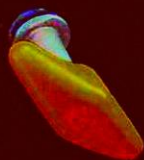




REGULOWANIE PRĘDKOŚCI PRZELATU
sterowania położenia wylotowego silnika

HOLOWNIENIE ZA SAMOLOTEM	V ₁ = 150
START ZA WYCIĄGIEM	V ₂ = 150
OTWIERANIE HANDELOWY I BZ z chwytami	V ₃ = 180
Wymiarowy aerodynamiczny	=215



Aleksander Sowa

POWIETRZE JEST ZIMNE



powietrze jest zimne

Aleksander Sowa

**Ze wspomnieniami za sterem
Powietrze jest zimne
Kryptonim Ikar
Fliegerhorst Neudorf
Atrament bywa czerwony
„Kiedyś” zbyt często oznacza „nigdy”
Sen o wolności**

© Copyright by Aleksander Sowa 2014

Projekt okładki: Aleksander Sowa

Fot. Aleksander Sowa

Korekta: Łukasz Mackiewicz – eKorekta24.pl

ISBN: 978-83-272-4172-6

--

Aleksander Sowa | Self-Publishing

www.wydawca.net

Wszelkie prawa zastrzeżone. Kopiowanie, rozpowszechnianie części lub całości bez zgody wydawcy zabronione.

Opole, styczeń 2014 r.

Ze wspomnieniami za sterem

Kolorowe pola pod skrzydłami maszyny żłobią długie bruzdy cienia w złocie zbliżającej się za horyzontem nocy. Samolot sunie na jej spotkanie 600 metrów nad ziemią. Powietrze jest jednolite jak masło, spokojne, bez prądów wznoszących i duszeń. Do zmroku pozostało jeszcze trochę czasu. Silnik pracuje miarowo, uspokajając buczeniem. W dali, za ciemniejącym złowieszczą na horyzoncie ciemnozielonym lasem, sennie rysuje się łańcuch gór. Nad nimi niepokoją wysoko wybudowane kłębiaste chmury. Są niczym wspomnienia wylaniające się spomiędzy mgły, jak ze snu. Pojawiają się wraz z nikłym, czerwonym oświetleniem zegarów maszyny.

Słuchając jednostajnego, uspokajającego terkotu rozrzędu wpatruję się w chmury w oddali. Pod nimi widzę płaskie szczyty. Z tej perspektywy są nieszkodliwe, ale dla nieostrożnego pilota to śmierć. Wiem to. Lecz teraz, tutaj, kiedy dźwięk silnika nie ulega zmianie i śmigło pracowicie szatkuje powietrze, nie ma powodu do obaw. Jestem bezpieczny. Czuję to w drzeniu na drążku. Miarowa, niezakłócona piosenka wydechu, zaworów i tłoków nie jest niczym zafalszowana – silnik nie zdradza objawów żadnej choroby. Naszej choroby. Bo jestem pilotem mojego samolotu. Zespoliłem się z tą maszyną. Moje włókna nerwowe wnikają przez drążek i orczyk w jego konstrukcję. Rozgałęzione po-

między wręgi i poszycie biegną przez kadłub, oplatając linki i popychacze aż do lotek, steru, klap i trymera.

To zastanawiające – myślę – ale w lataniu najbardziej istotnym zmysłem jest słuch. Nie wzrok, jak każdy powie w pierwszym odruchu, lecz słuch właśnie. Przecież to moje uszy są prędkościomierzem. To one diagnozują pracę silnika. Pierwsze wychwyca dźwięk świadczący o śmiertelnym zranieniu płatowca.

Rzucam spojrzenie na mapę z planem lotu, jaki przygotowałem na ziemi. Szukam punktu nawigacyjnego. I dopada mnie znów to samo wspomnienie.

– Jak zacząłeś latać? – Słyszysz.

– Zaczęło się od szybowców. Dawno temu.

Pierwsza lekcja latania. Jak pierwsza miłość – myślę, a na poranej zmarszczkami twarzy odbija się blask słońca. Pierwszy lot to rozdziewiczenie. Nie wiadomo, co właśnie się stało i o co w tym chodzi. Nic się nie udaje, a mimo to na usta się ciśnie:

– Chcę jeszcze raz!

Tak bowiem zaczyna się miłość. I ona ma tu zaskakująco dużo do powiedzenia. Pomiędzy łopatomy śmigła pamięć wyświeśla mi niczym aparat braci Lumière ludzkie uśmiechy. Twarze mkną w myślach. Wspomnienia odbijają się w szybkach pokładowych przyrządów. Przyjaźnie, miłości, romanse... Widzę je po kolei. Prędkościomierz jest kalendarzem, wysokościomierz wskazuje szczęście, a busola plany. Dom, rodzina, praca. Plany. Wspomnienia są jak trudna książka. Trzeba wiedzieć, jak ją przeczytać. Nie można

się spieszyć. Trzeba się sycić tym, o czym czytamy. Tylko wtedy może być pięknie.

Latania chciałem zasmakować od zawsze. Od kąd pamiętam, wznosiłem oczy ku niebu, jeśli tylko usłyszałem dźwięk lotniczego silnika. Lecz kobieta, z którą przez lata żyłem, nie pozwalała mi marzyć. A tego nie wolno zabraniać nikomu. Zrozumiałem, że związki nader często przypominają jazdę pod prąd. Nigdy nie wiadomo, na kogo się trafi, a i tak w końcu trzeba kiedyś wsiąść. Zniewolenie budzi bunt – myślę, przenosząc wzrok na wstążkę asfaltu błyszczącego w purpurowym kolorze słońca.

– Chciałbym zapytać o możliwość lotu szybowcem. – Widzi w głowie siebie, młodszego o setki dni, tysiące wylatanych godzin.

– Pyta pan o lot widokowy?

– Tak. Nigdy nie leciałem. Chciałbym tego spróbować. – Snuje wspomnienie rozmowy sprzed kilkunastu lat.

I tak stawiam pierwszy krok ku niebu. Niepewny, drżący, nieświadom tego, co będzie dalej. Jak pierwszy pocałunek, zetknięcie wargami. Upragnione, ciekawe, niespokojne, lecz chętne. Pierwsza noc w czerwcu, kiedy szaleją świerszcze. Krok nic nieznauczający dla ludzkości, lecz tak ważny dla człowieka – chciałoby się natychmiast sparafrazować Armstronga. Tak ważny dla mnie.

– Proszę dzwonić i pytać.

– A pogoda?

– Takie, wie pan – słyzy od szefa wyszkolenia – wielkie, z płaskimi jak stół podstawami.

Chmury. Więc wypatruję wielkich, z płaskimi jak stół podstawami. Niebo zmienia się, przysłania, zasnuwa, aż wreszcie rozjaśnia się, a wraz z nim moja twarz. Udaje się! Lecę. Raz i drugi. I decyduję: tak! To dla mnie. Decyduję nieświadom, co dalej. Lecz dziś, z hermetycznie wysokiego pułapu kilkunastu lat, fakty są bezlitosne.

Edukację lotniczą rozpocząłem od katastrofy. Był nią wybór instruktora. Tamtego dnia, gdy zacząłem latać, wybrałem błędnie. Po raz pierwszy. Wkrótce nauczyłem się jednak, że największym niebezpieczeństwem w powietrzu są błędne decyzje. Ludzie w lotnictwie dzielą się na kochających latanie i niekochających latania. Na tchórzy i na tych, którzy się boją. Na ludzi pięknych i małych. Mój pierwszy instruktor był człowiekiem małym. Zmarnował mi kilka lat w chmurach. Na koniec uśmiercił nożem z pychy, cwaniactwa i intryg wspaniale lotnisko. A z nim aeroklub. Wszystko w zamian za brzuszek jak u biskupa i portfel jak u bankiera. Być może chciał mnie czegoś nauczyć, doprawdy możliwe, ale nie sądzę, aby jeszcze potrafił. Raczej pragnął pokazać sobie, że wciąż może być instruktorem. Pewnie też kolegom – że wciąż umie uczyć. Adept sztuki latania w mojej postaci stanowił tylko konieczny dodatek.

– Oddaj drążek! – wrzeszczał w pierwszych lotach. – Zawsze oddawaj przed wprowadzeniem w zakręt – krzyczał.

Może i ta metoda szkolenia była dobra w czasach, kiedy kandydatów do lotu szkolono na ABC, ale Puchacz ma skrzydło o niebo cieńsze. Oddanie drążka owocowało natychmiast prędkością powyżej 100 km/h. Skutek był taki, że latałem za szybko.

– Prędkość jest najlepszym przyjacielem pilota – mawiał. – Jeśli nie ma prędkości, wszystko spada na ziemię.

O tym wie każdy. Każdy musi się z tym zgadzać, w przeciwnym razie czeka go śmierć. Ale na tym etapie nie o to chodziło. Instruktor trzymał za mnie stery, bo uczeń nie potrafi utrzymać prędkości. A instruktor nie umiał być instruktorem.

– Prawy zwis, prawy zwis! – Słyszałem. – Prędkość! Lecimy za szybko!

Niczego się nie nauczyłem. Ale nie miałem zamiaru się poddać. Jesień skróciła moje cierpienia. Jeszcze tego nie rozumiałem, że ludzie w lotnictwie są tacy sami jak na ziemi. Piękni, dobrzy, brzydki i źli. Powietrze przecież niczego nie zmienia poza punktem widzenia. Latanie nie uczyni szczodrego z człowieka, który wcześniej był skąpy. A złego dobrym. Każdy popełnia błędy. Tyle że w lotnictwie cena za nie jest znacznie wyższa.

– Exupéry był słabym pilotem. – Usłyszałem kiedyś.

– Ależ, panie instruktorze...

– Nie odzywaj się, młody. Co ty możesz wiedzieć o lataniu!

Tamtego dnia zobaczyłem coś więcej w moim instruktorze. Tamto zdanie odarło go z aury boskości, jaką nieświadomie otoczyłem jego postać. W nazwaniu de Saint-Exupéry'ego słabym pilotem było coś obrzydliwie bezczelnego. Bo w lataniu dwusilnikowym Lightningiem 10 kilometrów nad ziemią w masce tlenowej z prędkością 800 kilometrów na godzinę nie widziałem niczego słabego. Przeciwnie, tamtego dnia słabość dostrzegłem w wypowiadającym te słowa. Nie można przecież być byle jakim pilotem, latając maszyną, której stery blokują się przy nurkowaniu ze zbyt dużą prędkością. Nie można słabo latać, pilotując maszynę napędzaną przez dwa 12-cylindrowe silniki widlaste z overboostem. O nie!

Wyobraźcie sobie 25-tonową ciężarówkę. Wprawia ją w ruch 400-konny ciągnik. Trzeba być nie lada twardzielem, by ujarzmić takie cholerstwo. Kim trzeba być, by powozić siedmiotonowy samolot, napędzany przez silniki o mocy 3200 koni mechanicznych? I jak się ma to do sytuacji, kiedy jeden z silników gaśnie? Jakie trzeba mieć nerwy, by w czasie takiej awarii opanować maszynę, którą ciągnął działający silnik stara się wywalić półbeczką na plecy, o ile nie zrzuci się obrotów na czas. To oczywiście, nie, mój instruktor był bardzo daleko od prawdy.

Buczenie. Przychodzi następna wizja. Mam pięć, może sześć lat. W długim, wąskim i ciemnym korytarzu leżą przygotowane do prania ubrania. Najbliżej pralki białe. Dalej koszule, podkoszulki, bielizna. W trzecim sorcie czekają rzeczy ciemniejsze lub kolorowe. I wreszcie na końcu, pod drzwiami, ciemne. Czarne i brudne. Niczym chmury przed moimi oczami oświetlone jasnopomarańczowym blaskiem. Malowniczo kryją niebo, pociągnięte olbrzymim pędzlem jak fantastyczne płótno. Czerwienią się wyniosłe, a w swej czerwieni są dostojne i piękne. Nikomu nie zdradzają okrutnej prawdy. Lecz moje oświetlone oczy wiedzą o kryształkach lodu o fantazyjnych, nieregularnych kształtach pędzących pionowo w ich wnętrzu. Wiem, że to, co chmura zassie, wypłuje w bryle lodu 10 kilometrów nad ziemią. Martwe.

– Sierra papaa alfa kilka kilo – nadaję – zawracam.

METAR tego nie zapowiadał – myślę i przechylając drążek, wciskam stopę. Samolot posłusznie zawraca precyzyjnym, nieśpiesznym łukiem z kulką zakrętomierza w środku. Przede mną tworzy się burza. A w niej lód. Oblodzenie. Słowo, w którym czai się strach. Można wiedzieć, można przypuszczać i podejrzywać, że oblodzi krawędzie natarcia, owiewkę, stery i nie ma w tym nic szczególnego. Lecz czasem oblodzenie jest jak rak. Nie wiadomo, że się rozwija. O jego istnieniu dowiadujemy się za późno. Kiedy pokryje dajniki powietrza do przyrządów i znikną wska-

zania. Kiedy zmieni się praca silnika i będzie wiadomo, że zaraz zatrzyma się śmigło. Kiedy jest za późno.

Z wykrytym w porę można walczyć. Z lotek da się usunąć lód jednym ruchem dźwiga w prawo i w lewo. Obladzaniu się kolektorów dolotowych w gaźnikach zapobiega ich ogrzewanie. O ile się zdąży. Bo lód narasta zupełnie niezauważalnie. A tuż nad ziemią, przy lądowaniu, albo po szybkim zejściu z pułapu na hamulcach okazuje się, że oblodziło ster wysokości. I przeciążony ulega przekompensowaniu. Ponieważ maszyna zwykle jest tuż nad ziemią, nie ma czasu na wyprowadzenie z nurkowania. Lód na sterach jest jak niewłaściwy nauczyciel latania. Jak tchórzliwi, mali ludzie. Ludziki z ruchami kierowanymi sznureczkami z chciwości, strachu, przerośniętego ego. Podstępni, fałszywi i niebezpieczni. Jak mój pierwszy instruktor – myślę.

Latać ponownie miałem się uczyć od wiosny. W miejsce pierwszego instruktora pojawił się inny, i to on dał mi skrzydła – budzą się we mnie kolejne wizje. W lotnictwie jest coś bezwzględnego, brutalnego. Owszem, zapiera dech w piersiach, ale w swej grozie jest jak burza. Pierwszy samodzielny lot? Gdyby nie Piotr, pewnie nigdy by do niego nie doszło – myślę o następnym instruktorsze. Bo przecież to on, nie Manfred, dał mi skrzydła.

Mój Kitty Hawk odbył się 29 czerwca, rok po minę. Dziś, mogę napisać, dziękuję, ale chyba ważniejsza w tym jest przyjaźń – uśmiecham się. Pamiętam,

jak płynę w cichym powietrzu, spokojnie, skupiony na ruchach, skoncentrowany. Żegluję. Tym bardziej że gdzieś na orbicie, jak trzecie koło w rowerze lub piąte u wozu, ciążył nade mną cień Manfreda, barona lotniska, złego ducha polskiego szybownictwa. Człowieka, który pokochał lot, lecz jednocześnie zrobił wszystko, abym nie latał. I nie latali inni.

Na wspomnienie tamtego dnia składa się kadr: egzamin z Manfredem, o którym dziś wiem, że jest najmniejszym pilotem, jakiego znam. Pierwszy paradoks lotniczy – im więcej przebywasz w powietrzu, tym ziemia bardziej obciąża cię swoimi brudami. Dziwne, prawda? Widać ktoś, kto spędził tysiące godzin w powietrzu, nie umie być już człowiekiem na ziemi. Nie mam pojęcia, skąd bierze się zazdrość o niebo. Nie rozumiem. Nie wychwalałem Manfreda. Nie wielbiłem, nie adorowałem, jak czynili to inni. Zagryzałem co najwyżej wargi do krwi i patrzyłem krnąbrnym wzrokiem. Zapłaciłem za to. Skrzydłami. Połamanymi. To przez Manfreda nie mogłem latać na moim lotnisku. Każdego dnia, jaki tam spędzałem, za sprawą tego krzykliwego karła obumierała część mnie, a w ciągu następnych kilku lat schła, aż wreszcie odpadła jak pozbawiona liści gałąź. Przeklinam dzień, w którym go spotkałem.

Manfred połamał mi skrzydła, nie wybaczę skurwysynowi tego już nigdy. Ale tamtego dnia zrozumiałem też coś bardzo ważnego. Po co mi on i tamto lotnisko? Spojrzałem na samolot, podciągi skrzydeł

skreśliły kadr, jak później kończący się tam mój resurs. Jeśli teraz tego nie zrobię, nie zdecyduję, to nie odważę się już nigdy. Latanie to nie jedno lotnisko, nie miejsce, lecz miłość. Trzasnąłem drzwiami i wybrałem inną drogę. Dzisiaj siedzę wpatrzony w krople wody sunące po owiewce nade mną.

Nagle biel chmury rozdziela się żółtawym błyskiem. Samolot trzęsie się pod uderzeniem pioruna. Gaśnie czerwonawa poświata. Kabinę okrywa szarość. Wokół zalega cisza. Śmigło kręci się tylko od pędu powierza niczym zraniona złamaniem ręka. Zbędna i niepotrzebna zwisa bezładnie.

– Pan-pan, pan-pan, pan-pan. – Głos pilota jest zimny jak stal. – Sierra papa alfa kilka kilo nad – określiła położenie – spadam, ciśnienie oleju zero.

– Alfa kilka kilo – natychmiast słyhać głos w eterze – co zamierzasz?

– Ucięło silnik. Muszę lądować.

– Dociągniesz do lotniska?

– Nie. Muszę siadać natychmiast.

Wielu wydaje się, że zna strach, ale to bzdura. Zazwyczaj to tylko znajomość z widzenia. Dopiero kilkaset stóp nad ziemią przychodzi chwila, gdy człowiek zawiera bliższą znajomość z tym uczuciem. Spędziwszy dziesiątki godzin za sterami, oddzieleni od żywiołu skorupą z pleksi, laminatu, drewna, płótna czy duraluminium, zapominamy o prawdzie. Ufamy maszynie, własnym umiejętnościom, wiedzy i doświadczeniu, ale jest coś, ten nieuchwytny pierwiastek, z któ-

rzym nic nie możemy zrobić, jeśli się zdarzy. Jest obok nas, czai się między nitami poszycia, zanurzony w cząsteczkach paliwa, skryty w kryształkach lodu, prognozie pogody i w naszej głowie. Wiemy, że jest, że istnieje, ale mamy nadzieję, że nas nie dopadnie. Nie zbudzi się. Bo kiedy tak się stanie, nasza przegrana będzie oznaczać koniec.

– Nie zrozumiałem, alfa kilka kilo. Powtórz.

– Ucięło silnik. Łopata nie kręci – odpowiada pilot. – Muszę lądować. Jestem sześćset metrów nad – pilot zerka przez lewe skrzydło – cholera wszędzie jest las. Nie mam gdzie siadać!

– Dociągnij pasy barkowe, alfa kilka kilo.

Jest. Oto orientuję się, że strach przyszedł. Nie mam wątpliwości. Coś się wydarza, coś, co teoretycznie rzecz biorąc, nie powinno mieć miejsca, a jednak jest. Istnieje i nic tego nie zmieni. Nic nie oszuka prawdy. Źle wytyczona trasa nad lasem, bez szans na lądowanie zapobiegawcze w razie awarii. A przecież awaria zdarza raz się na tysiące godzin. Dlaczego właśnie w miejscu, w którym mój zapas bezpieczeństwa jest zbyt bliski jej krawędzi? A jednak to właśnie się dzieje. Widzę to we wskazaniach zegarów, słyszę i czuję. Splot niemal niemożliwych okoliczności, przypadków, osobno z pozoru nic nieznaczących, lecz teraz, razem jeden za drugim, podzwaniają ogniwami łańcucha. Niczym poszlaki w sądzie demaskują przykuwającą mnie do ziemi grawitację. I kiedy strach się pojawia, coś szarpie nim, ściąga w dół, sprowadza tam, gdzie

moje miejsce. Na ziemię. Aż następuje straszliwa chwila, kiedy zdajemy sobie sprawę, że tak się umiera. To właśnie jest strach.

– Trzy kilometry na prawo, kierunek zero siedem zero – słyszy w radiu – masz wąskie, ale długie i płaskie ściernisko. Powinieneś do niego dociągnąć. Widzisz?

Zerkam na mapnik zapięty na lewym udzie. Odwracam głowę. Patrzę. Słońce nisko nad ziemią razi mnie w oczy. Nic nie ma. Las, zabudowania, miasto. Rzeka. Rozpaczliwe spojrzenie omiata niewielkie pola jak dłonie ślepcy twarz nieznanegoj osoby. Żadne nie nadaje się na bezpieczne posadzenie maszyny. Dociągam ciasno pasy barkowe.

– Długi, wąski pasek – głos w radio stara się naprowadzić pilota – za lasem. Powinien mieć jasnobrązowy kolor. Na tle gór.

Nic nie widzę. Cholerne słońce. Tymczasem wysokość spada z każdą sekundą. Wskazówka wysokościomierza wędruje w kierunku zera, jak gdybym przewijał film na podglądzie. Śmigło się zatrzymuje. Widzę wyraźnie słoje na jasnym drewnie. Obniżam bardziej dziób samolotu. Maszyna trzyma bezpieczną prędkość, ale szybko opada. Nagle słońce kryje się na ramką kabiny, pojawia się brązowy pasek. Jest! Widzę!

– Mam!

– Dociągniesz? – Pilot słyszy znów to samo pytanie.

– Spróbuję.

– Wieje południe – radio podaje wskazówkę – leć zero siedem zero. Potem zakręt na trzy jeden zero. Będzie dokładnie pod wiatr. Pole jest bezpieczne. Przyziemiam na środku. Przed progiem jest linia wysokiego napięcia, drzewa i drewniany płot. Uważaj.

– Zrozumiałem.

W samą porę dostrzegłem wnękę w lesie. Natychmiast pochylałam uszkodzony samolot na skrzydło. 200 metrów. Zawracam o 90 stopni. Celuję nosem w miejsce, które jest dla mnie szansą na życie. Rozpoczynam strome schodzenie. Trymer do przodu, ciężki na dziób. Próbuje wysunąć klapy. Nie ma prądu, nie działają.

– Jestem na prostej.

– Trzymaj się, kilka kilo.

Znajduję się jeszcze dość wysoko. Pole jest blisko. Może się uda. Wysokość topnieje w oczach. 150 metrów. Ściskam mocniej drążek. Widzę gałęzie drzew. Dalej szutrowa droga. Ziemia leniwie przesuwa się pod brzuchem. Jakby nie obchodziło ją to, że się zbliżam. Ale ona zaraz przyśpieszy. Wiem to. 100 metrów. Podwozie zostaje schowane i zablokowane.

– Łąduję na brzuchu.

– Łąduj.

75 metrów. Nie ma czasu na koła. Ziemia bez ostrzeżenia zmienia się nie do poznania. Przesuwa się pode mną gwałtownie i pędzi. Zdaje się krzyczeć: już jestem! Zaraz uderzysz we mnie! Pięćdziesiąt. Wyczekuję. Płynnie dobieram drążek. Samolot posłusznie

traci kolejne metry. Ale co to? Nagle przechyla się na skrzydło. Skręca. Wskazówka wysokościomierza gwałtownie wędruje w dół. Dwadzieścia pięć. Chyba mi się nie uda. Nie zdążę, nie wyprowadzę ze zwisu. Zahaczę skrzydłem o ziemię, wyrzucając w powietrze piach i szlag mnie trafi.

Ściernisko nadbiega z boku. Kurwa, lecę trawersem! Mocno wciskam stopę. Wskazówka prędkościomierza przesuwana się przed zielone pole. Ściągam drążek na siebie. Ślizgam się tuż-tuż nad przedpołem, kilkadziesiąt metrów od płaskiej, bezpiecznej przestrzeni. Samolot zadziera nos nad horyzont, przeskakuje nad płotem. Ściernisko ustępuje niebu. Wyrównuję skrzydła lotkami. Wytracam prędkość. Dwie, trzy sekundy. Tak-tak, tik-tak. Czekam. Teraz!

Czuję szarpnięcie. To ogon zahaczył o ziemię. Ziemia uderza od spodu. Niemal dotykam brodą mostka. Widzę swoją dłoń zaciśniętą na drążku. Palce są trupio blade. Bach, bach, bach! To kawałki ziemi, piach i kamyki uderzają w owiewkę. Rozrywane duraluminium jęczy. Nagle wszystko nieruchomieje. Zalega cisza. Czuję nieznośny ból w ramionach, pod pasami.

– Alfa kilka kilo? – Słyszysz trzaski w głośniku. – Alfa kilka kilo? Żyjesz?

– Tak. Udało się. Nic mi nie jest – nadaje pilot.

Kurz ze ścierniska opada. Rozpinam się. Przeżyłem. Tak, chyba przeżyłem. Jestem szczęśliwy. I uświadamiam sobie, że dobrze znam ten głos. Należy do tego małego skurwysyna, którego tak nienawidzę.

To Manfred. Mój pierwszy, przeklęty instruktor, skurwiel. Kręcę głową, lecz tylko raz, bo kark natychmiast przeszywa mnie bólem. Mimo to uśmiecham się dalej.

– To ty, Manfred?

Lecz co to? Nie słyszę charakterystycznego dźwięku, jaki towarzyszy odpuszczeniu przycisku nadawania na drążku. Nie ma trzasku w głośniku. Radio nie działa. Milczy spalone. Cisza. Spoglądam w milczeniu przed siebie. Rozglądam się. Myślę. Ucięło silnik. Podwozie nie weszło, nie świeci się żadna kontrolka. Patrzę na wskaźnik naładowania akumulatora. Rozładowany. Cały samolot nie ma prądu. Jestem zdumiony. Przecież radio nie działa od uderzenia piorunem. Nie mogłem z nim rozmawiać. Nie mogłem z nikim. Podnoszę wzrok ku niebu, słońce mnie razi. Uśmiecham się raz jeszcze.

Czasem po locie nie da się ukryć zachwyty.

Powietrze jest zimne

Rozgrzane powietrze faluje nad polem wzlotów. I w tym mirażu dwupłatowy Antonow zdaje się zabawką. Przed chwilą włożyłem pilocik w kieszonkę i włączyłem automat. Leżę na stole spadochronowym. Pod głowę wetknąłem niczym poduszkę przygotowany do skoku komplet. Odpoczywam. Będę skakał w następnym wylocie. Mam jeszcze czas. Słońce razi mnie w oczy. Zamykam je. Słyszę rozmowę grupy uczniów:

– Czuleś, jak tam pachniało powietrze?

– Jeszcze jak!

– Zimnem – dodaje trzeci głos. – Pachniało zimnem.

– No bo przed skokiem powietrze jest zimne.

Nie podnoszę powiek. Zastanawiam się nad tym, co usłyszałem. Tak, pęd powietrza pachnie. Pachnie, kiedy otworzy się okno pociągu. Pachnie, jeśli prowadzisz motocykl, a pod stopami dudni silnik. Na żaglach powietrze pachnie przyjemnie, słonecznie, wiatrem. W górach wygwizduje występnie czającą się wokół śmierć. Przed skokiem pachnie chłodem. To zapach adrenaliny. Ona mrozi, osadza lód na włosach, szron na policzkach, paraliżuje mięśnie. Kiedy pilot zrzuca obroty, wyrównuje lot i otwierają się drzwi kabiny, natychmiast wypełnia ją właśnie ten zapach. Uczniowie mieli rację. Choć wkrótce zrozumieją, że

wyżej powietrze pachnie jeszcze inaczej niż kilometr nad lotniskiem.

– Chcesz skoczyć?

– Tak.

– Pocięło cię? Ty, pilot? Masz zamiar tłuc w ziemię?

– Zawsze chciałem spróbować, jak to jest.

– Zastanów się dobrze.

Skoczkiem zostałem ze względu na szybowce. Paradoksalnie to właśnie dzięki lataniu bez silnika zetknąłem się z tym zapachem. Pewnie dlatego nie lubię, kiedy otwierają się drzwi. Zwykle wcześniej nie mogę obserwować, co dzieje się poza kadłubem, nie widzę ziemi, chmur – nie uczestniczę w locie. I na odwrót, gdy siedzę na pokładzie, gdzieś obok okna jest lepiej. Znacznie lepiej.

To dzięki pilotowaniu zetknąłem się ze spadochronami. Był to ratowniczy model plecowy, SP-6. 20 klinów, bezpieczne otwarcie do 300 km/h. Teoria. Dwie gumki z czterema haczykami, które trzeba przed lotem zaczepić o wyłogi pokrowca, aby przyspieszyć proces otwarcia. Czasza okrągła, 43 metry kwadratowe, nigdy jej nie widziałem. Na szczęście. Lecz właśnie latanie z nim na plecach odcisnęło piętno na moich skokach.

– Olo! Zbieramy się.

– Dobra, idę!

Czas na mój skok. Wstaję. Sprawdzam automat. Zakładam zestaw na plecy. Najpierw nogi w taśmy udowe, a dopiero w następnej kolejności szelki.

Zastanawiające, ale robię to w innej kolejności niż w spadochronie ratowniczym. Zupełnie inaczej, niż robi to niedoświadczony skoczek. Ruchy wolne, spokojne, skupione. Kółka, uprząż na biodrach – sprawdzam sprzęt – taśmę piersiową zapnę w maszynie. I do samolotu. Wchodzę pierwszy na pokład. Zajmuję miejsce najbliżej kabiny pilotów. To daje przyjemne uczucie, bo oznacza, że będę skakał ostatni. Samolot rusza, trzęsie się przez kilkanaście sekund na rozbiegu. Nagle wszystko ustaje. Płyniemy, mozolnie się wznosząc.

– Młodzi skaczą z tysiąca! – wyrzucający krzyczy do starszych skoczków. – Potem wy! Tandem i kamerzysta z dwóch i pół! – Nie słyszę, lecz czytam z ruchu warg przyjaciela.

– Trzy najścia – mówię do mechanika – tysiąc, dwa, na koniec dwa i pół.

Mechanik potakuje głową. Zrozumiał. Raz jeszcze sprawdzam sprzęt i sprzęt skoczka przede mną. Pokrowce, kaski, kombinezony we wszystkich kolorach. Powietrze przesiąknięte zapachem samolotu: opary oleju, benzyny i zimnego powietrza. Gwiazdowy silnik tłokowy pracuje równo. Ten dźwięk coraz rzadziej słyszy się na naszych lotniskach. Przewodzi wspomnienie dudniącego Junaka, na jakim ojciec woził mnie, gdy byłem dzieckiem.

300 metrów. Patrzę na twarze uczniów. Instruktor przy wejściu spiął karabińczyki lin desantowych ich spadochronów z cielskiem samolotu. Za moment skoczą po raz pierwszy, zrywając pępowinę tego, co było przed skokiem. Od tej chwili będą zdani tylko na siebie. Staną twarzą w twarz z tym, co ich czeka. Są przeszkoleni, wiedzą, jak się zachować, ale nie mają pojęcia, co czai się w jasnej plamie przed nimi.

600 metrów. Wyrzucający otwiera luk. Spogląda w dół uważnie. Rzuca kawałek papieru toaletowego zawiniętego na krótkim kijku. Obserwuje lot sondy. Zamyka drzwi. Już jest spokojny. Wie, jak pokierować pilota, by zrzut był bezpieczny. Wskazówki wysokościomierzy przesuwają się wolno, niczym na tarczach bezsensownego zegara. Faktycznie, trudno uznać, że te wskazania mają sens. Przecież mierzą czas w setkach metrów, a w jednym skoku dwukrotnie wskazują ten sam czas, lecz zupełnie w innej skali. 100 metrów przy wznoszeniu to bowiem 30 sekund, a przy opadaniu – tylko dwie. Ale dla mnie, dla ludzi, na których twarze teraz patrzę, to ma sens. I nie zrozumie tego nikt, kto choćby jeden raz nie skoczył. Ludzie uznają nas za samobójców, szalonych albo tych, którzy prowokują los. Twierdzą, że ocieramy się o śmierć, kusimy ją i drażnimy. Spadochroniarstwo według nich jest ekstremalnie niebezpieczne.

- Nie odważyłabym się nigdy skoczyć.
- Dlaczego?

– Bo można się zabić! Proste! A poza tym ktoś, kto skacze, musi mieć coś nie tak z głową.

– Czemu?

– Żeby narażać się tak na własne życzenie? Zresztą nie rozumiem po co.

Tymczasem fakty są inne. Najgorsze, że szczególnie dużo do powiedzenia na temat bezpieczeństwa w awiacji mają ci, którzy z lataniem nie mają nic wspólnego. Owszem, w powietrzu, gdzieś między lopatami śmigła pod skrzydłami albo czasą, czasem widać zimne oczy śmierci. To prawda. Skoki są niebezpieczne. Corocznie na całym świecie około 50 spadochroniarzy skacze po raz ostatni, ale skoków wykonuje się trzy miliony. To oznacza jeden śmiertelny skok na 140 000 bezpiecznych.

Bywa, że niektórzy z nas przeżywają więcej w jednym skoku niż inni przez lata. Czasem przeżywamy własną śmierć. Skoczek przecież cieszy się trzy razy: pierwszy – po oddzieleniu się od samolotu. Drugi – po otwarciu się spadochronu. Trzeci – po bezpiecznym wylądowaniu na ziemi.

Znów kabinę rozjaśnia światło. Twarze uczniów są blade, skupione. Każdy z nich stara się ukryć strach. Wszyscy na pokładzie potrafią to jednak dostrzec z łatwością. Nikt się nie śmieje, raczej uśmiecha, by dodać odwagi. Ktoś klepie w ramię najbliższej siedzącego. Instruktor, wychylony w drzwiach, obserwuje lotnisko w dole. Pokazuje dłonią kierunek lotu mechanikowi. Trzy ruchy. Palce podgięte. Kciuk w lewo,

w prawo lub palce na wprost. Wreszcie wzrok instruktora pada na ucznia. Wskazuje go dłonią.

– Wstań! – Pada komenda. – Przygotuj się.

Chłopak unosi się niezgrabnie. Ostrożnie przesuwa się w kierunku drzwi. Kładzie prawą rękę na przedniej krawędzi luku i dokłada nogę. Za oknem skrzydła. Zaskakuje go pęd powietrza.

– Patrz na mnie – krzyczy instruktor. – Nie patrz na ziemię! Patrz na mnie!

Uczeń odwraca głowę. Spojrzenia instruktora i ucznia spotykają się na ułamek sekundy. Pierwszy skakał kilka tysięcy razy. Drugi robi to po raz pierwszy.

– Gotów?

– Gotów! – odpowiada chłopak.

Powietrze zatyka mu usta. Instruktor wie, widzi to w jego oczach, że skoczy. Widział już przecież setki takich spojrzeń. Nie raz pomagał podjąć tę decyzję. Bo jeśli już staniesz w drzwiach, musisz wyskoczyć i zrobisz to na pewno.

– Skok!

I oto staje się! Jeden krok i nic już nie będzie takie samo. Chłopak znika. Potężny żywioł zabiera kruche ciało. Instruktor wychyla się za nim, czujnie obserwując proces samoczynnego otwarcia. Nie jest w stanie nic zrobić, gdyby coś poszło nie tak, lecz jest odpowiedzialny za kolejnych, którzy są gotowi. Skacze drugi, a za nim kolejny. Pierwszy raz właśnie się dzieje.

Lżejszy samolot szybciej się wznosi. Wchodzi na pułap nad fantazyjnie wybudowane cumulusy, co-

raz wyżej i wyżej. Stąd świat wygląda inaczej. Staje się tylko zarysem, szkicem i detal zostaje wchłonięty przez całość.

Kocham tę zieloną, toporną maszynę. Tej zgniłej zieleni nie sposób zapomnieć, szczególnie jeśli to z tej właśnie maszyny wykonało się swój pierwszy, bohaterowski skok. A to tylko jedno ze wspomnień, jakie łączy się z tą kupą żelastwa i płótna. Zawsze, gdy ktoś wspomina o Antku, natychmiast wraca do mnie podśluchana rozmowa nielotek:

– A ten zielony będzie dziś latał?

– No coś ty! Zwariowałaś? Jest za stary.

Może i stary, ale lata. I to jak! Samolot legenda, kultowa maszyna. Ale i coś jeszcze – relikwida pewnej epoki. Zjawisko. Największy kiedykolwiek produkowany seryjnie jednosilnikowy dwupłat na świecie. Używany jako pocztowy, transportowy, sanitarny, rolniczy, wojskowy, do badań meteorologicznych i geofizycznych, w poszukiwaniu ławic ryb, do gaszenia pożarów leśnych. Startując bez lotnisk, z wody, z nart, przewoził wszystko, co dało się załadować przez drzwi bagażowe i nie przekraczało półtorej tony. Gdy mocno wiało i nie miał obciążenia, wystarczało mu 20 metrów, by oderwać się od ziemi i dotrzeć do najbardziej niedostępnych zakątków globu. Przez lata przewiózł ponad sto milionów pasażerów.

Dwa kilometry. Drzwi znów się otwierają. Skoczkowie wychodzą na zewnątrz. Jeden zostaje w

drzwiach i daje sygnał. Nie słyszę, lecz doskonale wiem, co krzyczy:

– Ready! Set! Go!

Kolejni spadochroniarze rzucają się w przepaść, znikając w przestworzach. Samolot buja się odciążony o 200 kilogramów, ale pilot natychmiast koryguje ruch szybkim ruchem wolantu. Czekam na swoją kolej. Pilot tandemu jest już gotowy. Zapiął pasażera do siebie, są teraz jednością niczym kangur ze swoim młodym. Dziewczyna, której chłopak sprezentował skok na urodziny, jest przerażona. Filmuję jej twarz. Nie uwierzy potem na ziemi, ale ciekną jej łzy. Spoglądam na wysokościomierz. Jest ponad dwa i pół kilometra. Doskonale. Już czas.

Antek to samolot, z którego skacze mi się najlepiej. Co z tego, że w upalny dzień wznoszenie na pułap skoku trwa całą wieczność i szybciej wznoszą się czasem szybowce, choć nie mają silnika. Co z tego, że pułap skoku trzy kilometry nad ziemią w Antku to niebывały rarytas, a w czasach drogiego paliwa i kończącego się rezerwu jest niemal nieosiągalny. Nieważne nawet, że po wyjściu strugi powietrza są tak silne, że chcą oderwać skajdajwera od samolotu natychmiast, nawet jeśli pilot wytrzymał prędkość na tylko 120 km/h – myślę. Tymczasem dziewczyna patrzy okrągłymi ze strachu oczyma. Pyta o coś, ale nie słyszę jej słów. Jedynie się domyślam.

– Już?

Zamiast odpowiedzi kiwam głową i przybijam jej „piątkę”. Wreszcie otwieram drzwi. Powietrze jest zimne. Pachnie skokiem, przygodą i adrenaliną. Trzymając się lin pod sufitem, zerkam w jasny otwór. Już nie spoglądam na świat przez okrągłe okienka. Staję w progu, pod stopami widzę gumową uszczelkę w podłużne paski. Poniżej ciemnozielona plama lasu, wstążka autostrady i pola. Kładę ręce na krawędziach drzwi i zwinnym, wielokrotnie trenowanym na ziemi ruchem wychodzę na zewnątrz w kierunku ogona. Wiszę podparty nogą. Pęd powietrza stara się mnie odebrać. Mam teraz tylko jedno zadanie: obserwować tandem okiem kamery. Pojawia się twarz dziewczyny. Widać ją tylko chwilę, bo strugi zaśmigłowe rozrzucają jej włosy, mimo że przecież spięła je gumką. Widzę w tle mechanika, uśmiecha się i unosi kciuk w górę. Odwzajemniam uśmiech. Tymczasem pilot tandemu przekrzykuje dudnienie silnika i pęd powietrza.

– Ready! – Wysuwa ciało dziewczyny w kierunku nieba. – Set! – Cofa się o pół metra w przestrzeń maszyny. – Go!

Odrywam się od samolotu. Powietrze zabiera mnie jak fala. Zanurzam się w bezkresną przestrzeń powietrza. Jestem skupiony, by nie stracić z pola widzenia kamery twarzy dziewczyny. Mam ją. I nagle widzę jakiś grymas w twarzy pilota. Zdaje mi się, że coś się w niej zmienia. Lecz wszystko zlewa się w jedno mgnienie oka.

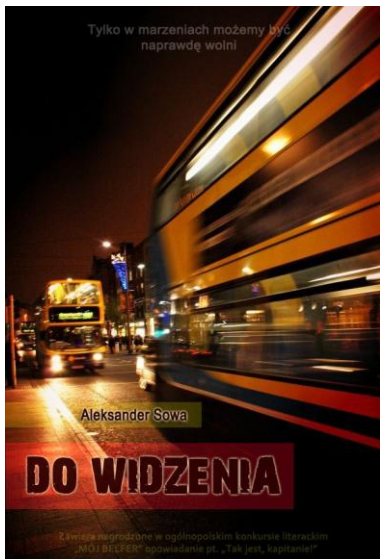
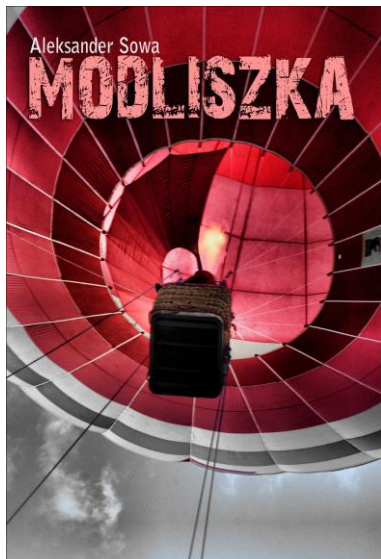
Wysuwam ręce przed siebie. Podkurczam nogi. Lecę głową w dół. Czuję, jak przerzuca mnie na plecy, lecz wiem, że muszę wytrzymać. I rzeczywiście – moje ciało, niczym wskazówka kompasu, wraca we właściwą pozycję. Spadam brzuchem w kierunku ziemi, w płaskiej pozycji, z nieznacznie ugiętymi nogami. Przed sobą mam moją dwójkę. Pilot wyrzucił już spadochronik hamujący. Oboje spadają w stabilnej sylwetce. Prostuję nogi, ręce trzymam przy sobie, jakbym składał je do modlitwy. Podpływam do nich. Spoglądam na ziemię, kontroluję wysokość szybkim ruchem lewego nadgarstka. Dwa tysiące. Obniżam lewy łokieć. Natychmiast obraca mnie wokół nich. I wtedy następuje ta straszna chwila, kiedy pojmuję, że dzieje się coś złego. Pilot tandemu pokazuje mi coś dłonią, choć jego ruchy są przecież ograniczone. W przerażonej twarzy, tak zupełnie innej od uniesienia w oczach dziewczyny, widzę, że nie jest dobrze. Nie wiem co i jestem bezsilny. Spełnia się mój najgorszy spadochroniarski sen – znalazłem się w sytuacji, w której nie wiem, co się dzieje.

Wydarza się coś, co stać się nie powinno. Czuję ból na twarzy. Coś we mnie uderzyło. Przyjmuję idealną sylwetkę i czekam na coś gwałtownego. Pękła pętka zamykająca pokrowiec na plecach. Ale nie, mijają trzy–cztery sekundy i nic się nie dzieje. Odpływam od tandemu. Nie ma szarpnięcia, pętka jest w porządku. Czyżbym się z czymś zderzył? To niemożliwe. Przy dwustu na godzinę uderzenie czymkolwiek odebrałoby

mi przytomność. Więc co się stało? Co się dzieje? Podświadomość wysyła sygnał alarmowy! Tandem już się otworzył. Kontroluję wysokość. 1500 metrów. Mam pół minuty. Do wysokości ratowniczej 15 sekund. Znowu czuję ból na twarzy, a wraz z nim ogarnia mnie lodowata myśl. Już wiem! Taśma piersiowa! Nie zapiąłem jej! Lecę z niezapiętą taśmą piersiową!

Ti, ti, ti, ti! – piszczy akustyki w kasku. Jestem poniżej 1200 metrów. Za dwie, trzy sekundy powinienem otwierać, ale to niemożliwe. Szarpnięcie zedrze ze mnie pokrowiec. Wypadnę z uprzęży! Roztrzaskam się na drzewach poniżej. Co robić? Zapiąć taśmę w powietrzu? Też niemożliwe! Nie da się. I nie ma czasu. Na ziemi zajmuje to pół minuty, a teraz, tutaj? Zostało kilka sekund. To koniec. Zginę. Automat otworzy zapas. Wypadnę z uprzęży jak kasztan ze skorupki. Taśma znowu uderza mnie w twarz. Czekam na śmierć wpatrzony w zbliżającą się błyskawicznie ziemię...

Aleksander Sowa (ur. w 1979 r. w Paczkowie) to pochodzący z miejscowości Kamienica na Opolszczyźnie autor niezależny, self-publisher, skoczek spadochronowy i pilot. Doświadczenia lotnicze autora znajdują odbicie w jego twórczości. Zainteresowany czytelnik odnajdzie częściowo tę tematykę w zbiorze opowiadań *Do widzenia*, a także w powieści *Modliszka*. Strona autora: www.wydawca.net.



www.facebook.com/aleksander.sowa