem przywieziony przezornie z Polski Volks+ 3160 wraz z niezależną baterią. Tak wyposażonym szybowcem wykonałem w tych dniach dwa przeloty na odległości 412 km i 437 km, zapoznając się z terenem w promieniu ok. 100 km od lotniska Gariep Dam.

W pierwszym dniu była polska pogoda: 2-5/8 Cu o podstawach 1300–2300 m nad terenem, a w drugim – termika bezchmurna 1500–2300 m nad terenem, tj. do 3500 m std, bo lotnisko położone jest na wysokości ok. 1200 m npm. Można powiedzieć, że przygotowania zostały ukończone, teraz wszystko zależało od pogody.

12 GRUDNIA

Pogoda jak na zamówienie – 3-5/8 Cu o podstawach do 4400 m npm (ok. 3200 m nad lotnisko) a termika powstała już bardzo wcześnie. Udało mi się wystartować o 10:30, co pozwoliło na wykorzystanie prawie całego okresu występowania termiki. Piszę *udało się*, bo niestety trudno ustawić się na początku kolejki, nie dysponując samochodem z hakiem i korzystając z pomocy pracowników lotniska, którzy rano są *rozchwytywani*. W tym dniu zorientowałem się, że odpowiednie miejsce w kolejce do startu przy dwóch holówkach oraz prawidłowa deklaracja zadania to – oprócz – pogody konieczne warunki, aby przelecieć upragnione 1000 km. Tego dnia zadeklarowałem przelot na zachód, tymczasem dobre warunki wystąpiły na północ i południe od lotniska. Wykonałem przelot niedeklarowany 894 km ze średnią prędkością 125 km/h.

13 GRUDNIA

Kolejny dzień dobrej pogody. Niestety start odbył się z opóźnieniem, bo zmienił się kierunek wiatru i trzeba było przestawić kierunek startu na przeciwny. Po 1100 m drogi przy skrzydle wsiadłem do szybowca i wystartowałem o 12:10. O 1000 km w tym dniu można było zapomnieć. A szkoda, bo Dawid Pretorius, sympatyczny reprezentant RPA na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie w 2003, wykonał w tym dniu deklarowany przelot 1000 km szybowcem klasy standard LS8!

Po przelecieciu ok. 100 km na bezchmurnej wleciałem pod Cu o podstawach do 5000 m npm, przelatując w kierunku zachodnim i z powrotem 795 km, ze średnią prędkością ok. 137 km/h.

W tym dniu okazało się również, że jednak są ograniczenia ruchowe ze względu na TMA Bloomfontaine i Kimberly, gdzie nie wolno wlatywać w ogóle, a także 3 drogi lotnicze, które powyżej FL145 (ok. 4400 m npm) można przecinać tylko za pozwoleniem uzyskanym drogą radiową od kontrolerów ruchu lotniczego. Nie muszę dodawać, że stali bywalcy Gariep Dam mówią, że tam występują zwykle najlepsze warunki szybowcowe.

14 GRUDNIA

Znowu wspaniała pogoda i w tym dniu byłem najbliżej ukończenia przelotu 1000 km. Przeszkodą okazał się, po pierwsze, zbyt późny start (11:07) i słaba pogoda na pierwszych 130 km (brak

Cu przy 7/8 AltoCu i przeciwny wiatr), a także burze, które odcięły mnie na 50 km od ostatniego punktu zwrotnego (PZ).

Przelot przebiegał następująco: po pierwszych 130 km przelotowa prędkość wynosiła 68 km/h i morale pilota spadło prawie do zera. Następnie, po wykręceniu się z małej wysokości stwierdziłem, że miejsce AltoCu w kierunku mojego lotu zajęły regularne Cu, jak się okazało o podstawach do 5000 m npm i przyspieszyłem lot tak, że na drugim PZ średnia prędkość przelotu wynosiła prawie 98 km/h pod wiatr o sile ok. 25 km/h. Napotkałem tam też opady, ale mój ostatni PZ był o ok. 70 km bliżej lotniska docelowego i nie przewidywałem w związku z tym trudności, tym bardziej, że na ok. 300-kilometrowym boku z wiatrem prędkość przelotowa wynosiła blisko 170 km/h, a lot odbywał się prawie bez krążenia. Niestety, za drugim PZ po obróceniu się pod wiatr okazało się, że szlaki Cu zniknęły, a ich miejsce zajęły pojedyncze CuCong z opadami virga (nie dochodzącymi do ziemi). Po długich przeskokach i znacznej utracie wysokości trafiałem jednak zawsze w dobre kominy i prędkość przelotowa utrzymywała się w granicach 120 km/h dla całego przelotu. Niestety, burze zastąpiły drogę do ostatniego PZ, a na ich oblot (nie wiadomo z jakim powodzeniem) nie pozwalał już czas. Wzdłuż walka frontu burzowego wróciłem do domu, lądując na godzinę przed zachodem słońca, po przelecieciu 895 km ze średnią prędkością 128 km/h. Gdyby trzeci PZ był o ok. 50 km przesunięty na południe...

Czas ma w tych przelotach duże znaczenie. Trzeba o nim pamiętać, gdyż przy wysokich podstawach i szybko zapadającym zmroku może zajść sytuacja, że się jest w powietrzu po zmroku. I wtedy nie pomoże nawet to, że się ma silnik dolutowy!

15 GRUDNIA

Przechodził front chłodny. Tylko jeden szybowiec próbował latać ale nie zaczął się na termice.

16 GRUDNIA

Ciekawy przelot po nie zadeklarowanej trasie (bo po starcie okazało się, że deklaracja była zła) przy wietrze 65 km/h. Bardzo męczący, bo wykonany przy ciągłej turbulencji, ale przy podstawach 5500 m npm. Po przelecieciu boku z wiatrem ze średnią prędkością ponad 200 km/h okazało się, że piękny szlak oddzielający obszar słonecznej pogody od burz *uciekł* do TMA i nie można było z niego skorzystać. Zaczęła się walka pod wiatr przy 1/8 Cu i o to, żeby wiatr nie zniósł szybowca do TMA, co – jak zapowiedział Martin Lessle – skutkowało by odnięciem od latania. Martin bardzo tego pilnuje w trosce o to, by nie było tu już dalszych ograniczeń.

W tym dniu przeleciałem 702 km ze średnią prędkością 107,5 km/h. Ostatnie trzy przeloty odbyły się z wykorzystaniem tlenu, ze względu na dużą wysokość lotu.

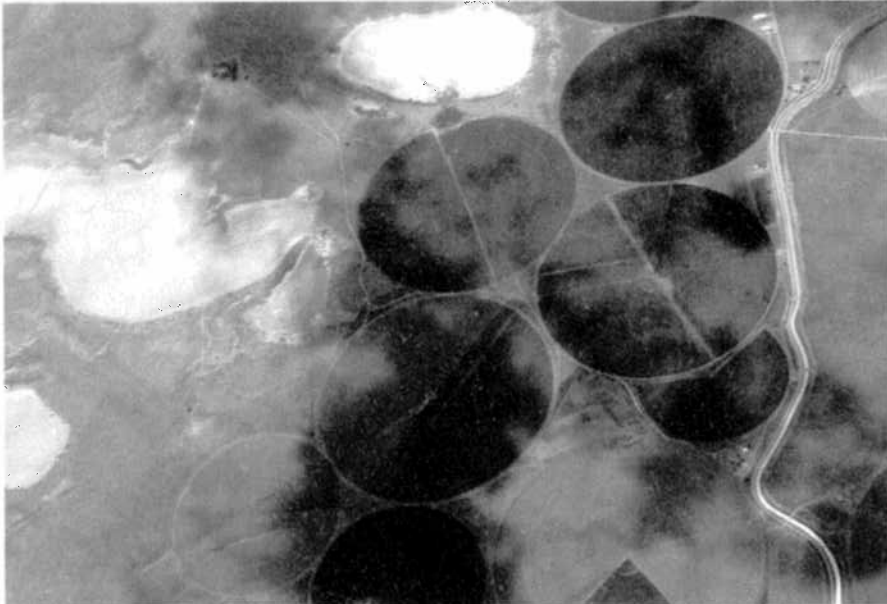
17 GRUDNIA

Kolejny dzień bez latania ze względu na pogodę, pomimo że prognozy były dobre. Dzięki temu mogę trochę odpocząć i napisać to sprawozdanie na szybowce.com. Wiem, że zainteresowanie lataniem w RPA jest duże ale cały czas mam trudności z Internetem.

18 GRUDNIA

Zawiedzione nadzieje. Startowałem na 1000 km a przeleciałem 450 km. Od rana trwały przygotowania. Pomagał mi Wojtek Cetnarski, uczeń pilota, który dzisiaj opuszczał Gariep Dam po wykonaniu 3 przelotów ponad 1000 km i jednego ok. 900 km (jako pasażer w Nimbusie 3D). Dziś wszystko zagrało... oprócz pogody. Wczesny start, szybki odlot na trasę ale nic nie zgadzało się z prognozami. Termika powstała później, nie było Cu i zasięgi noszeń były o połowę mniejsze. Latanie przy dużej turbulencji, fala przy bezchmurnej termice do FL 170 a także zmienny wiatr od 35 do 75 km/h, było na tyle ciekawe, że wydawało





mi się iż byłem w powietrzu 4 godziny, tymczasem lot trwał 6 i pół. Może jutro...

19 GRUDNIA

W tym dniu było wszystko: termika bezchmurna, Cu, rotory i fala. Kilka razy zrobiłem przewyższenie do złotej odznaki. Ale potrzebny był mi przelot 1000 km a nie przewyższenia! Ponieważ start odbył się późno, a pogoda oraz obszar jej występowania różniły się ponownie od prognoz, to zamiast na zadeklarowany 1000 km, poleciałem na trasę z wykorzystaniem wszystkich sposobów zdobywania wysokości. Ten przelot – 570 km w tak skomplikowanych warunkach, przy wietrze 45–75 km/h – dał mi naprawdę wiele satysfakcji. I to wszystko w czasie, kiedy zwykle szymbownik siedzi w domu, bo jest martwy sezon.

20 GRUDNIA

Prognoza mówiła o tworzących się na północy i południu burzach a w widelkach między nimi była szansa na bardzo dobrą pogodę z tworzącymi się wzdłuż burz szlakami na ich krawędziach. Zadeklarowałem więc próbę ustanowienia prędkościowego rekordu Polski na trasie docelowo-powrotnej 300 km. Wystartowałem dość wcześnie bo znowu organizacyjnie wszystko *zagrało*. Startowałem jako drugi. Przy początkowo bezchmurnej termice poleciałem ok. 50 km w kierunku PZ. Jednak zamiast szlaków Cu zaczęły tworzyć się soczewki. Nad wierzchołkami kominów termicznych wiatr bowiem skręcał i gwałtownie przyspieszał. Następnie, w poprzek silnego wiatru (ponad 45 km/h), tworzyły się szlaki rotorów. Jednak bardzo trudno było znaleźć pod nimi noszenia. Czasami kominy były z przodu pod wiatr daleko poza podstawą, czasami pod chmurą. Silne duszenia za to występowały wszędzie. Gdy już byłem pewien, że z rekordu *nici*, wykonałem przelot 275 km, z czego ponad 100 km na fali.

Refleksja. Przeloty coraz krótsze, prognozy coraz gorsze – chyba czas wracać do Polski.

Uwielbiane przez szymbowników, zwłaszcza europejskich, afrykańskie cumulusy

22 GRUDNIA

A jednak, pomimo prognoz, ostatni dzień mojego pobytu w Gariep Dam okazał się dniem lotnym. Była to co prawda typowa *polska* pogoda na dzień po przejściu frontu chłodnego z niskimi podstawami Cu od 1000 m ponad teren, do 1700 m po południu. Ponieważ dzisiaj należało złożyć Ventusa i schować do kontenera, postanowiłem latać do 15:00, starając się przelecieć w tym czasie jak najwięcej kilometrów według formuły zawodów OLC. Start nastąpił ok. 10:20 a lądowanie o 14:54 po przelecieciu 382 km z pięknym, 100-kilometrowym dołotem spoza zasięgu na zakończenie.

Jak się potem dowiedziałem od pilotów, podstawy pod koniec dnia sięgały 2200 m ponad teren. O 18:00 Ventus był już zapakowany w kontenerze.

ŻEGNAJ AFRYKO!

Następnego dnia, 23 grudnia, odbyło się serdeczne pożegnanie w hotelu a później na lotnisku. W Gariep Dam panuje miły zwyczaj witania i żegnania pilotów. W tym czasie na kilku masztach powiewają flagi państw, z których pochodzą piloci biorący udział w lotach.

Charakterystyczne dla RPA okrągłe pola

Przejazd autostradą N1 do Johannesburga, gdzie trzeba było oddać Tojotkę, trwał poniżej 6 godzin. Wycieraczki nie myliły się już z kierunkowskazami i ani razu nie musiałem wyciągać mapy ze schowka. Trochę smutno – żegnaj Afryko!

PODSUMOWANIE WYPRAWY

Pomimo niewykonania przelotu 1000 km nie czuję rozczarowania. Gariep to jedno z tych miejsc szybowcowych, do których zawsze chce się wracać. Były 2 dni, podczas których można było wykonać przelot warunkowy – 13 i 14 grudnia. W pierwszym zmiana kierunku i prędkości wiatru pozwoliła wystartować tylko 3 szybowcom, później trzeba było przetransportować sprzęt na drugi koniec 1000-metrowej drogi startowej i czas nie pozwolił już na wykonanie takiego lotu. W drugim dniu – późny start, źle zadeklarowana trasa (pierwszy odcinek pod wiatr pod średnim zachmurzeniem) oraz trzeci punkt zwrotny zakryty niezapowiedzianym frontem burzowym były przeszkodą nie do pokonania. Może uda się następnym razem...

Jeśli chodzi o sprawy finansowe to koszt takiej wyprawy można porównać z kosztami występu w mistrzostwach Europy lub mistrzostwach świata. Koszty można poważnie zmniejszyć organizując wyprawę w kilka osób, np. w trzech na dwóch szybowcach lub korzystając z szybowca dwumiejscowego albo wysyłając szybowiec własny, który jest potem wypożyczony na zasadach komercyjnych. Największe z tych kosztów to szybowiec (transport lub wypożyczenie), samochód, przelot i hotel. Najtańszy bilet lotniczy o jakim słyszałem to kupiony w miarę wcześniej na Air France przez Paryż za nieco ponad 600 euro.

Ale 60 godzin lotu i ponad 6000 km w środku zimy, za porównywalne koszty do tych w Polsce w przeliczeniu na 1 godzinę i 1 kilometr przelotu warte są wydanych pieniędzy.

PAWEŁ FRĄCKOWIAK

Zdjęcia: Paweł Frąckowiak

