

ALEKSANDER SOWA

POWIETRZE JEST ZIMNE

OPOWIADANIA LOTNICZE



powietrze jest zimne

Aleksander Sowa

opowiadania lotnicze

**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: Maciej Krupniewski

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, marzec 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 złowieszczo 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 rozrządu 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 zafałszowana – 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 wychwycą 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 pooranej 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 wysiąść. Zniewolenie budzi bunt – my-
ślę, przenosząc wzrok na wstążkę asfaltu błyszczącego
w purpurowym kolorze słońca.

– Chciałbym zapytać o możliwość lotu szybow-
cem. – 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 kil-
kunastu lat.

I tak stawiam pierwszy krok ku niebu. Niepew-
ny, 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 niezna-
czący 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 – slyszy 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 wspaniałe 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 drażek! – 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 drażka 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 – nadaje – 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 bezwzględного, 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 rozumiałem 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 częsteczkach 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 nieznajomej 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. Przyziemiaj 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.

– Ładuję na brzuchu.

– Ładuj.

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 przesuwają się przed zielone pole. Ściągają 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 kamyczki 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 wszyło, 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 być 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.

– Pogięło 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 kammerzysta 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 kawalek 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 łopatami śmigła pod skrzydłami albo czaszą, 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, bohaterski 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 – relikwient 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 niebywały rarytas, a w czasach drogiego paliwa i kończącego się resursu 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 „piatkę”. 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. Wyszę 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. Czuje, 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. Czuje 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 akustyk 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...

– Olo! – Ktoś uderza mnie delikatnie w policzek. – Wstawaj! No co ty? Zasnąłeś? Przed skokiem? – Przyjaciel budzi mnie delikatnie.

– Chyba tak – mamroczę.

– No nieźle – mówi mój tandem-pilot. – Zasnąć na stole spadochronowym. Niebawale! Zupełnie na trzeźwo – kpi ze mnie – to chyba tylko ty potrafisz.

Wstaję. Spoglądam zaspany wokół siebie. Wodzę wzrokiem oszołomiony snem i nagłym przebudzeniem. Wszystko normalnie, po staremu. To tylko

sen. Uff... Widzę grupkę przerażonych uczniów-skoczków.

– Cholera jasna! – mrużę. – Ale miałem sen.

– Zbieraj się, nie gadaj.

– Kiedy lecimy?

– Zaraz.

– Cholera, nie mam cykora.

Rozglądam się. Nie widzę swojego wysokościomierza. Nie pamiętam, gdzie go zostawiłem. I wtedy podchodzi do mnie dziewczyna. Spoglądam w jej oczy. To ona. Pasażerka ze skoku w moim śnie.

– To ten?

– Tak, dziękuję – odpowiadam przerażony.

– Olo! – ponagla mnie z boku kolega.

Dziewczyna wraca do grupy uczniów. Ubieram się szybko. Zakładam rękawy kombinezonu. Spadochron mam już na plecach. Sprawdzam kółka, nóż i klamry. Zapinam taśmę piersiową. Biorę kask w dłoń. Uśmiecham się do siebie. Wszystko w porządku. Może to jakiś znak? Biegnę do samolotu.

– Co ci się śniło? – pyta przyjaciel.

– I tak nie uwierzysz.

– Skąd wiesz? Opowiadaj.

Zastanawiam się. Czuję, że drżą mi ręce. Zupełnie jakbym miał skakać po raz pierwszy. Kolega wpatruje się we mnie wyczekująco. Dziewczyna od wysokościomierza jest w grupce skaczących pierwszy raz. Zerkam na nią. Odwracam się w kierunku kolegi i szepczę mu na ucho:

– To ona mi się śniła.
– Ona? – dziwi się. – To znaczy kto?
– Tamta dziewczyna. – Wskazuje dłonią. – Od
mojego wysokościomierza.
– Jaka dziewczyna?
– No ta – podpowiadam. – Popatrz. – I szukam
wzrokiem twarzy ze snu.
– Lepiej zapnij sobie taśmę piersiową, durniu –
kolega pokazuje mi dłonią – zamiast marzyć o jakichś
księżniczkach.

Spoglądam w dół, pewien, że mam zapiętą taśmę. Ale taśma wisi. Natychmiast ją zapinam. Dociera do mnie, co to znaczy, i ogarnia mnie przerażenie. Byłem pewny, że ją zapiąłem. Tym bardziej po takim śnie! Milczę.

– Jaka dziewczyna? – dziwi się przyjaciel. – Przecież tam nie ma żadnej dziewczyny

Szukam jej wzrokiem. Rzeczywiście, nie ma. Nie znajduję jej twarzy. A jeszcze niedawno widziałem ją wyraźnie. Nie ma jasnych włosów i pięknego uśmiechu. Nie ma błękitnych oczu. Teraz rozumiem, kogo przed chwilą spotkałem.

Ogarnia mnie zimno. Ciało przeszywa dreszcz. Jeszcze raz sprawdzam spadochron. Swoj i przyjaciela. Taśmy piersiowe są dobrze zapięte.

Kryptonim Ikar

Poranek 16 lipca 1975 roku wita Bielańskiego na skraju Puszczy Niepołomickiej. Nad polowym lotniskiem unosi się jeszcze mgła z parującej po nocy rosy. Pilot kieruje wzrok ku niebu. Zapowiada się wspaniała pogoda – myśli – idealna do latania szybowcami na termice. Dziś jednak nie będzie latania na patykach. W twarzy Bielańskiego odbija się troska. Pilot ma ogromne kłopoty. A w głowie ułożony plan.

– I co, dzwoniłeś?

– Dzwoniłem.

– Co powiedzieli?

– Niewiele. Twierdzą, że kradli i sprzedawali nielegalnie paliwo.

– I za to siedzą?

– W każdym razie ich nie wypuszczą. Nie mam z kim latać.

– Przecież opryski trzeba zrobić!

– Wiem, panie kierowniku. Ale sam nie dam rady.

– Rozumiem. To zrobicie tak: weźcie samolot i polecie do Wrocławia. Zorganizuję wam dwóch ludzi do pomocy.

Bielański przygotowuje się do lotu. Ale nie poleci do Wrocławia. Czasem jest tak, że całe życie tęskni się za wolnością, a żeby ją osiągnąć, wystarczy jeden krok, na który brakuje odwagi. Mężczyzna przesuwa metalowe dźwigienki. Wskaźniki poziomu paliwa w zbiornikach ożywają z cichym kliknięciem. Pilot

włącza akumulator, prądnicę, iskrowniki i zasilanie układu rozruchowego.

– Od śmigła!

– Jest od śmigła!

Przekręca dźwigenkę rozrusznika i trzyma. Na kokpicie, powyżej wolantu w lewo. Koło zamachowe się rozkręca. Przeciągły gwizd kończy się nagle hukiem, jak przy wystrzale z działka 20 mm. Początkowo silnik pracuje nierówno, kaszle. Bielański dodaje nieco obrotów. Cylindry wyrównują pracę. Pilot spogląda na zegarek. Czeką, aż głowice i olej osiągną temperaturę. Przeprowadza próbę silnika.

– Startuj! – Słyszy w radio.

Samolot kołuje, człowiek za sterem daje pełną moc. Nieobciążony ładunkiem dwupłat szybko unosi kółko ogonowe. Zaraz potem płynie w powietrzu. Pilot wznosi Antka w krążeniu nad lotniskiem, jak gdyby leciał szybowcem, po czym prostuje na zachód, nad puszcę. Kiedy znajdzie się wystarczająco daleko, nieoczekiwanie zmieni kurs na południe.

*

50 minut po starcie Bielański, zamiast znaleźć się w okolicach Dąbrowy Górniczej, przekracza granicę PRL i ČSSR. Kieruje się na południowy zachód, lecąc bardzo nisko. Austria jest tylko 80 kilometrów dalej niż Wrocław. Pilot uważny i czujny leci ostrożnie, bacząc na przeszkody i przemykając ledwie nad wierzchołkami drzew w dolinach rzek pomiędzy górami.

Dzięki temu pozostaje niewykryty przez radary czechosłowackiej obrony przeciwlotniczej. Lecz szczęście nie sprzyja uciekinierowi. Nieopodal słowackiej Žiliny, w pobliżu lotniska Dolný Hričov lotniskowy szef Svazarmu dostrzega nisko lecący samolot o polskich znakach rejestracyjnych SP. Czechosłowacki Związek Współpracy z Armią – Svaz pro spolupráci s armádou, w skrócie Svazarm – jest odpowiednikiem polskiego ORMO.

– Melduję, że widziałem przed chwilą samolot An-2 na znakach sierra, papa whiskey kilo whiskey – natychmiast dzwoni do przełożonego.

– To polski samolot?

– Sądzę, że naruszył czechosłowacką przestrzeń powietrzną.

– Rozumiem.

Jest 15:16. Za samolotem rusza w pościg śmigłowiec obrony przeciwlotniczej. W trybie pilnym zostaje nawiązana łączność telefoniczna pomiędzy Centralnym Stanowiskiem Dowodzenia 7. Armii Obrony Przeciwlotniczej Czechosłowacji w Pradze a Centralnym Stanowiskiem Dowodzenia Wojsk w Warszawie. Niemal natychmiast z lotniska Ostrava-Mošnov, leżącego 50 kilometrów od miejsca, w którym dostrzeżono uciekiniera, startują cztery wojskowe samoloty. Jednocześnie żołnierze 612. Kompanii Radiotechnicznej w Božicích koło Znojma otrzymują telefonicznie rozkaz przerwania śledzenia ruchu lotniczego i skupienia się na jednym, określonym w rozkazie sektorze. Nie-

trudno się domyślić, że w sektorze tym leci Polak. Wykryją samolot dopiero, kiedy uciekinier z eskortą znajdzie się tuż przed granicą.

10 minut po starcie myśliwców samolot uciekiniera zostaje przechwycony. Przez kolejne pół godziny uzbrojone w rakiety powietrze-powietrze, działka oraz karabiny maszynowe dwie maszyny myśliwskie MIG-21 oraz dwie szkolno-bojowe L-29 Delfin będą zataczać kręgi nad wciąż lecącym na południe polskim samolotem.

– Zbliżyć się do celu i przeprowadzić identyfikację! – brzmi rozkaz dla dowódcy klucza.

– Wykonuję.

Pilot Delfina L-29 zbliża się na 200 metrów do lecącego Antkiem Polaka. Delfin to wojskowy samolot szkolno-treningowy i lekki samolot szturmowy o napędzie odrzutowym. Może latać z prędkością czterokrotnie większą niż maszyna uciekiniera.

– Potwierdzam, to An-2. Podaje znaki rejestracyjne: Sierra Papa Whiskey Alpha Whiskey. – Pilot Delfina, kapitan Vlastimil Navrátil, ustala znaki samolotu, jakie widzi na kadłubie błyszczącym w letnim słońcu.

– Wystrzelić ostrzegawcze race. Tak by je uciekinier zobaczył!

– Wykonuję.

Navrátil się zbliża. Próbuje zmusić polskiego pilota do lądowania. Z kabiny Antka widzi pokojowe gesty. Zdaje mu się nawet, że obok twarzy pilota widzi

dziecinną zabawkę. Tak, jest pewien. Uciekinier pokazuje lalkę. Czyżby chciał pokazać, że nie ma wrogich zamiarów? – myśli. A może lecą z nim dzieci? Pytania cisną się do głowy. Tymczasem z radia sączą się niewygodne rozkazy. Czech wystrzeliwuje rakiety ostrzegawcze. W odpowiedzi uciekinier obniża lot, lecąc nad samą ziemią. Przyśpiesza. Ten lot to szaleństwo.

– Zbliż się! Zobacz, czy polecą za tobą!

– Wykonuję.

Kapitan Lotnictwa Czechosłowackich Sił Powietrznych stara się zmusić Polaka do wykonywania poleceń. Bezskutecznie. I Czech to wie, czuje i widzi. Zdaje sobie sprawę, że Polak leci do Austrii.

– Nie reaguje.

– Wystrzel czerwone flary!

– Wykonuję.

Przed Antkiem zapalają się czerwone, ostrzegawcze ogniki. Paląc się w powietrzu, klują fosforyzującym światłem w oczy.

– Oddaj serię strzałów ostrzegawczych! – Pilot L-29 słyszy w słuchawkach.

– Wykonuję.

Kapitan Navrátil zbliża się na odległość około 100 metrów do celu i zajmuje pozycję dogodną do strzału. Naciska spust, a przed śmigłem polskiego samolotu przelatują koraliki ogników. Polak w Antku musiał dostrzec serię – myśli Navrátil. Nie ma innej możliwości! Ten, zamiast reagować, pędzi jak szalony w kierunku Dunaju.

- Nie reaguje.
- Strzelaj jeszcze raz! Zmusz go do lądowania!
- Wykonuję.

Przed dwupłatowcem sypią się kolejne koraliki ostrzegawczej serii. Niczego to nie zmienia, pilot dwupłata nisko, tuż nad drzewami lasu, pędzi w kierunku Austrii, nie zmieniając kursu. Zdaje sobie sprawę, że nie ma najmniejszych szans w starciu z wojskowym, uzbrojonym i bardzo szybkim samolotem. Tym bardziej że eskorta składa się aż z czterech maszyn. Na co liczy? Gdyby zamiast powolnego dwupłata leciałby chociaż akrobacyjnym Zlinem, Biesem albo inną zwinną i szybszą maszyną, mógłby próbować uników, zwodów i być może miałby jakieś szanse – choć i tak byłoby to czystym szaleństwem. Ale Antkiem? Na co on liczy? – zastanawia się Czech, z obawą wpatrzony w sylwetkę uciekiniera. Wreszcie staje się to, czego wojskowy pilot obawa się najbardziej.

– Zestrzelić samolot!

– Proszę o powtórzenie – prosi Navrátil. – Korespondencja nieczytelna.

– Powtarzam! – Słychać w radio. – Rozkaz brzmi: zestrzelić intruza!

Czeski pilot jest zaskoczony. Więc jednak! Tego się obawiał. Zdaje sobie sprawę, że przepisy lotnicze zabraniają strzelania przez samoloty wojskowe do celów cywilnych. Tym bardziej do statków powietrznych Układu Warszawskiego. A polski Antek jest samolo-

tem cywilnym. Upewnia się jeszcze raz, czy dobrze zrozumiał rozkaz.

– Proszę o potwierdzenie rozkazu – nadaje wyraźnie – zestrzelenia polskiego samolotu cywilnego.

– Mówi generał Josef Maruśák! – Słyszysz. – Potwierdzam! Zestrzelić!

– Wykonuję.

Maszyna Navrátila okrąża Antka Bielańskiego. Pilot ustawia się na ogonie polskiego uciekiniera, nieco z lewej strony, tak aby był widoczny. Zwalnia. Wciąż ma nadzieję, że Polak zmieni kurs.

Navrátil czeka, spogląda w przód. Są nisko nad lasem, a za drzewami rozpościerają się jasne, przygotowane do żniw pola. To dobre miejsce – myśli – będzie mógł awaryjnie wylądować, nikomu nie zrobi krzywdy. Jest 300 metrów od polskiego samolotu. Od granicy dzieli ich jedynie osiem kilometrów. Jest 15.56. Naciska spust. Z luf leje się krótka salwa. Pociski trafiają w kadłub. Navrátil widzi, jak rozrywają blachę nad drzwiami i przesuwają się w kierunku silnika, dziurawiąc poszycie nad rzędem czterech okrągłych okienek niczym maszyna do szycia materiał równym ścięciem. Samolot natychmiast staje w ogniu.

– Melduję zniszczenie celu.

– Wracajcie na lotnisko w Brnie!

Kilka minut później, już po wylądowaniu, na lotnisku czeka na niego szef sztabu dywizji. Pilot podbiega do dowódcy. Jest wstrząśnięty.

– Dlaczego? – pyta zdenerwowany. – Dlaczego kazaliście go zestrzelić?

– Zapomnijcie o tym! – słyszy. – Wiem, co czujecie. Ale nie zapominajcie, kapitanie Navrátil, że jesteście żołnierzem Czechosłowackich Sił Powietrznych. Wypełniliście swój obowiązek. Wykonaliście rozkaz.

– Rozkaz? To był cywilny samolot! Taki rozkaz jest niezgodny z międzynarodowymi przepisami!

– Mieliśmy tu gorącą linię z Warszawą.

– Warszawą?

– Na zestrzelenie naciskał sam Jaruzelski. To oni wydali rozkaz. Nie my.

– Co? Polacy? Na swojego?

– Tak jak powiedziałem.

Kapitan Vlastimil Navrátil dziewięć miesięcy później odejdzie z wojska. 32 lata później będzie zeznawał przed czeskim odpowiednikiem Instytutu Pamięci Narodowej.

*

„Wrocław 16.07.1975 r.

Tajne.

Egz. Poj.

Notatka służbowa.

W czasie pełnienia dyżuru w sekretariacie 1. Z-cy Kom. Woj. MO ds. SB we Wrocławiu otrzymałem w dniu dzisiejszym o godzinie 16.30 informację od dyżurnego KWMO we Wrocławiu o zestrzeleniu samolotu typu AN-2 SP-WKW należącego do Zakładu Usług Agrolotniczych przy WSK Oke-

cie Oddział we Wrocławiu. Po telefonicznym połączeniu się Służ. Bezp. w Krakowie otrzymałem następujące informacje:

– samolot zestrzelony został na terenie Czechosłowacji w miejscowości TRNAWA k/Brna w dniu dzisiejszym o godz. 15.56. na polecenie Ministra Obrony gen. W. Jaruzelskiego. Pilotem był BIELAŃSKI Dionizy zam. w Opolu przy ul. Zwycięstwa 27 m. 9.

Bielański wystartował z Gawłówka k/Bochni woj. Kraków o godz. 14.00. Zespół samolotu zatrudniony był w nadleśnictwie Niepołomice k/Bochni woj. Kraków. Na Bielańskiego, oraz dwie inne osoby, które przebywają w areszcie, prowadzona jest sprawa prawdopodobnie za nadużycia gospodarcze – bliższych danych brak.

O powyższym wypadku dyżurny Sł. Bezp. w Krakowie poinformował dyżurnego Gabinetu Ministra Spraw Wewnętrznych w Warszawie. O fakcie zestrzelenia samolotu poinformowano Komendanta Wojewódzkiego MO ds. Sł. Bezp. Z. Biernaczyka, 1. Z-cę Kom. Woj. MO ds. Sł. Bezp. płk Błażejewskiego oraz Naczelnika Wydziału III A. kpt We(...), który operacyjnie zabezpiecza Zakład Usług Agrolotniczych.

*Dyżurny Sł. Bezp.
sierż. Czesław Sobkowski”*

*

– Widzi pan – zaczyna – on wtedy miał trzydzieści sześć lat.

– Pamięta go pani?

Zapada cisza. Słychać, jak tyka zegar. Tik-tak, przerwa, tik-tak. Patrzę na córkę Bielańskiego. Jest dojrzałą kobietą około czterdziestki. Wygląda dobrze. Jest zadbana. Atrakcyjna i pewna siebie.

– Pamiętam – zaczyna po wdechu – jego brązową lotniczą kurtkę. Jej zapach był wyjątkowy. Nic nie pachniało potem w moim życiu tak jak kurtka taty.
– Uśmiecha się gorzko.

– A twarz?

– Nie pamiętam.

– Coś jeszcze oprócz tej kurtki? Może głos?

– Kurtka miała kołnierz z kożucha. – Uśmiecha się. – Miałam wtedy pięć lat. – Próbuje się usprawiedliwić, patrząc mi oczy.

– Rozumiem. Proszę mówić.

Podaje mi zdjęcie. Czarno-białe, trochę prześwietlone, wyblakłe. Krawędzie papieru zdobi starodawny wzór. Szlaczek. Dziś już nikt tak nie wycina zdjęć. Zresztą czy ktoś je jeszcze wywołuje?

Na zdjęciu widać wpatzonego w obiektyw mężczyznę w kabinie szybowca. Pilot podtrzymuje prawą ręką owiewkę kabiny. Uśmiecha się.

– Cóż – kobieta zaczyna wreszcie mówić – tato był instruktorem szybowcowym w aeroklubie.

– Tu? W Aeroklubie Opolskim?

– Tak, wcześniej pracował w Jeleniogórskim. I w Górskiej Szkole Szybowcowej „Żar”.

– Jako instruktor?

– Tak. To był jego zawód.

– Na czym polegała ta praca?

– Głównie na szkoleniu pilotów. Wtedy szkolili się siedemnastoletni chłopcy. Płaciło państwo. Młodzież w lotnictwie miała za darmo szkolenia, obozy. Szybowcowe, samolotowe czy spadochronowe. Obojętnie. Wyszukoleni piloci, skoczkowie stawali się pilotami sportowymi albo trafiali do wojsk lotniczych czy powietrznodesantowych. Ktoś ich musiał uczyć latania i tato właśnie się tym zajmował.

– Ale wspomniała pani, że ojciec był też pilotem samolotowym?

– Owszem. Latał samolotami, latał. Ale nie ma w tym nic nadzwyczajnego. Był przecież zawodowym pilotem. Holował szybowce, zrzucał skoczków. Latał w Zakładzie Usług Agrolotniczych, opylał lasy, pola. Latał też sportowo. Wywalczył nawet start w mistrzostwach Polski. Miał wylatane tysiąc godzin.

– To dużo, prawda?

– O tak! To prawie trzy lata spędzone w powietrzu. Ponad siedem tysięcy lotów.

– Czy to prawda, że uczył się angielskiego?

– Tak.

– Opowie pani?

– Wiem, że to dziwne. Ale to też zapamiętałam. Chodził po domu i powtarzał słówka. A my z siostrą razem z nim.

– I co się stało?

– Nie wiem, czy kiedykolwiek się tego dowiem. Tym bardziej że przez lata żyłam w nieświadomości.

- Nie rozumiem.
- Sądziłam, że zginął w wypadku.
- Dlaczego?
- Tyle nam o tamtej sprawie opowiedziała mama.
- Okłamała panią?
- Nie. Sama nie знаła prawdy. Ja pewnie też nigdy bym jej nie poznała. To był przypadek. W dwutyścinym piątym roku, szukając w internecie informacji o tacie, trafiłam na link do amerykańskiej strony z historycznymi samolotami. Był tam Antek taty. W słowach kluczowych opisujących maszynę jedno zwróciło moją uwagę: zbrodnia komunistyczna. Nie było tam wprowadzić nazwiska taty, ale zainteresowało mnie to. Zaczęłam szperać. Trafiam na listę osób zabitych na granicy polsko-czechosłowackiej. I tam także znalazłam nazwisko mojego taty. To był dla mnie szok.
- I co dalej?
- Pojechałam do mamy. Zapytałam ją o to. Przepraszyła mnie. Potem powiedziała, jak wyglądało to z jej perspektywy.
- To znaczy?
- Taty często nie było przez kilka dni w domu. Wtedy także. Tego dnia, kiedy to się zdarzyło, ktoś zadzwonił do domu i zapytał, kiedy pogrzeb. A potem się rozłączył.
- Pogrzeb ojca?
- Tak.
- Szokujące.