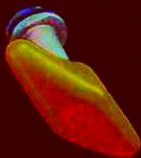




REGULOWANIE PRĘDKOŚCI WYKONANIE PRZELIOTU
sterowanie polarnymi wyprawkami surowców

V ₁ = 150
V ₂ = 150
V _{max} = 180
V _{max} = 215

HOLOWNIĄCE ZA SAMOLOTEM
START ZA WYCIĄGIEM
OTWIERANIE HANDELOWY I IZP z chwytaki
Wymiarzarki aerodynamiczne



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 tamtym 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 ciągnie działającego silnika 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 czerwona 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-

rym 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 ogniwoami 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 nieznamymy 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.