



杰布·克里斯身穿翼装飞行。

齐鲁晚报·齐鲁壹点
记者 王晓莹 编译

“我要像鸟儿一样飞翔”

身着翼装从高处纵身一跃,既不开降落伞,也没有任何其他辅助设施,仅凭调整身体姿态控制方向与速度,做无动力飞翔,最后在低空打开降落伞、着陆。最近,一名女大学生在张家界天门山景区翼装飞行时不幸失联遇难的新闻,让更多人知道了这一小众极限运动。

谁都知道人类无法像鸟儿一样飞翔,可偏偏有那么一群人向往翱翔蓝天。杰布·克里斯就是这样,他对飞行的热爱是与生俱来的。6岁那年,他坐在姑姑的车里,看着电线杆上的鸟儿俯冲下来,又张开翅膀飞向天空,杰布说:“等我长大了,我也要这么做。”姑姑告诉他,当你长大后,你会意识到人类不能飞行。“或许你不能,”他说,“但我能。”

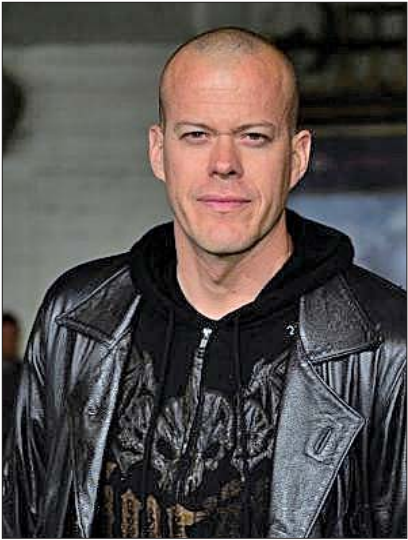
如今,克里斯是全球出名的低空跳伞和翼装飞行高手,他还是第一个将翼装飞行引入中国的人:2011年,克里斯从距湖南省张家界天门山景区天门洞上方数百米高的直升机跃下,以200多公里的飞行时速穿越天门洞,成为世界首位穿越天门洞的翼装飞人。2013年,他又在衢州江郎山完成只有8米宽的一线天“飞刀”挑战;2016年5月,他在天津蓟县黄崖关长城从直升机上跳下,以接近每小时200公里的飞行速度,穿过一块长约2.1米、宽约0.9米的标靶,完成了“人箭”穿靶计划。

值得一提的是,克里斯擅长的低空跳伞是低空翼装飞行的前提。翼装飞行分为高空翼装飞行和低空翼装飞行:高空翼装飞行中,飞行者从4200米左右高度的飞机上起跳,携带主伞和副伞两个降落伞系统,最终预备着陆时,打开降落伞的高度在1000米左右。而在低空翼装飞行中,起跳点不固定,一般从悬崖、大桥等地起跳,飞行者只使用一个降落伞,且开伞高度可低至离地150米,需要在几秒钟之内打开降落伞,难度大大高于高空翼装飞行。到目前为止,翼装飞行这项运动仍然太过年轻,在世界范围内都没有严格意义上的行业协会,也没有专业运动员注册等统计数据。目前,翼装飞行的培训主要在美国、阿联酋和俄罗斯,国内几乎没有专业的培训、运营机构。

从低空跳伞到翼装飞行

克里斯为什么会爱上这样一项小众运动?或许是成长经历赋予了他喜欢冒险和挑战的精神。杰布·克里斯1976年出生在美国新墨西哥州,父母是国际艺术品交易商,他从小跟着父母在世界各地搜寻艺术品,6岁前就已经去过印度、尼泊尔和阿富汗。到了上学年龄,尽管全家回到新墨西哥州,但仍频繁搬家,克里斯辗转一所又一所学校,转学让他无法交到长期朋友,他的宠物和“玩伴”是他家附近沙漠里的响尾蛇和毒蜘蛛,这些让旁人觉得可怕的生物,给了克里斯生机

5月12日,一名女大学生在天门山景区进行翼装飞行时失联,6天后她的遗体被发现,这项鲜为人知的极限运动也由此进入中国人的视野。其实,把这项运动带入中国的是一位美国翼装飞行高手杰布·克里斯,2011年,正是他首次完成了穿越湖南省张家界市天门洞的壮举。为什么这样一项让人心惊肉跳、随时都可能是飞行者最后一跃的运动,会受到那么多人的喜爱?克里斯的经历或许可以告诉我们答案。



杰布·克里斯

勃勃的感觉。

16岁那年,克里斯开始水肺潜水,深水中的鲨鱼迷住了他。2008年,他潜入水底,在没有任何笼子保护的情况下抚摸一只大白鲨。可能正是这些冒险经历,让他以后面对翼装飞行时没有那么畏惧。

一次看电视时,克里斯第一次见识到低空跳伞:一个男人从悬崖边一跃而下,还在空中来了一个空翻。这个场面一下子迷住了克里斯,他找到了自己毕生追寻的方向。

18岁时,他开始学习跳伞,为日后低空跳伞做准备。三年后,他终于完成低空跳伞训练,加州北部的一座大桥成为他第一个低空跳伞地点。迄今为止,克里斯已有20多年的低空跳伞和翼装飞行史,总共进行过2000多次翼装飞行,巴黎埃菲尔铁塔、旧金山金门大桥、委内瑞拉的天使瀑布、马来西亚的双子星塔和中国张家界的天门山景区,都成为克里斯翼装飞行的起跳点。

每次飞行都可能是最后一次

在接受美国《国家地理》杂志采访时,克里斯提到,上世纪90年代法国跳伞高手帕特里克·戈登设计出适合安全飞行的翼装。1998年,克里斯在意大利遇到一个将潜水衣改造成翼装的人,他也让那人帮他改了一件黑色的翼装——这些尝试相当于给现代翼装打了样。

克里斯的第一次低空翼装飞行差点成为他人生中的最后一次:他原计划从悬崖跳下,飞越开阔的山谷。“但问题是,如果没能顺利跳下悬崖,你就会撞到岩石上。”他说,“我跳了下去,却发现没法穿过那些岩石。我赶紧左转,拐进了悬崖间的缝隙。当时距离岩石只有20英尺(约合6.1米),真的太近了。”

这正是翼装飞行的可怕之处——每一次跃下高空,都可能是飞行者的最后一次。一个难以查证来源的统计数据显示,翼装飞行的死亡率是30%;一个低空跳伞爱好者论坛上的“死亡名单”显示,从1981至2019年,有373名人因低空跳伞遇难;《国家地理》的一则报道显示,2016年至少有24人死于低空翼装飞行。克里斯也认为,翼装飞行是地球上最致命的运动。

人们为什么愿意为这么一个要人命的运动赴汤蹈火?在克里斯看来,它太容易让人着迷,同时又具有“欺骗性”。“飞行给人的冲击感太过强烈,以至于人们愿意为它而死。翼装飞行极度危险,容不得一点点失误,但我们是人,是人就会犯错误。翼装飞行中的一次出错就会让你死掉。但没有人因为安全选择翼装飞行……”克里斯说,“翼装飞行会给人一种虚假的安全感,唯一害怕的时刻是从起跳点往下迈步时,一旦开了个好头,开始飞行,你会觉得自己可以完全控制它,可以让自己落在任何一片你想降落的叶子上。但事实并非如此。”

他愿意死在热爱的事业上

在2000多次的翼装飞行中,克里斯多次与死神擦肩而过,也亲眼目睹朋友死亡。2003年,他的朋友达文·韦斯顿在科罗拉多州翼装飞行时撞上一座桥,克里斯正好在朋友的血迹上着陆,旁边就是达文的一条腿。“整整半年我都在问自己,‘我们为什么要做这个?’’后来我得出结论,就算不做危险的事,我还是会死。”他说。

2010年,克里斯在南非翼装飞行时因为气流影响摔到地上,两条腿和膝盖严重受损,跟腱断裂、韧带撕裂。他经过了4次手术,用了6个月时间才恢复。“在我职业生涯二十年里,养伤的时间就有三年。”

在克里斯看来,即使死于翼装飞行,也是死在自己热爱的事业上。“如果足够幸运,你会找到一件自己热爱的事。如果你真的很幸运,你会在实现人生目标的过程中死去。很多人说我们在浪费自己的生命,但我想说,你们还能告诉我一种更好的死亡方式吗?当达文去世时,我意识到这些事情丰富了我的人生。放弃才是真正的失败。”

或许这就是飞行者们坚持的原因,“当你看到有人可以身着翼装在乱石茂林间飞行时,你也会想尝试这种可能。动物就是这样,当它们看到做某件事可能成功时,就会去尝试。如果试过后可以生存下来,繁育后代,它们的孩子们也会看到,最终,人类会被推动向前发展。进化需要冒险,如果没人冒险,我们现在还在洞穴里玩火。”克里斯说。

疫情下,他坐14个小时船去进货

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 王晓莹
特约撰稿 连雨晴 编译

在美国阿拉斯加州,有个叫古斯塔夫的小城。这里地处偏远,只能靠乘船或坐飞机才能到达。疫情期间,通往这里的航运路线被切断,为保障450名居民的生活必需品供应,当地的杂货店老板托沙·帕克主动承担起货运任务,每周乘船14小时往返于古斯塔夫与阿拉斯加州首府朱诺市采购商品。

古斯塔夫是毗邻美国冰河湾国家公园的一座北部沿海城市。对这里的居民来说,唯一可以购买杂货的地方就是帕克的商店——“冰冷海峡批发商店”。当地居民将这家店亲切地称为“托沙客”,这个昵称是托沙·帕克的名字和主要货源提供商“开市客”超市的合称。即使在疫情期间,“托沙客”也一直营业,为居民提供食品和日用品。

以前,帕克都是通过阿拉斯加的轮渡系统,将货物从朱诺市的开市客超市运回自家商店。但自疫情暴发以来,在疫情和风暴双重因素的影响下,该地区唯一的码头被迫关闭,现在已经无法通过轮渡系统运货。这样下去,当地社区很快就会出现食品和日用品短缺,于是,帕克决定亲自负责货运。

从3月份以来,在当地渔夫的帮助下,帕克每个星期都和店内工作人员一起乘坐一艘96英尺(约合29.2米)长的改装军用登陆艇,到80公里外的开市客补货,往返一趟需要约14小时。安排货运行程时,他们尽量避开风浪和恶劣天气。有几次返程途中,运输小队遭遇风暴,只能返回朱诺市,把货物卸下储存到冷藏室,待到天气转好再重新装运。

帕克的商店已经开了十几年。刚开张时,杂货店只能通过私人驳船或飞机



帕克在自家杂货店前。

运货,运输成本高昂,店里的商品价格也高得惊人:一加仑(约合3.8升)牛奶在开市客的价格为5美元,运回古斯塔夫就不得不以12美元的价格卖出,涨了一倍还多,这么高的差价主要原因就是运费太高。

注意到巨额差价的问题后,帕克开始探索更好的运输方式。他选择搭乘政府提供补贴的渡船,大大降低了运费成本。后来,店铺经营状况不错,帕克就和父亲开办了一家货运公司,买下了当地的加油站,还买了两艘船,以便在紧急情况下能更好地控制供应链。疫情期间,这些预防举措确实发挥了重要作用。

当地居民对竭尽全力维持小城生活正常运转的帕克万分感激,帕克却说,自己没做什么值得一提的事。他反而称赞店里的员工“在疫情期间每天上班,努力确保社区供应充足”。

在帕克看来,阿拉斯加人崇尚独立、足智多谋,这就是他们在艰难环境中生存下去的原因。“出现问题时,他们通常不会求助于人,而是靠自己寻求出路。这座城市需要食品和日用品供应,我们就尽全力来实现这一目标。日子就是这么过的,明年可能遇到其他障碍,我们还会振作起来,克服它。”