

? Cześć Jędrzek, pojutrze ma być świetny warun na Słowenii. Jedziesz z nami? Plan jest prosty, w piątek po pracy ruszamy, dwa dni latamy w słończku, w niedzielę wieczorem powrót i rano jesteśmy na świeżo w robocie. Co ty na to?

No, już to widzę. W piątek po całym tygodniu pakują się w samochód i całą noc jadą tysiąc kilometrów po to, żeby w sobotę z czerwonymi oczami walczyć z ostrą termiką. W niedzielę, powiedzmy, że będzie już fajnie, ale nie da się robić tras otwartych, żeby się nie zbierać po nocy ? trzeba zdążyć zwinąć namioty i coś po ludzku zjeść, czyli też nie ma w pełni swobodnego latania. A potem jeszcze nocny powrót do deszczowej i zimnej Polski, pospieszne drapanie dwudniowego zarostu w kanciapie za biurem i na koniec jakieś radosne szefowskie powitanie w stylu ?Cześć załoga, coście tacy wymięci? Nowa robota czeka!?

Czysty bezsens. Ale coś trzeba odpowiedzieć, i to szybko.

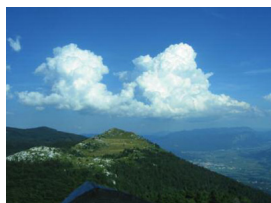
? Wariaci jesteście. Oczywiście, że jadę.

Usprawiedliwia mnie tylko to, że ja też jestem wariat. W końcu faceta, który kilka lat wcześniej po ciężkim paralotniowym wypadku nieodwracalnie siadł na wózek inwalidzki, a mimo to dalej lata i razem z tym wózkiem ze środy na czwartek pakuje się pod namiot na drugi koniec Europy, trudno nazwać normalnym. Co zrobić, takie życie. Zresztą to właśnie ta isierka szaleństwa od czasu do czasu jest tym, co potrafi do codziennej egzystencji dodać tak potrzebne poczucie satysfakcji, radości i może nawet jakiegoś większego sensu. Jeśli tylko można, nie wolno jej w sobie tłumić. Na kemping docieramy o 10:00 rano ? w sam raz, żeby rozbić namioty, coś zjeść i chwilę odsapnąć. Z cienia pod drzewami dobrze widać start, więc możemy wygodnie czekać na chwilę, kiedy dolina się wygrzeje i wyskoczą pierwsze kłaczki. W końcu ruszamy. Pół godziny krętą drogą, ostatnie 20 metrów na plecach kolegi i jestem na starcie.

Bez zwłoki zaczynamy szykować sprzęt, bo chociaż ogromna większość pilotów ledwie utrzymuje się na wysokości startu, wynika to tylko z braku doświadczenia ? przez start co jakiś czas przechodzą wyraźne kominy, niedwuznacznie sugerując, że jest na czym latać. Radio, aparat, wariometr, dwa GPS-y? nie ma żartów, nawet paralotniarstwo z czasem obrasta w sprzęt. W końcu jestem gotowy, a w tym czasie chłopcy rozłożyli skrzydło do startu. Teraz czekamy już tylko na podmuch, bo trudno się biega, niosąc między sobą faceta w uprzęży ? wypełnione skrzydło, przejmujące część obciążenia, bardzo tu pomoże. Po chwili wstążka się podnosi i wśród oklasków startowej publiczności ruszamy naprzód.

Mam tajny plan: ponieważ startujący przede mną pilot poszedł w lewo po grani i wyglądało, że traci wysokość, ja rzucam się w prawo, wprost do kotła. I w nagrodę zaraz przy krawędzi wchodzę w mocny bąbel. Tu się nie ma co zastanawiać, na małej wysokości noszenia często są jeszcze wąskie i nieuporządkowane, więc od razu zakładam ciasne krążenie i niemal pionowo nad startem wyjeżdżam 300 m do góry. Na tym bąbel się kończy, ale to już wystarczy, by z komfortowym zapasem wysokości odejść nad grań, z góry oglądając tłoczących się przy niej kursantów. Wzdłuż trasy zaczynają się pojawiać chmury, a i w miarę oddalania się od startu w powietrzu robi się luźniej, czyli lecimy. Schronisko, rampa lotniowa ? wszystkie znane punkty

działają i pierwsze kilometry idą sprawnie. Nad szczytem robię podstawę na luksusowym poziomie 1800 m i zmieniam świat ? z rozgrzanej bliskości lasów, ptaków i motyli przechodzę do chłodnej, błękitno-białej krainy obłoków. Następne przeskoki robię już po chmurach i do masywu Nanosa beczelnie kieruję się nie tradycyjną granią, ale środkiem doliny nad Ajdovsciną.



Ogarnia mnie niemal euforia. Miód, nie latanie, wszystko idzie lekko, łatwo i przyjemnie, na horyzoncie ciemnoniebieski Adriatyk... kiedy więc nad antenami wchodzę w obszerny, pięciometrowy komin, postanawiam iść na całość i spróbować wrócić przedpolem. Chmura ciągnie jak odkurzacz, warunki są rzeczywiście fantastyczne i po prostu trzeba skorzystać z okazji. Odchodząc od gór w stronę morza radośnie wjeżdżam w podstawę i trzymam kurs na zachód, w locie po prostej zdobywając dodatkową wysokość. Po paru minutach wychodzę z boku chmury. Mam dobrze ponad dwa tysiące, więc nie przejmując się czystym niebem przed sobą lecę nad pagórki przedgórza ? przy takim zapasie przecież coś tam znajdę. Wysokość jednak szybko topnieje; paralotnia to nie szybowiec, no i teren po drugiej stronie doliny znów się podnosi. Na miejsce docieram kilkaset metrów nad wierzchołkami, ale w powietrzu flauta.

Z rosnącym niepokojem penetruję grzbiet, bo stojące w bezruchu powietrze nie wróży niczego dobrego. Desperackie czepianie się najsłabszych zerek tylko odwleka nieuniknione i po dwudziestu minutach ląduję przy leśnej drodze u podnóża. Jestem wściekły, zwłaszcza, kiedy widzę, jak nad grzbietem zaczyna tworzyć się chmura, która była mi tak potrzebna piętnaście minut wcześniej. Ale nie ma się co oszukiwać, sam sobie spałałem świetny dzień, w ostatni przeskok rzucając się na oślep, tak jak gdyby sama wysokość mogła wszystko załatwić. Ech, krótkie i złudne są te chwile uczucia panowania nad światem. Na pociechę mam tylko to, że wylądowałem w cudnym miejscu u podnóża połoniny, w wysokiej trawie przy leśnej drodze, a nie w pokrzywach na poboczu hałaśliwej autostrady. Ośladza mi to kilkugodzinne oczekiwanie, bo przecież musi trochę potrwać, nim chłopcy sami się nalatają, dotrą do samochodu i wylosują szczęśliwca, który pojedzie po mnie te kilkadziesiąt kilometrów. Wraz z zapadającym zmierzchem wszystkie piękne połoniny i zaskrońce szybko tracą na atrakcyjności, ale w samą porę pojawia się transport. W drodze powrotnej stajemy jeszcze na kolację, więc na kemping docieramy już po zmroku i bez długiego biesiadowania idziemy spać.

Następnego ranka wstaję zdeterminowany. Zaczynam od umycia brody, w którą plułem sobie przez całą noc, a potem pożyczam laptopa i odpalam planowanie lotu. Zachwyty i uniesienia są oczywiście ważne, ale jeśli w powietrzu podejmujemy przypadkowe decyzje, to szybkie lądowanie może skutecznie wyleczyć z luzu i spontanu. Niezależnie od warunków, przed startem zawsze trzeba przyjąć jakiś plan, żeby nie latać bez sensu. A co jeszcze ważniejsze, powiedzieć komuś o nim z oczywistych względów bezpieczeństwa. Zwłaszcza w przypadku ambicji przelotowych po prostu nie ma tu usprawiedliwienia. Dzisiaj muszę odkuć tę klęskę, więc uważnie sprawdzam, co można wycisnąć z Lijaka bez zakładania super ambitnych tras. Przelot liczy się maksymalnie przez trzy punkty zwrotne; anteny w linii prostej ze startu to

trzydzieści parę kilometrów, więc jeśli następnie wrócić na Kovk, a potem jeszcze raz? tak! Jak gdyby ktoś specjalnie te grzbiety poukładał: przy pilnowaniu robienia zwrotów na samym końcu grani jest szansa zaliczyć 100 km! Nie będzie to może trudne technicznie, ale okrągła cyfra robi wrażenie, no i przede wszystkim mam sobie coś do udowodnienia. Jak złośliwie mawia jeden mój znajomy, z wiatrem może daleko zalecieć byle dmuchawiec. Natomiast prawdziwym pilotem zostajesz dopiero wtedy, gdy potrafisz zaplanować i wykonać zadanie w pełni wykorzystujące dane warunki. No to ? spróbujmy!

Pierwszy odcinek tradycyjnie idzie łatwo. Po starcie zastanawiam się nawet nad skokiem nad odsunięte od grani samotne wzgórze z prawej, ale po namyśle rezygnuję. Z jednej strony dałoby mi to kilka kilometrów zapasu, gdybym później musiał skrócić jakiś odcinek, ale z drugiej zawsze istnieje możliwość, że w przedpołudniowej niepewnej termicie nie wygrzebię się z tej góry z powrotem. Po wczorajszej nauce dziś wolę dmuchać na zimne, więc po prostu ruszam w znajomą trasę. Dzień nie jest tak idealny, jak wczoraj, ale tu nawet zwyczajne warunki są nadal świetne, tak że zamiar pozostaje realny. Ponownie hotel i rampa, niedługo później urozmaicone wymianą powitalnych gestów z dwójką turystów siedzących na szczycie skały, którą właśnie zdobyli. To musi być dla nich piękny obrazek, bo dolatuję tam trochę poniżej grani, ale szczęśliwie akurat na tej turni odrywa się komin, w którym szybko robię kilkaset metrów pionowo nad nimi. Pomyśleć tylko ? w jednej chwili człowiek jest na wyciągnięcie ręki, a następnej krążąc jak ptak wzbija się wysoko nad ciebie... Pewnie gdyby jeszcze wiedzieli że to inwalida, to już ogóle by nie uwierzyli. Ale dla mnie to właśnie jest chwila normalności, w której mogę sobie wędrować po górach, na kilka godzin zapominając o kapitulującym przed kilkoma schodami wózku.



Nad Cavenem dogania mnie Rafał ? ma nowsze skrzydło, może latać bardziej ofensywnie ode mnie (bo ja zawsze pilnuję, żeby w zasięgu dolotu mieć jakąś drogę), no i pewnie to po prostu lepszy pilot. Robimy razem kilka kominów, ale wkrótce znika mi na horyzoncie, bo ma większą doskonałość i nie dokręca do końca wszystkich noszeń. Nie ma co się ścigać, mój wiekowy Shark i tak nie ma szans dotrzymać kroku Mantrze ? zgodnie z porannymi decyzjami, pozostaje może i powoli, ale za to na pewno zrealizować plan.

Czyli nadal lecę konserwatywnie: Kovk, stacjonarny komin nad kotliną hydroelektrowni (swoją drogą bardzo ciekawe miejsce ? pełnowymiarowa rzeka wypływająca wprost spod skały), przeskok nad ruiny zameczku nad Vipavą i dalej po grani. Jest środek dnia i słońce pracuje pełną parą, więc w końcu i ja przyspieszam, bo na krawędzi robi się termodynamiczny żagiel, umożliwiający praktycznie lot po prostej bez krążenia. Na samym punkcie zwrotnym przy antenach tym razem nie ma sensacji, ale kiedy wychylam się w dolinę, by naciągnąć trochę odległości, w nagrodę dostaję pięciometrowy komin, z którym wyjeżdżam pod sufit. Z tą wysokością można sobie na trochę pozwolić, więc zamiast granią, wracam na skróty, środkiem płaskowyżu. W odróżnieniu od okazjonalnych spotkań z innymi paralotniami na zwykłej trasie, tutaj lecę zupełnie sam, w tak odmiennym od codziennego świata chłodnej krainie ptaków i

obłoków. Śnieżnobiałe cumulusy oprócz pięknych wrażeń dostarczają też zawsze potrzebnej wysokości, więc powrót na Kovk przebiega szybko, łatwo i przyjemnie. Po przeskoku spadam nisko, ale tutaj można sobie na to pozwolić, bo zbierająca wiatr z całej doliny krawędź pracuje niezawodnie. Nie bez powodu to właśnie tu na przedpolu znajduje się fabryka Pipistrela, a na grani często można spotkać jakiegoś Vira z wyłączonym silnikiem.

Szybki żagiel tam i z powrotem, po czym wracam w masyw Nanosa. Tym razem nie ma luksusów. Czuć już popołudnie, słońce stoi niżej, a wiatr dolinowy coraz mocniejszy, więc noszenia są słabsze i bardziej poszarpane. Skutek jest taki, że latam praktycznie przy stoku, dzięki czemu z bliska zwiedzam kościółek św. Hieronima. Dziś prowadzi do niego zakosami droga z dna doliny, ale w czasach, gdy powstawał, musiała to być pustelnia co się zowie. Na końcu grani zawracam i nagle robi mi się nieswojo. W tę stronę było nieźle, bo pomagał mi wiatr dolinowy, ale wracając muszę stawić mu czoło ? wysoko pod chmury już nie ma na czym wyjść. Zaczyna się ciężka i nieprzyjemna praca, ostrożne podkręcanie w poszarpanych błablach niewysoko nad skałami i mozolne przebijanie się pod wiatr. Szybownik po prostu oddałby drążek i pociął przed siebie, ale ja na powolnym materacu muszę walczyć o każdy metr, ostrożnie szacując, na ile mogę przycisnąć speeda nad wyszczerzonymi turniami. W końcu nad doliną Vipavy robi się łatwiej ? w rozszerzeniu doliny grań zakręca i mocny czołowy wiatr zmienia się w słabszy i boczny. Mogę więc trochę rozejrzeć się po okolicy i nagle, dzięki temu, że lecę dość nisko nad krawędzią, na kolejnej turni przed sobą widzę kozicę. Coś niesamowitego ? stoi w idealnej pozie, jak wycięta z kiczowatego obrazka. Wygląda przepięknie. Lecę w jej stronę, nieco zdziwiony, że nie ucieka ? na uczęszczanym Kovku kozice są przyzwyczajone do paralotni, ale tu ruch w powietrzu jest mniejszy i teoretycznie powinny być bardziej płochliwe. Do tego ta władcza poza na szczycie skały... naprawdę jakiś wyjątkowy egzemplarz. Po chwili przelatuję nad nim i wszystko staje się jasne ? ta kozica rzeczywiście jest wyjątkowa i wycięta, tyle że z blachy. Może jakiś podarunek od miejscowych myśliwych dla turystów? Tak czy owak, zadanie spełnił, i powietrznego turystę przyprawił o chwilę zachwyty.



Szczerze mówiąc, po pięciu godzinach lotu jestem już głodny i zmęczony, a w zasięgu łatwego dolotu kusi oficjalne lądowisko niedaleko pizzerii. Poczucie obowiązku jednak zwycięża, tym bardziej, że pozostał tylko ostatni rutynowy przeskok i defilada wzdłuż najłatwiejszej z całej trasy krawędzi Kovku. Słońce jest już nisko, ale nagrzewana przez cały dzień dolina teraz oddaje tę energię i żagiel jest bezproblemowy. Wątpliwości mam dopiero pod koniec, bo obawiam się turbulencji w wąskiej dolinie za masywem Cavena; pamiętam jednak, że trasa jest ?na styk? i ciągnę, ile się da. Szczęśliwie nic się nie dzieje, więc w drodze powrotnej zdejmuję ręce ze sterówek i tylko przechylaniem ciała kieruję skrzydło do lądowiska. W powietrzu już nikogo nie widać, chłopcy pewnie od godziny zajmują się konsumpcją, więc ułatwiam wszystkim życie i zamiast na lądowisku ląduję tuż przy knajpie. Mam ten luksus, że bezpośrednio z trawy zostaję zanieiony do stolika i od razu dostaję do ręki upragnione piwo ? żyć nie umierać. Kiedy jako-tako dochodzę do siebie, sprawdzam GPS-a i... jest! 101,5 km ? opłaciło się cierpliwe pilnowanie skrajnych punktów, bo gdybym sobie choć trochę odpuścił, równie dobrze mógłbym teraz się denerwować jakimś złośliwym wynikiem typu 99,5. Po chłopakach widzę, że o ile

początkowo stukali się w głowę, oglądając znad smakowitej pizzy maniaka, co lata do zmroku, teraz zaczynają trochę zazdrościć. W gruncie rzeczy nie ma czego, bo ten ostatni odcinek to naprawdę była tylko kwestia uporu, ale magia setki robi swoje.

Po dwóch godzinach ze spakowanymi namiotami siedzimy już w samochodzie, kierując się w stronę autostrady. Autostrady do pracy i codzienności. Te wariackie dwa dni to niby krótka chwila, ale jakże intensywna i bogata w doznania. Chwila tym cenniejsza i warta wysiłku, że przeżyte piękno gór, radość wspólnego latania i satysfakcja z osiągnięcia pozostaną na lata.

Jędrzej Jaxa-Rożen