

# Szybowcem w górach Karakorum

Sebastian Kawa

*Ryc. 1. Szczyty Karakorum  
w chmurach, widziane z szybowca*



Ryc. 2. Lotnisko w Skardu, Pakistan. Przygotowania do startu

Minęło trochę czasu, możemy teraz spojrzeć na nasze latanie w Pakistanie z nieco dalszej perspektywy i podsumować. Pakistańczycy poprosili mnie także o zasugerowanie, co musiałoby się wydarzyć, aby szybownictwo pojawiło się w Karakorum na stałe. W wyprawie pomogło nam wiele osób. Głównie dlatego, że po drodze byli tacy, którzy chcieli nas zatrzymać. Jednak ci, którzy pomogli i byli zachwyceni naszym pomysłem, zwyciężyli i w końcu udało nam się przelecieć nad K2. Mieliśmy dużo szczęścia, bo problemy na miejscu – polityczne i biurokratyczne – opóźniły nas o 2 tygodnie, a te w Polsce o prawie miesiąc i nie poleciliśmy w planowanym terminie. Martwiłem się, czy uda nam się zdążyć przed pogorszeniem się pogody. Dotarliśmy ostatniego dnia, kiedy jeszcze wiał wiatr. Trzeba było go wykorzystać, żeby polecieć wyżej i już w pierwszym udanym locie udało nam się wznieść nad K2. Technicznie rzecz biorąc, latanie w Karakorum jest dość wymagające dla takiego szybowca jak ASH 25 ze słabym silnikiem Wankla. Nie można tam wystartować z lotniska na wysokości 2300 m n.p.m., nie można liczyć na to, że silnik będzie pracował w trudnej sytuacji po ostygnięciu akumulatorów zamontowanych w skrzydłach. Okazało się jednak, że jest to możliwe. Po wystartowaniu wspartym na holującym samochodzie, po wyjściu z doliny Skardu wypełnionej przez wiatr nieznośnym powietrzem i po przelocie nad pierwszymi szczytami wyższymi od Mont Blanc, lecieliśmy już z dużą przewagą wysokości ponad szczytami, a szybowiec wznosił się efektywnie.

Bardzo ważnym utrudnieniem były dla nas ograniczenia w ruchu lotniczym, które umożliwiły nam wylot dopiero po starcie ostatniego samolotu. Dopiero po spotkaniu z dowódcą Bazy Quadri pod koniec naszego lotu uzyskaliśmy zgodę na latanie jednego dnia i zostaliśmy rozdzieleni dla ruchu komercyjnego przez ATC. Nie stanowiło to żadnego problemu, ponieważ wylecieliśmy z doliny na wschód,

a samoloty zgłosiły dobrą identyfikację transpondera na TCAS. Sprawdziliśmy także, czy obszar na południe od Baltoro – pomiędzy Masherbrumem, który strzeże grupy ośmiotysięczników K1, a rzekami Shyok i Indus – miał najintensywniejszą termikę. W rejonie Baltoro najgorsza pogoda występowała najczęściej pod rozprzestrzeniającymi się chmurami, których obecność związana jest z prądem



Ryc. 3. Autor po udanym locie



**Ryc. 4. Mikrobús odgrywa ważną rolę zarówno przed startem, jak i podczas rozbiegu**

strumieniowym lub po prostu z wilgocią pochodzącą z monsunów.

Bywały jednak dni, kiedy chmury cumulus na całym obszarze najwyższych gór były bardzo ładne, a ich podstawy sięgały prawie 8000 m. Prognoza pogody FCST 24, oparta na mapie RASP BLIP MAP, błędnie przewidywała pogodę na obszarze powyżej 6000 m. W prognozach teren na tej wysokości był zupełnie pusty, a tak naprawdę napotkaliśmy tam cumulusy. Jednak sam przelot nad K2 był możliwy dzięki zjawisku fali orograficznej, które zapowiadało się w prognozie. Pojawiło się w dolinie Hushe, na południowych żebrach, także za Masherbrumem, który wsparty był na kalenicy na iglicach Gondogoro Ri. Dalej nad Baltoro również można było spotkać falę, nie tylko na poprzecznych gałęziach przed Broad Peak czy Gasherbrums, ale także w drodze powrotnej, gdy przyszło lecieć przez dolinę Baltoro pod wiatr do Shigar. Dolina Shigar również działała na fali. Nad K2, na zboczu znaleźliśmy noszenie

tw. grzbietowe (kalenicowe). To samo zjawisko powinno dotyczyć Broad Peak, ale tam nie poleciliśmy. Po południu udało nam się zwiedzić wschodnie stoki doliny Shigar oraz zbocze B21 obok lotniska. Oba okazały się bardzo aktywne termicznie wieczorami. Na południe od Skardu znajduje się bardzo wysoki płaskowyż Deosai, przez który z południa napłynęło więcej wilgoci. Temperatura była jednak nadal wystarczająco wysoka, aby móc latać ze wzrostem wysokości około 2000 m nad odpowiednim terenem. Wraz z bardziej wilgotnymi dopływami nad Deosai, chmury się rozprzestrzeniły, ale w drodze powrotnej nie stanowiło to problemu, ponieważ zachodni wiatr pogarszał pogodę nad doliną Shyok, na południe od szlaków.

Niestety nie można liczyć na dłuższe loty do Karakorum, gdyż od zachodu pogoda pogarsza się pod wpływem monsunu, a od południa region ograniczają sporne rejony Dżammu i Kaszmiru. Wschód graniczy oczywiście z Chinami, a tej granicy też nie można przekroczyć.



**Ryc. 5. Poszukiwanie noszeń wzdłuż nasłonecznionych grani**



Ryc. 6. Loty na dużych wysokościach wymagają odpowiedniego stroju, a także użycia aparatury tlenowej



Ryc. 7. W dolinach między szczytami, charakterystyczne jęzory lodowcowe



Ryc. 8. Ponad K2

Reasumując: pogoda bardzo sprzyjała lotom, można było skorzystać z rozmaitych zjawisk i nawet okres monsunowy jej nie popsuł. Prawdopodobnie można trafić wietrznie, odpowiednio do latania dni i w innych porach roku oraz latać mimo niższych pułapów chmur. Prognoza sugerowała również, że w zachodniej części Karakorum, Gilgit, również będzie panowała odpowiednia pogoda, ale nigdy tego nie sprawdzaliśmy.

Do Karakorum warto wrócić, by latać szybowcem.

Niestety po tygodniu nasilił się konflikt arabsko-izraelski i względy militarne uniemożliwiły nam lot. Co powinno się stać, aby można było regularnie latać szybowcami w Karakorum? Władze lotnictwa cywilnego CAA Pakistanu musiałyby przyjmować we własnej przestrzeni powietrznej cudzoziemców wraz z wyposażeniem. Powinny istnieć jasne kryteria, które należałoby spełnić – np. dokumenty rejestracyjne i licencja pilota wraz z badaniami lekarskimi, które są skutecznie akceptowane. Informacje o opłatach także powinny być jednoważne i dostępne.

Należy ustanowić jasne uprawnienia umożliwiające zarządzanie przestrzenią powietrzną przez CAA Pakistan, a nie przez lokalnych komisarzy. Jest to pomieszanie kompetencji. Nie można przecież pobierać opłat za przeloty tak jak za zwykłe wycieczki piesze.

Władze wojskowe mają w tym kraju wiele do powiedzenia, dlatego powinny istnieć jasne kryteria weryfikacji pilota, który może latać w Pakistanie. Chodzi o to, by wydawanie wiz lub sprawdzanie przez służby nie trwało zbyt długo. Pomocny może być odpowiedni formularz z pytaniami podobnymi jak w formularzu wizowym. Odrębne przepisy powinny także określać kryteria, według których piloci lub turyści mogą wykonywać loty bez potwierdzania licencji, jako pasażerowie. Wojsko musi założyć też, że turyści robią zdjęcia okolicy. Powinny istnieć klarowne przepisy dotyczące tego, jak

importować sprzęt, jakie dokumenty powinien on posiadać (raczej takie same jak w kraju) i na jak długo. Nie powinno być wysokich ceł ani kaucji za odprawę czasową, gdyż uniemożliwi to przeprowadzenie procedury celnej. Sprzęt szybowcowy jest drogi, a wysokość opłat jest uzależniona od wartości szybowca, każdy procent powoduje więc wzrost kosztów. Loty indywidualne nie są zbyt opłacalne, bo latają tylko pojedyncze osoby, więc jeśli cła będą zbyt wysokie, przekroczą one możliwość rekompensaty opłatami za wynajem. Należy także określić minimalne doświadczenie pilotów, którzy mogą samodzielnie wykonywać loty w górach i na dużych wysokościach. Zniesienie wymagań powinno dotyczyć wyłącznie pilotów latających z instruktorem.

Jeżeli pilot ma latać na sprzęcie zarejestrowanym w Pakistanie, należy także określić jego dodatkowe kwalifikacje. Należy też wskazać wyposażenie szybowców dopuszczonych do lotów, np.: konieczność posiadania radia UKF, transpondera, lokalizatora satelitarnego i sprzętu tlenowego. Trzeba jednocześnie określić obszar i lotnisko, z którego można wylecieć. Obszar powinien być określony z wyprzedzeniem ze specjalnymi ograniczeniami, jeśli wojsko tego potrzebuje, ale ograniczenia te powinny dotyczyć tylko pojedynczych dni. Region, w którym można by latać, powinien sięgać najwyższych gór na granicy Chin, takich jak K2, Muztagh Tower, Broad Peak, Chogolisa. Bez tych gór ograniczony obszar nie jest już tak atrakcyjny dla pilotów z zewnątrz. Można sobie wyobrazić, że skorzystają na tym tylko piloci, którzy chcą wykonywać dla turystów loty widokowe tuż przy lotniskach, ale generalnie, jeśli nie można polecieć na K2, nie jest to ciekawa propozycja.

Ponadto powinny obowiązywać ograniczenia wysokości lotów i procedury separacji. Nad rejonem K2 minimalna wysokość sektora dla CAT jest na tyle duża, że nie ma konfliktu z ruchem. W rejonie Gilgit i Skardu obowiązują procedury

VFR, więc szybowce mogą latać bez żadnych problemów. Zwykle loty szybowcowe nie wymagają nadzoru ATC. VFR dotyczy lądowań i lotów w tym obszarze, a piloci sami mogą je kontrolować. Jednak i oni, i pozostała załoga powinni mieć łatwy dostęp do lotniska i sprzętu.

Ponieważ w Pakistanie nie ma samolotu holowniczego, trudno sobie wyobrazić latanie na szybowcach innych niż wyposażone w samostart. W przypadku startów na lotniskach położonych na dużych wysokościach zaleca się przeszkolenie w lotach za wyciągarką i w holowaniu za samochodem. Wskazane jest jednocześnie szkolenie w zakresie uruchamiania silnika i holowania.

Ze względów bezpieczeństwa należy zbadać okolicę i zidentyfikować miejsca, w których można wylądować w terenie przygodnym. Na brzegach rzeki Shyok znajdują się obszary piaszczyste, które można trwale oznaczyć jako miejsca lądowania. W rejonie Baltoro nie da się wylądować, można to zrobić dopiero bliżej Shigar, która jest doliną na tyle szeroką, że tworzą się tam odpowiednie tacy.

Najlepszym okresem na latanie w termice jest czerwiec-lipiec, jednak samo Karakorum nie jest latem zalewane opadami monsunowymi, dlatego sierpień również nadaje się na latanie. Temperatury podczas letnich lotów są tuż poniżej zera, więc nie ma potrzeby stosowania specjalnego sprzętu chroniącego przed zimnem. Wskazane jest umieszczenie nadajnika radiowego na szczycie góry w celu komunikacji z latającymi szybowcami. Szybowce i piloci powinni posiadać ubezpieczenie pokrywające koszty akcji ratowniczej. W Pakistanie praktyką jest, że firma organizująca taką akcję pobiera kaucję z góry. Jest to duża niedogodność w przypadku krótkich przyjazdów i samotnych turystów, dlatego praktycznym rozwiązaniem byłoby utworzenie funduszu, który stale gromadziłby ten depozyt.



Ryc. 9. Na lotnisku Skardu, przed bramą bazy sił powietrznych Pakistanu



Ryc. 10. Ponad Karakorum