

Jerzy Mercik
Aeroklub Gliwicki
jmercik@el.pl

Relacja z jesiennego wypadu do Bezmiechowej.

Już sam dojazd do Bezmiechowej zapowiadał poważne przygody. Za Krakowem skończyła się sielanka i do Tarnowa wlokłem się tempem furmanki, podziwiając rozmach robót drogowych prowadzonych na tym odcinku. Od Tarnowa było już nieco lepiej, choć fantazja niektórych kierowców, uwolnionych od przymusu tkwienia w korku dawała się mocno we znaki. Pod Jasłem postąłem sobie godzinkę gdyż pan kierowca „Tico” wpakował się w kapeluszu pod walec drogowy. Podobnie było pod Krosnem. Tutaj jednak pani z Malucha miała w jego tylnej części pół Żuka. Wiadomo, że włączony migacz malucha błyska mniej więcej raz na 15 minut.

Do Sanoka dojechałem gdzieś koło 22.00. Przezornie nabyłem w „Żabce” paczkę parówek i dwie bułki, następnie zatankowałem swój wehikuł i rozłożywszy mapę Bieszczad zapytałem pana stacjonarza benzynowego o dojazd do szybowiska. Pan zamachał obiema rękami, co miało świadczyć o tym, że dojazd nie jest wcale taki łatwy. Tkwieliśmy chwilę nad mapą, aż namalowana czarnym mazakiem kreska była dobrze widoczna. Zaczynała się w Sanoku na stacji, a urywała gdzieś na środku planszy, z dala od wszelkich symboli oznaczających ślady cywilizacji. Ruszyłem trzymając palec na kresce. Na rogatkach Sanoka spojrzałem odruchowo w niebo. Ledwo widoczne sylwetki ptaków robiły zakręt o 180° najwyraźniej zawracając. W miejscowości Załuż, założyłem w prawo zgodnie z namalowaną trasą. „Nieźła nazwa” – uśmiechnąłem się do siebie. Po kocich łbach wjechałem do wsi Manasterzec. Zrobiło się kompletnie ciemno i niesamowicie. Gdzieś na poboczu czekał kundel. Szekał wyraźnie, choć nie otwierał przy tym pyska. Mostek, zakręt, tory. Zakręt, wiadukt, górka. W dali zamigotała sylwetka babci z chrustem. Była widoczna wyraźnie na tle białej tablicy z napisem „Szybowisko Bezmiechowa”. Tutaj asfalt się już kończył. Droga prowadząca dalej wiodła ostro pod górę zakosami i była wyboista. Jechałem tak sobie powoli i w miarę zwiększającej się stromizny podjazdu malały moje nadzieje na spotkanie żywej duszy. Po dwóch gdzieś kilometrach zwątpiłem już kompletnie. Jechałem pod stok środkiem lasu by zobaczyć po prostu jak się to wszystko skończy. Nie wykluczałem przy tym nocowania w towarzystwie lokalnych bimbrowników. „Zwiążą, za nogi głową w dół powieszają, oskalpują i szybowniczy mój majątek jako łupy dzielić będą obleśnie rechocząc”...- dodawałem sobie otuchy. Zające i sarny spoglądały na mnie z podziwem.

Wtem, leśne wyboje zajaśniały białą. Zaskoczony, wjechałem na równiuteńką drogę z kostki, a z niej na szeroki dziedziniec. Skąpany był w świetle lamp sodowych i pusty jak plaża w styczniu. Zaparkowałem ostrożnie wężąc jakiś podstęp. Obok stał ogromny, pięciopiętrowy budynek murowany w granicie. Nie zdążyłem jeszcze wyłączyć silnika, gdy obok samochodu wyrósł nagle mundurowy ochroniarz z latarką. Spoglądał na mnie ciekawie przez szybkę i uśmiechał się. Stał przy tym pochylony w bok o jakieś 20 stopni i nie przewracał się. Uśmiech jego był wyraźnie podejrzany. Ochroniarze pilnujący obiektów na szczycie góry nie uśmiechają się do nieznajomych o północy. Tym bardziej ochroniarze stojący pod kątem...

Wziętem głęboki oddech i nacisnąłem klamkę drzwi. Nie ustąpiły. Guziczek przy oknie sterczał sobie wesoło w górę, a drzwi były zamknięte. Nacisnąłem mocniej. Tajemnica krzywej postawy gospodarza wyjaśniła się. Do wnętrza wdarło się wściekle wycie wiatru i ciepły podmuch niosący liście. W jednej chwili było ich pełno w aucie. Wygramoliłem się na zewnątrz i przyjmując pochyłą postawę wykrzyczałem kto jestem i po co. Widocznie widział tylko moje ruszające się usta, bo gestem wskazał drzwi. Wiatr chciał urwać głowę.

Przeleciało mi przez myśl, czy nie umocować gdzieś mojego Seicento do grajcarów tak na wszelki wypadek, ale ostatecznie machnąłem ręką. Był zatankowany i jak to Seicento – charakteryzował się niską doskonałością.

Wewnątrz budynku panowało miłe ciepło. Ogromny hol wyłożony marmurem zalany był blaskiem kominkowego światła. Wokół stołu siedziała gromada racząca się płynnym chmielem. Przedstawiłem się i wskazano mi wolne miejsce. Rozmowy, w których często przewijały się lotnicze określenia słyszałem jak przez mgłę. Chciałem ochłonać po trudach podróży i przegnać uczucie niepewności celu, do którego zmierzałem. Ciepłko z kominka już, już zaczynało mnie rozbierać, kiedy jeden z gromady – człek ogorzały i czerstwy - wstał energicznie i zaprosił mnie gestem do pokoju wyszkolenia. „Chodźmy” – rzekł – „Pogadamy sobie”. W pokoju wyszkolenia wyłuszczyłem cel swego przybycia. Mniej więcej dwa tygodnie przed przyjazdem uzyskałem telefonicznie akceptację swego przyjazdu od dyrektora szybowiska. Przygotowane na tę okoliczność dokumenty, licencję, książkę lotów, badania, skierowanie i ubezpieczenie równiutko ułożyłem przed instruktorem na stole. Przejrzał je wszystkie dokładnie po czym uśmiechnął się.

– Nic mi nie było wiadomo o pana przyjeździe, ale skoro jest to uzgodnione – witam serdecznie. Jakie plany?

– Start grawitacyjny i żagiel. O ile się da... – odpowiedziałem rzeczowo.

– Mamy trochę małą bazę sprzętową, ale powinniśmy dać radę – odpowiedział – tylko niech pogoda się nie zmieni. Odprawa o 9.00 rano.

Resztę wieczoru spędziłem ukradkiem oglądając obiekt. Drobnie zboczenie zawodowe pozwoliło mi stwierdzić, że budynek jest absolutnie nowy, ogromny i nowoczesnie wyposażony. Wścibskie



oczy kamer, czujniki, elementy systemów automatyki... Śpiwór rozłożyłem na pięterku innego, mniejszego obiektu – tzw. domku pilota. Zasnąłem natychmiast, ale przed odplynięciem w nicość zastanawiałem się chwilę nad hojnością fundatorów tej fortecy. Fortecy pobudowanej na szycie wietrznej góry, gdzie nawet diabeł nie powiedział mi dobranoc.

Nazajutrz wygrzebałem się ze śpiwora rześki i głodny. Odwinąłem sobie z folii parówkę, wsadziłem ją jak cygaro w paszczę i przeciągając się uchyliłem balkonowe drzwi. Parówka spadła przez barierkę na trawę, gdzie czekał już na nią lotniskowy pies. Stałem i patrzyłem w dolinę, a usta otwierały mi się coraz bardziej. Najniższe partie terenu zalane były mgłą, siną i gęstą jeszcze w mroku. Z mgły wyrastały góry i górki łączące się w długie łańcuchy. Za nimi następne i następne aż po horyzont, który zlewał się z bładniebieskim niebem. Po lewej doliny podbarwiało na żółto wschodzące dopiero słońce. Było nisko, więc

panorama Bieszczad od wschodu była ciepła i pogodna, a ku zachodowi patrząc – śpiąca jeszcze i zimna.

„Łubudubububu
bmrrrrr” – zagrzmiał
gdzieś za plecami
znajomy dźwięk.
Hangar otwierają!
Zbiegłem po schodkach
do łazienki, usunąłem
na szybko resztki
glonów nazębnych
za pomocą szczoteczki
i pobiegłem pomagać
przy sprzęcie. Coś
w tym całym
wyciąganiu sprzętu
było jednak nie tak.
W normalny lotny dzień
piloci
i mechanicy krzątają się



przy szybowcach raczej chętnie i wesoło. Wszystkim zależy na tym, by ptactwo wytoczyć jak najszybciej. Tutaj towarzystwo przeklinając z cicha zbijało się w grupki, z której co raz to wystawał palec wskazujący. Trzech stojących z przodu Bocianów nikt nie dotykał. Prychano na nie pogardliwie. Inna grupka kuciała zmartwiona przy dziobie Bekasa. Jak refren przewijało się słowo z dźwięcznym „rrr” w środku. Spytałem najbliższej stojącej panny, co jest grane. Zamrugnęła ślicznymi oczkami i odburknęła: „Trzeba najpierw pewne sprawy powyjaśniać”. Czułem się nieco pogubiony w tym porannym zamieszaniu, ale postanowiłem się na wszelki wypadek nie wtrącać w nie swoje sprawy. Coraz to nowi ludzie biegali wokół z komórkami przy uszach, gestykułując żwawo. Po godzinie, jako obywatel w miarę kumaty, z urywków rozmów zmontowałem sobie taki oto scenariusz wydarzeń, które miały tu miejsce przed moim przybyciem:

Pewna grupa osób korzystała z gościnności tutejszego szybowiska bez dozoru właścicielskiego. Wyjazd grupy zbiegł się nieszczęśliwie z moim przyjazdem. Nieład – delikatnie mówiąc – jaki wspomniana grupa po sobie pozostawiła nie nastrojał więc właścicieli zbyt optymistycznie, jeśli chodzi o moje życzenie polatania sobie w Bezmiechowej. Napiętą sytuację rozładował jednak przyjazd winowajców. Otrzymałszy polecenie posprzątania domku, hangaru i zabrania Bocianów, uwinęli się karnie i sprawnie.

Na start wytoczyliśmy tylko Bakcyła. Bekas, z wgniecionym od twardego lądowania dziobem został przeniesiony do ambulatorium za ścianą hangaru. Mechanik stwierdził, że szybowiec czeka długotrwałe leczenie. Fakt ten położył więc na dzień dobry moje marzenia o zrobieniu uprawnień na słynny w całym świecie bezmiechowski start grawitacyjny. Co to jest start grawitacyjny? A taki wynalazek Newtona. Stawia się szybowiec na szczycie góry dziobem w dół i popycha. Szybowiec sobie jedzie i jedzie, aż w pewnym momencie... zaczyna lecieć. Tak proste, że aż niemożliwe. „That’s impossible!” – krzyczeli podobno zdumieni członkowie jakiegoś ważnego zlotu szybowcowego za Atlantykiem, kiedy oglądali pokaz filmu z Bezmiechowej. Po projekcji filmu bili brawo. Wiem, bo opowiadała mi koleżanka, która za Atlantykiem mieszka. Więc przejechałem prawie 400km by sobie grawitacyjnie wystartować i kłapa. Bakcyłem startuje się tylko z lin gumowych... Smutno.

Siedziałem sobie pod drzewem, paliłem papierosa i obserwowałem starty z gum. Gdzieś w środku byłem przekonany, że nie jest aż tak źle. Tą grawitację jakoś zrobię! Nie wiem jeszcze na czym, ale zrobię. Musi być przecież jakiś sposób. Choćby na drzwiach od hangaru. Tymczasem wystrzeliwanie Bakcyła z gumki od majtek przebiegało sprawnie i... dość śmiesznie. Sam Bakcyl zresztą jest wesoły. Dwumiejscówka w tandemowym układzie z obszerną kabiną i zastrzałowym górnopłatem ma ładny, acz nieco archaiczny przód. Szkolący się tu studenci nie bez kozery nazywają Bakcyła – Pterobakcylem. Cień tego szybowca na zboczu przypomina jak żywo sceny z Jurassic Park II. Pośpiech konstruktorów nie dał Bakcyłowi szans na wdzięk jego tylnej części. Belka ogonowa przypomina prefabrykowany słup żelbetowy, do którego przybito płaskie usterzenie, jakby ze skradzionych znaków drogowych. Całość jest jednocześnie i sympatyczna i pokraczna. W instrukcji lotnej wyczytałem, że doskonałość tego aparatu wynosi 18/24. Po wykonaniu pierwszego lotu instruktorskiego stwierdziłem, że autor instrukcji był optymistą.

Bakcyła więc ustawia się dziobem w dół stoku. Do podwozia podcina się linkę z zaczepem, która ufiksowana jest... na pniu drzewa. Dwie liny gumowe z trzema uchwytami po każdej ze stron dla obsady „naciągaczy” zbiegają się jak litera „V”. Na jej szczycie zamocowane jest duże koluszek stalowe. Po zaczepieniu koluszka o hak startowy szybowca „naciągacze” otrzymują komendę „naprężaj!”. Odkrzykują zgodnie „naprężaj!” i napinają wstępnie gumy. Na hasło „Biegieeeeem!” ruszają z bojowym okrzykiem w dół zbocza. Kiedy już, już napięte liny zdają się ich cofać z powrotem, instruktor zwalnia zaczep stalówki. „Pppptttttiaaaagggggg” – i Bakcyl dziarsko wzbija się w powietrze. Liny odpadają same. Po paru sekundach dziarskość Bakcyła wyraźnie maleje. Musi sobie teraz radzić sam na zboczu, a do dyspozycji ma właściwości lotne zbliżone do betonowej płytki chodnikowej. W takie został wyposażony przez konstruktorów, więc prasuje zbocze często szurając niemal brzuchem o choinki. Po paru halsach idzie do lądowania...

Do lądowania... eh... Do loterii bardziej. Lądowanie na szybowisku w Bezmiechowej odbywa się dość specyficznie. Miejsca przyziemiania nazywane są tu półkami. To najzwyczajniejsze pagórki o okresie ok. 50 – 80m wznoszące się jeden nad drugi. Loteria polega na tym, żeby trafić w odpowiednią półkę. Trafić tak, by szybowiec po dobiegu zatrzymał się w „dołku” i nie staczał w tył. Kto trafi – ten się znowu uratował. Kto trafi – ten znów nie uszkodził lotki. Jakby tego było mało, podejście do półek odbywa się z wiatrem wiejącym w ogon. Po czwartym zakręcie kręgu prędkość gwałtownie spada i szybowiec lubi „zmięknąć”. Trzeba oddać, a pagórki loteryjki powiększają się wtedy bardzo szybko. To jeszcze nie koniec rozkoszy lądowania. Półki nie tylko wnoszą się i opadają w linii podejścia. Pierwsza z nich opada także w prawo, druga w lewo, a trzecia – najwyższa – znów w prawo.

Do wieczora wykonuję na Bakcyłu trzy loty instruktorskie w ramach przeszkolenia na nowy rodzaj startu – liny gumowe. Ostatnie lądowanie wznieca we mnie wąły promyk nadziei: może się jutro nie zabiję.

Bo dzisiaj, to już raz byłem pewny swej śmierci. Szybowce po lądowaniu transportowane są na szczyt za pomocą znanego i cenionego powszechnie samochodu konstrukcji radzieckiej „Łaz”. Gazik podejżdza fachowo pod szybowiec, zapinam linę, za skrzydełko i ... jazda. Za kierownicą gazika – inna tym razem panna pilotka. Równie ładna, ale za to bardziej dowcipna. Widząc, że przepisowo podtrzymuję tylko końcówkę skrzydła od dołu, daje po garach. Zaczynam iść szybko. Końcówka skrzydła ucieka. Przyspieszam. Z półek przejeżdżamy pod stok... Czarne oczka mojej pani szofer błyskają przez okienko... OK.? – pyta kciukiem w górze. „Spooooko” – marszczę niedbale brwi. Jak mam do cholery iść i podtrzymywać to skrzydło, jak ona tak zapierdziela? Co ja jestem? Korzeniowski jakiś?! Zaczynam truchtać... Robi się coraz bardziej stromo... Po pięćdziesięciu metrach z „karpiem” na twarzy i okrągłymi oczami zaczynam się zastanawiać, czy nie puścić tego

cholernego skrzydła. Nie! Jeszcze wytrzymam... Truchtam dalej. Na szczęście gazik trochę zwolnił pod największą stromizną. Oskrzela wygrywają mi przepiękne partie smyczkowe. Oddycham jakieś 160 razy na minutę. Krople potu na plecach dawno już minęły dolną gumkę polara, a pani szofer znów wdepnęła gaz. Mięśnie sztywnieją. Brakuje im paliwa. Truchtam chwilę na sztywnych nogach i gonię uciekające skrzydło. „Wolniej Ty małpo!” – modłę się w duchu. Ale krzyknąć „Stój!”? Eeeee... jeszcze przecież tylko jeden stromy podjazd i pole startowe!. Wytrzymam! Muszę tej niuni pokazać, że nie jestem taka dupa!. Swoją drogą, jak oni to robią? Jak wbiegają na to cholerne zbocze po 10 razy dziennie? Sprężam się przed ostatnim garbem zbocza. Teraz jest naprawdę ekstrema. Przed oczami zaczynają mi wirować czerwone płatki... To znaczy, że wytrzymam. Z roweru wiem, że w trzy minuty po płatkach zaczyna się omdlenie i wymioty. A do szczytu zostało może ze 2 minuty. Świszcząc jak parowóz dobiegam w końcu z szybkoceem do miejsca startu. Zaraz pokażę numer butów. Walnę o glebę jak maratończyk po finiszu. Zerzygam się. Widzę już tylko w centrum pola. Reszta naokoło jest czarna. W tym tunelu widzę głowy z chytrymi uśmieszkami na twarzach. Wszystkie odwrócone w moją stronę. „Jak tam? W porządku?” – dobiega wesołe pytanie. Wystawiam kciuk w górę i zajmuję się łapaniem powietrza. Jakoś go ciągle mało...

Po chwili startujemy do drugiego lotu instruktorskiego z lin gumowych. Jesteśmy już w powietrzu, a moje płatki wciąż wirują i wirują. Po lądowaniu spoglądam niechętnie na podjeżdżający gazik. Tym razem szofer, to na szczęście facet. Już miałem go poprosić, żeby tym razem jechał wolniej, ale uprzedził mnie krótkim instruktażem: „Kolego. My widzieliśmy, że kolega jest zawzięty. Ale to niepotrzebne. Powiesić się na skrzydle, biodra do przodu i jak na wyciągu narciarskim...”. Jakoś mu nie wierzę... Ruszamy. Posłusznie wieszam się na skrzydle obiema rękami. Tyłek wypycham do przodu, pod skrzydło. I przebieram. Przebieram nogami i staram się to robić w miarę naprzemiennie. Genialne! Phii... Też mi sztuka?! Tak to ja mogę i 15 razy na Skrzyczne. Głupi by nie wpadł!

Skończyłem na dziś swoje loty. Osiągnąłem porażający nalot łączny 6 minut. Ten fakt nie przeszkadza mi się cieszyć. Jestem w Bezmiechowej! Latam! Szkolę się! Do wieczora wesoło ciągnę liny i ryczę „biegieeeeeeeem”. Po zahangarowaniu sprzętu, już w pokoju znów oddajemy się lotniczym opowieściom. Jest tylko jeden mały zgrzyt: zdjęcie butów. Trzeba niezwłocznie uruchomić prysznic, który działa jak vallium. Spać! Spaaaaa.....

Pęcherz zrywa mnie szybciej niż budzik. Wracając w kierunku ciepłej jeszcze podusi



stają na chwilę przy oknie... i tak już zostają. Powietrze jest czyste i rześkie. Granatowe po prawej. W dole znów pająki mgieł, lekko zażółcone od wschodu. Za zboczem czai się eksplozja światła. Lada chwila wybuchnie, oślepi jak długie światła na drodze. Przez szybę wygląda wszystko ładnie miło i przyjemnie. Nic, tylko kąpielówki i leżak szykować. Uchylam okno. W szparach drzwi

odzywa się wiatr. Wyje jak stado wygłodniałych kundli. Nie będzie jednak pożytku z leżaka. Jego ustawienie na stoku mogłoby się skończyć niekontrolowanym wzniesieniem się w powietrze.

Czynności przedstartowe wykonujemy szybko i sprawnie. Wyhangarowanie szybowca na start trwa w Bezmiechowej minutę. Otworzyć hangar, wytoczyć szybowiec dziesięć metrów po kostce betonowej, zamknąć hangar. Gotowe. Pomagam strzelać Bakcyła z gum do kolejnych lotów instruktorskich i spoglądam od czasu do czasu na instruktora. Czekam na swoją kolejkę. Na dwa loty samodzielne. Pozwolą one: raz – wylaszować ten latający wynalazek; dwa – zdobyć uprawnienie na start z lin gumowych. W międzyczasie pojawia się przed hangarem kilka samochodów na wrocławskich numerach i dwa wózki z szybowcami. „Niedobrze” – myślę – „tłok się zrobi i zamieszanie...”. Podchodzi do mnie instruktor: - „To co, samodzielne?” – pyta. Uśmiecham się szeroko. „Poczekaj, zadzwonię tylko kontrolnie do dyrektora” – podnosi komórkę do góry. Odwracam się w stronę doliny i rysuję w wyobraźni krąg do lądowania. Staram się ocenić warunki, siłę i kierunek wiatru. Za chwilę lecę...

- Słuchaj, coś tu nie gra – słyszę za plecami. Odwracam się powoli. Instruktor stoi z komórką w rękę i patrzy na mnie pytająco - Rozmawiałem z dyrektorem. Twierdzi, że nikomu z zewnątrz, ani ze skierowaniem nie dawał zgody na loty.

- Czekaj, czekaj... - przełykam ślinę – Półtora tygodnia temu uzgodniłem z dyrektorem swój przyjazd. Wyraził zgodę. Sam nawet oddzwonił... Może nie skojarzył?

Chwile trwa kłopotliwe milczenie. Jestem pewien najzwyczajszego nieporozumienia

- Zadzwon do dyrektora jeszcze raz – proponuję. – Przypomni sobie. Sam przecież mówił, żebym przyjechał...

- Spróbuję po południu – godzi się Robert. – Teraz latamy dalej...

Jakoś nagle odebrało mi siły do ciągnięcia lin. Podchodzić pod górę też mi się nie chce. Zimno jest, wieje i wszystko mnie wkurza. Ale uwierzyć w to, że ktoś po prostu się rozmyślił z wcześniejszej decyzji nie powiadamiając mnie o tym, jakoś nie potrafię. Kiedy po kilku godzinach instruktor idzie do pokoju wyszkolenia wykonać obiecany telefon, drepczę za nim krok w krok. Po pięciu minutach wychodzi i rozkłada ręce.

- Ty jesteś z Gliwic? – pyta.

- Mhm.. – kiwam głową

- Dyrektor kojarzy bardzo dobrze. Niestety podtrzymuje zakaz lotów samodzielnych dla wszystkich pilotów ze skierowań. Sytuacja się trochę zmieniła. Mamy nieczynnego Bekasa. Został tylko jeden szybowiec... W razie czego... Sam rozumiesz...

Nawet nie próbuję przedłużać tej rozmowy. Będzie bezsensowna. Rozumiem zasadność dyscypliny i procedur. Rozumiem hierarchię celów ośrodka szkoleniowego. Staram się wreszcie zrozumieć zmianę stanowiska dyrektora w mojej sprawie. Zmienić decyzję – można. Ale można by też zainteresowanego powiadomić jakoś, żeby nie darł tu przez pół Polski na darmo. Z drugiej strony Bekasa uszkodzono przeddzień mojego przyjazdu... Skąd mieli wiedzieć... Tak czy owak, jest mi przykro. Zmarnowane dwa dni. Rozgrzebane ćwiczenia w książce lotów. Nowy typ szybowca zdany tylko teoretycznie... Eh... Do dupy ta cała Bezmiechowa. Idę się pakować...

Pół godziny później wrzucam tobołki do samochodu i idę spojrzeć jeszcze na zbocze. Kawy się napiję i chwilę popatrzę chociaż. Nie sądzę, żebym tu miał jeszcze kiedykolwiek wrócić. Po co? Popijam kawę, palę i obserwuję loty wrocławian. Ich instruktor jest właśnie przeszkalany przez lokalne kierownictwo lotów. Po przeszkoleniu będzie „pączkował”

zdobyte uprawnienia na poszczególnych pilotów z grupy. Mają ze sobą Puchacza i Juniora. Wyglądają na fajną ekipę. Luzik i zjadliwe docinki – norma. Z drugiej strony zdyscyplinowani i dobrze zorganizowani. Mają własny sprzęt, to sobie polatają – myślę...

- Choouooooopyyyyyyyyy... – dobiega mnie gdzieś rozpaczliwy krzyk z doliny
- Caaajeeest? – odkrzykuje chórem kilku z grupy...
- Kuuuuurrrr... Trza się... whhhhh... Rozzzz... – krztusi się głos zza pagórka
- Cooooo się?...
- Rozzstawić po zboczu... bo kurrrrr... whhhhh... wątrobę uchem wypuścimy... mać... przy tym podchodzeniu... whhhhh... przy skrzydle się zamieniać!...

Po chwili na górcie pokazuje się twarz autora dyskutowanej właśnie racjonalizacji. Jest w kolorze buraczkowosinym. Oczy wychodzą mu z orbit. Sapie jak miech kowalski. Mokruteńki. Podchodzi do kolegów. Klepią go po plecach...

- Kondychy Oluś złapiesz trochę... bee dobrze – pocieszają.
- Czeeeeaj... whhhhhh... się przebiegniesz, zobaczysz jak beesz gadał – mąż zwany Olesiem próbuje łapać oddech.

Jest właśnie najwłaściwszy moment, żeby sprawdzić czy pomysł, na który wpadłem słuchając nawoływań przez górkę, ma szansę na realizację. W sumie nie mam nic do stracenia...

- Dzień dobry, Kto jest waszym dowódcą? – pytam wrocławian reanimujących Olka.
 - Sebastian – wskazuje sinym palcem Olek – a może czymś możemy pomóc? – sapie. Wyłuszczam swój problem. Staram się mówić zwięzłymi zdaniami. Krótko i treściwie. Logicznie. Kończę pytaniem: - „Kto z Was jest władny podjąć taką decyzję, względnie ją odrzucić?”. Patrzą po sobie chwilę.
 - My się zgadzamy. Ale decyzję musi podjąć Seba.
- Po chwili rozmawiam już z ich instruktorem. Powtarzam mu dokładnie to samo.
- Zgadzam się pod dwoma warunkami. Pierwszy – o ile nie będzie sprzeciwu ze strony grupy. Drugi – ryzykujesz będąc w ostatniej kolejności odśnieżania. Starczy czasu i pogody – polatasz. Nie starczy – nie polatasz. Wybór twój.

Wybrałem już dawno! Prawie nieprawdopodobne. Zgrana ekipa przyjmuje sobie na członka grupy zupełnie nieznanego faceta, który ma jakiś tam problem. Jeszcze nie wierzę, ale uwijam się przy startach i przetaczaniu wrocławskich szybowców. Dzielę się także świeżo nabytymi umiejętnościami jeśli chodzi o technikę podchodzenia z szybowcem pod górę. Zbiegam na dół i pokazuję jak to robić najlepiej. Olek jest szczególnie zachwycony. Dokonany przeze mnie wybór okazał się trafny. Jeszcze tego samego dnia wykonuję z Sebastianem dwa loty instruktorskie Puchaczem.

Start grawitacyjny z kabiny odczuwa się początkowo dziwacznie. Po bokach skrzydłowi robiący za silniki. Trzymają skrzydła na wysokości hamulców. Startowy daje znak. Pchają. Drażek na siebie. Szybowiec rozpędza się powoli. Silnikowi spadają na bok, żeby nie zaliczyć w tył głowy ogonem. Ster kierunku jeszcze nieskuteczny. Jedziemy sobie w dół jakby po chodniku. Pierwszy pagórek – szybowiec zjechał. Drugi pagórek – odbija się, chce wzlecieć, ale siada z powrotem na tor. Jeszcze za mała prędkość. Nagle cisza... Oderwał się... Oddać minimalnie, prędkość, i zakręt w prawo pod zbocze. Kontra lewą nogą. Czubki choinek. Lecimy... Puchacz w porównaniu z Bakcylem lata jak ASW. Zataczamy obszerny krąg i do lądowania. Siadamy na drugiej półce. Dokładnie w dołku.

Wieczorem, przy wspólnej kolacji przedstawiam się nieco dokładniej grupie. Akceptuję zaproponowane mi zasady partycypowania w kosztach. Obowiązek współuczestnictwa w pracach organizacyjnych jest dla mnie zrozumiały i nie wymaga tłumaczenia. Po kolacji przegląd zdjęć z projektora i sesja lotniczych opowieści. Znowu jest normalnie, wesoło i swojsko. Po jakichś dwóch godzinach, dokonane w opowieściach przeloty podchodzą już pod 1000km, kominy szarpia 20m/sek., a skrzydła po wykonaniu każdej pętli klaskają nad kabiną brawo. To znak, że pora już spać. Jutro dla odmiany, znów ma wiać, więc zbiórka na starcie została zapowiedziana na 7.30.



Pierwszy w powietrze idzie Fabrizio na Juniorze. Ma do zrobienia 4 godziny żagla solo w dwóch lotach. Wieje równo, więc do południa powinien być już „zrobiony”. Reszta, w oczekiwaniu na jednomiejscówkę robi loty instruktorskie. Po lądowaniu Juniora robi się chwila przerwy. Dostaję więc pozwolenie na start grawitacyjny i lot solo tym szybowcem. Lot

potrzebny do zaliczenia ćwiczenia i zdobycia uprawnień. Jestem nieźle wlatany w Juniora po tym sezonie, siadam więc do kabiny pewnie i bez niepokoju. Sprawdzenie pasów, hamulce, radio... Gotów? Kciuk w górę. Jazda... Silnik po prawej trochę słabszy... Trzeba poprawić kierunek staczania się szybowca. Pełna noga i nic... Oddaję trochę... Unoszę ogon... W tym momencie szybowiec dostaje boczny podmuch i obraca się na głównym kole jak bąk. Dociągam drąga, ale jestem już daleko poza torem grawitacyjnym. Jadę z górki po trawie... Jadę sobie, jadę... pszczołki mijam i tak sobie myślę... oderwie się? nie oderwie? Mijam drugą górkę i dalej kwiaty polne. Jak nie odejdzie z trzeciej, ostatniej górki – wpadnę do wsi – kombinuję. Zapoznam może kogo?...

Odszedł ciężko jak 747. Po nabraniu prędkości jednak stał się normalnym Juniorem. Tyle, że dość nisko lecącym. Po tym starcie jestem odrobinę spięty. Planuję ciasną rundę. Trochę przesadziłem z prędkością podejścia. Na czwartym zakręcie wyrzuca mnie nad las. Korekta. Na budziku 130km/h. Hamulców za Boga nie ruszę z pośredniego położenia, bo przypierdzielę dupą. Pagórki pędzą mi na pysk. Zaciągam odrobinę za mocno... Znow potrzebna korekta. Wreszcie przyziemienie. Toczę się aż na przeciwstok półki. Po zatrzymaniu hamulec na koło i lotka w górę. Stoi. – „Junior, lądowanie poprawisz w następnym locie” – słyszę przez radio. – „Mhm... jasne. O ile będzie jeszcze jakikolwiek lądowanie” – mruczę wściekły. Jest mi wstyd. Pewnie wszyscy widzieli i teraz będą psioczyć. Ponownie zastanawiać się czy to był dobry pomysł dawać mi szybowiec. No nic... Wisząc na skrzydle dreptam w górę i analizuję. Typowa kaskada nawarstwiających się błędów, z których pierwszy powoduje drugi, drugi – trzeci, i tak dalej... Na starcie jednak nikt niczego nie komentuje. Omawiamy tylko ze Sławkiem przyczynę skrócenia szybowca z toru.

Teoretycznie ma rację. Do późnego popołudnia analizuję swój lot. Patrzę na podejścia innych. W czwartym zakręcie są zdecydowanie niżej i dalej. Podchodzą dłużej i spokojnie. W razie czego korygują ścieżkę hamulcami. Układam sobie w głowie prywatną procedurę na kręgu.

- Do szybowcaaaaa! – moje rozmyślania przerywa instruktor machający na mnie ręką. Czyli jednak lecę. Tym razem siadamy do Puchacza na pierwszy instruktorski żagiel. Przy okazji będę mógł poprawić błędy poprzedniej grawitacji. „Równo pchajcie” – krzyczę do silnikowych, zamykam kabinę... i jedziemy. Tym razem drążek mam na pępku. Jedziemy lekko w lewo. „Drążek na siebie” – upomina instruktor. Dopiero za drugą górką ster kierunku zaczyna działać i korygujemy kierunek startu tuż przed oderwaniem od zbrocza. Wzrok na końcówkę skrzydła i odkrętka w prawo, pod zbrocze. Szybowiec leci nisko nad drzewami z lekkim trawersem, jako poprawką na wiatr. Powietrze wślizgujące się po zbroczu w górę wyczuwalnie podnosi szybowiec. Z jednej strony należy być możliwie blisko zbrocza. Z drugiej jednak wystarczająco wysoko nad drzewami. Zakręty zawsze od zbrocza, możliwie w chwili największego noszenia. Wspinamy się w górę. Pół meterka, meterek, nie więcej. Po chwili widzę już w dole budynki i hangar. Halsy stają się teraz dłuższe. Dolatujemy w kierunku na zachód do linii wysokiego napięcia. Tu zakręt. Znow nad portem i hangarem. Dalej na wschód aż do końca lasu. – „Uważaj, żeby nie dać się zwiać na zawietrzną. Tam Cię rotor udusi. Tu masz dyszę, może trochę rzucać. Od tamtychgórek też może się robić dzisiaj kibel”. Moc życzliwych uwag instruktora staram się zapamiętać i przećwiczyć od razu. Po pół godzinie w miarę przyzwyczajenie sam trzymam się już górkę. Powtarzamy sobie jeszcze zasady ruchu przy zbroczu i resztę czasu poświęcamy na podziwianie widoków.

Stok z góry wygląda jak droga, złocista tkanina. Oświetlone zachodzącym, czerwonym słońcem drzewa, jesień pomalowała w tysiące żółtych i bordowych odcieni.

Każde drzewo inne.
Iglaki wciąż
żywozielone wśród
rozebranych do połowy
dębów nadają
im przyjemnej
pulchności. Widziane
z góry trudno kojarzyć
z niebezpiecznym
lasem, w którym
zdarzyło się już kilka
nieplanowanych
lądowań. Z wysokości
trzystu metrów nad
startem las wygląda jak
baranie futro, które ktoś
dowcipnie pomalował
pędzlem w ciapki.
Żółte, czerwone,

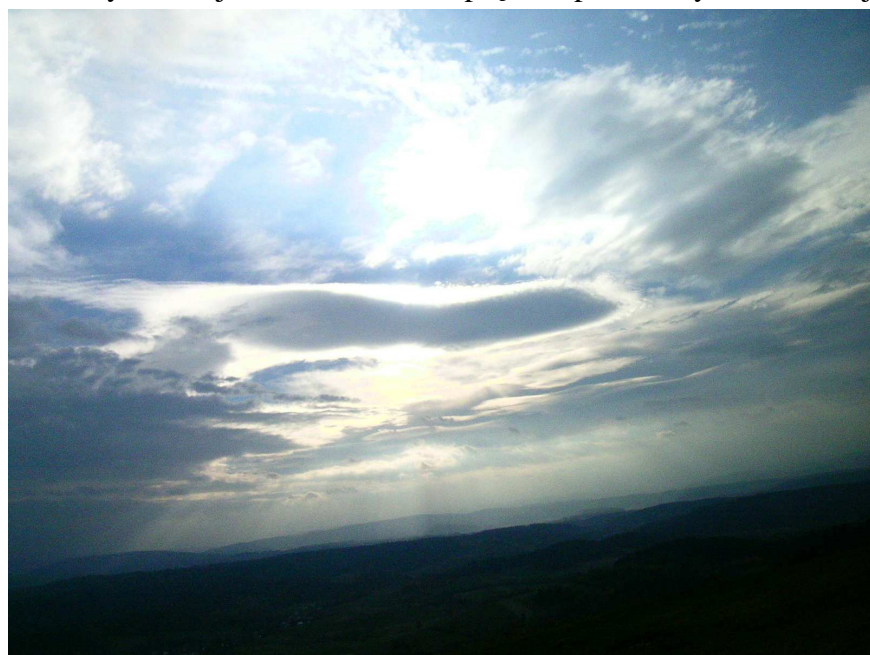


zielone i brązowe... Pora do lądowania. Tym razem wyszło już znacznie bardziej przyzwyczajenie. Mam więc już pierwszą instruktorską godzinę żagla. To był ważny i udany dzień.

Przed kolacją oddaję się na chwilę dobrze znanemu uczuciu „ulatania”. Wystarczy zamknąć oczy i znow jestem nad lasem. Wszystko wokół się kołysze. Z miłego stanu wyrывa mnie szok związany ze zdjęciem butów. Lądują natychmiast za oknem, a ja – pod prysznicem. Przy kolacji, po rozliczeniach i części oficjalnej omawiamy błędy startów grawitacyjnych. Ktoś tam jeszcze po mnie również zamierzał dziś dojechać szybowcem do

wsi. Z części artystycznej zapamiętałem opowieść Jacka o pilotach kilku Wilg, którzy dawno, dawno temu, w mglisty poranek spierali się z zawiadowcą lotniska o startowe minima widzialności. Z opowieści wynikało, że na skutek mgły lub też innych, nieznanych okoliczności trudno było im trafić do samolotów.

Na porannej odprawie studiujemy prognozę. Wiać ma jeszcze tylko dzisiaj, ale za to porządnie. W nocy spodziewane jest przejście frontu. Niebo wygląda dziwnie. Dołem gonią niskie poszarpane kłaki, gdzieś powyżej wyraźnie wydłużone cygara soczewek, a górą od południowego zachodu biaława zasłona alto. Przez to wszystko przebija słońce. Całość skrzy się jak bożonarodzeniowa choinka z niebieskim lampkami i białymi kulami bombek. Junior jest okupowany przez Sławka, który robi już żagiel solo. Reszta strzela się z lin by potem ustawić się w kolejkę do jednomiejscówki. Kiedy koło południa na gumę nie ma już chętnych spoglądam z lękiem na wiatrowskaz. Jego strzałka odchyła się coraz bardziej na zachód. Zdażymy? Tym razem lecę z innym instruktorem. Michał ma dość rzadki sposób bycia w powietrzu. Uwagi idą nieprzerwanym słowotokiem. Za to zupełnie nie czuję go na sterach. Bardzo mi taki sposób szkolenia odpowiada. Idziemy nad szczyt jakiejś 300m. Tu już przetaczają się kłaczki. „Leć na południe” – słyszę za sobą. Lecę. Przede mną kłak. Oddaję. – „Nie schodź. Prosto” – pada komenda. Ładuję się w mleko. Po trzech sekundach jesteśmy przed kłakiem. „Skręć w prawo i trzymaj się krawędzi chmury, jak zbocza”. Skręcam. Patrzę na wario. Dwa do góry. Ciekawe... Zawracam. Znów po krawędzi kłaka. Noszenie trzyma. „Barrrrdo dobrze, barrrrdo dobrze” – słyszę z tyłu. Nagle zdałem sobie sprawę, że w szybowcu jest cicho. Nie trzępią nim podmuchy. Nie rzuca jak przy zboczu. Powietrze



zrobiło się chłodne i krystaliczne. Cały czas mamy 1 – 1,5 m/sek. w górę. „Fala?” – pytam nieśmiało. „Tak by to wyglądało” – pada odpowiedź z tyłu – „Pilnuj obszaru w którym nosi”. Pilnuję jak potrafię najlepiej. Po pół godzinie jesteśmy na 1100m nad start. Wokół bajeczna sceneria. W dole kłaki przesuujące się szybko w kierunku północnym odsłaniają coraz to inne zakola Sanu. Słońce

odbija się w nich jak w sreberku z czekoladek. Wysoko i daleko z przodu soczewkowane wydłużone zamczyska. Zlewają się ze sobą w piękne przestrzenne kształty, które widać jak na dłoni... prawie tuż, tuż... Są ogromne i mają gładkie krawędzie. Jakby ogromne budowle ze śniegu mocno nadtopione przez słońce. Wysoko w górze ultramaryna nieba. Takiego koloru z ziemi nie da się zobaczyć. Świeci jak niebieska dioda, jak neon. Czysty, mroźny, krystaliczny błękit... „Schodzimy. Biorę stery na chwilę” – słyszę głos z tyłu. Podziwiam jeszcze coraz wyżej wznoszący się amfiteatr chmur. Po chwili wtapiamy się w jego podnóże. Michał mija kilka kłaków „mocząc” w nich skrzydło. Podziwiam pewny, precyzyjny pilotaż. Po lądowaniu koledzy z Wrocławia nie kryją lekkiej zazdrości. „Ale wam się trafiło...”.

Wieczorem dokładnie opowiadam wrażenia. Michał pokazuje zrobione w trakcie lotu zdjęcia. Z ogólnej ekscytacji wystąpieniem warunków falowych wnoszę, że chyba nie zdarza się to tutaj często. Tym bardziej jestem szczęśliwy, że zupełnie przypadkowo dane mi było poznać przedsmak lotu na fali. Nie jestem natomiast szczęśliwy z tego, że tuż przed wyjazdem do Bezmiechowej pożyczyłem swemu koledze kamerę video.

Przed końcem kolacji wychodzę na papierosa. Spoglądam w las i... włosy stają mi dęba. Nisko, pomiędzy drzewami przesuwa się szybko obręcz z migających seledynowo światełek. Ufo, czy co?... – mrugam oczami. Światełka zapieprzają w zawrotnym tempie. Przez chwilę zastanawiam się czy nie uległem jakiemuś ubocznemu efektowi lotu na fali, o którym milczał konspekt czytany kiedyś w Jeleniej Górze. O... o!... Te światełka to w dodatku zapieprzają w moim kierunku... Nie jest fajnie... – odruchowo cofam się i trafiam plecami w Mariusza. Stoi za mną z psią smyczą i na twarzy maluje mu wyraz tryumfu. Tymczasem światełka zbliżające się szybko z mroku, okazują się mieć kłapiące uszy i merdający ogon. „Cacuszko, co?” - Mario przytyka niedbale palcem w świeżo nabyty wynalazek. Odblaskowa psia obroża nabita jest migającymi diodami. Pies wygląda trochę tak, jakby zlął z karuzeli na Praterze, ale najwyraźniej mu to nie przeszkadza. Mariusz natomiast pęka z dumy: - „Wreszcie nie muszę gadziny szukać z latarką”.

Rano budzi mnie cisza. Zrywam się w popłochu i uchylam okno. Nasłuchuję. Nic nie wyje w drzwiach. Nie wieje! Cóż... może właśnie potrzebny jest luźniejszy dzień? Sprzątam pokój. Poświęcam kilka minut swemu zarostowi. Pod prysznicem śpiewam świńskie piosenki. Po śniadaniu odprawa. Decyzja – próbujemy latać. Warunki nie pozwalają dziś na żagiel. Prasowanie zbrocza jest trudne i lata się z utratą wysokości. W dodatku trzeba wykonywać slalom pomiędzy parolotniarzami, dla których nareszcie jest „warun”. Kilka strzałów z gumy. Około południa z hangaru wytaczają PW-6 i windę. Będzie na co popatrzeć... Winda ustawia się w połowie stoku, na ostatnim garbie. Szybowiec w dół, w kwadracie na wysokości 1-szej półki. Start odbywa się pod stok i wygląda fantastycznie. Szybowiec wyczepia się wysoko nad szczytem. Leci kilkaset metrów po prostej, potem na południe i w dół... Po rozpędzeniu wyrównuje i robi... beczkę!. Znow nad szczyt. Znow rozpędza. Tym razem kosiak nad kwadratem. Chyba ludzie stojący na pierwszej półce musieli się trochę schylić. PW-6 wybiera i po precyzyjnym kręgu siada obok czekającego nań gazika. No.. no... - kręcę głową. Takiego czegoś to tu jeszcze nie grali...

Około południa pogoda daje wyraźny sygnał do odboju. Od zachodu czarne idzie po niebie. Ledwie zamykamy drzwi hangaru, w koło zaczynają padać coraz gęściej ciężkie krople. Popołudnie spędzam w pobliskim Lesku. Wpadam do księgarni i do... księgarni. W tej pierwszej znalazłem parę egzemplarzy „Szybowców nad Bieszczadami” Olejki i Album „Bezmiechowa”. Kupuję bez wahania. W drugiej nabywam inne, równie ważne lektury. Aha! W Lesku dają bardzo dobrą pizzę. Polecam Diabolo. Sypią do niej chyba tłuczone szkło i siarkę. Pycha.

Prognoza na czwartek wygląda aż nieprawdopodobnie dobrze. Znow będzie wiało czyste południe. W piątek podobnie. Dopiero w sobotę ma odwinąć na północ. Już w nocy w drzwiach odzywa się znajome wycie. Zасыpiam kołysany jego melodią.

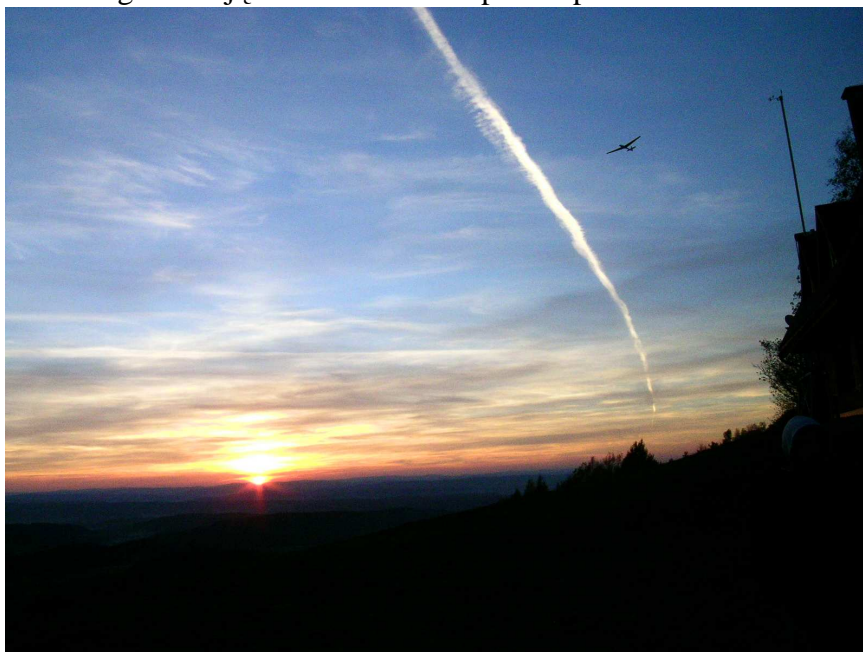
Znow zaczynamy o wschodzie słońca. Loty przebiegają sprawnie. Około czternastej ostatni z wrocławian wykonuje lot założony przyjętym wcześniej programem. – „Plan wykonany” – informuje mnie Olek – „Teraz ty dolataj swoje, a my już tylko dla przyjemności”. Z radością biegnę do Juniora. Czekają mnie cztery godziny solo w dwóch lotach. Może? Jeśli pogoda jutro też dopisze? Kto wie?... Około szesnastej ląduję po pierwszym samodzielnym żaglu. Lot trwał półtorej godziny i był bardzo przyjemny. Wiatr równy, wiał idealnie prostopadle do zbrocza. Jestem zachwycony.

Przed zejściem na kolację rozważam dylemat organizacyjny. Chciałbym się wobec kolegów z Wrocławia zachować jak na pilota przystało. Trochę co prawda głupio tak nie w ostatni wspólny dzień pobytu, ale z drugiej strony jak tu pobiesiadować w piątek do rana, skoro w sobotę trzeba prowadzić? Ostatecznie decyduję, że lepsze będzie pierwsze rozwiązanie. Do stołu podchodzę z dwiema ciężkimi lekturami i strzelam oficjalne podziękowanie za okazaną mi pomoc. Mowa zostaje przyjęta z zaskoczeniem, ale przychylnie. Około drugiej nad ranem wygląda na to, że część artystyczna może się jeszcze przedłużyć. Hitem wieczoru jest dowcip: Skacowany gość budzi się na dywanie. Otwiera oko. Z perspektywy podłogi widzi butelkę, kilka petów i psa pętającego się pod przewróconym krzesłem. Oblizuje wargi. „Maksiu! Maksiu! – chrypi – chono tu!. Pies podbiega merdając ogonem. Bohater liryczny łapie psa za uszy, przyciąga sobie jego pysk do twarzy i otwiera usta; „Huuuuuhhhh! – szukaj!”.

Piątek jest dla mnie dniem ostatniej szansy. Dziś wieczorem wyjeżdżam. Sobie tylko znanym sposobem wstałem w miarę wcześniej, zawczasu się spakowałem i wyszedłem na start o przepisowej 7.30. O ósmej powoli schodzi się reszta. Przypominają trochę tego gościa z kawału. Olek komunikuje mi ponurym głosem „Niestety stary. Lecisz dziś pierwszy”. Muszę złapać się za twarz, żeby nie uśmiechnąć się od ucha do ucha. – „No cóż...” – wzdycham grobowo – „Taka lotnicza dola”.

Startuję parę minut po ósmej. Wieje już na tyle mocno, że od razu można odwinąć w prawo na zachód. Odwijam i oczom nie wierzę. Prosto na mnie wali Bakcyl. Nie zdążyłem rano wypić kawy, ale w tym momencie czuję się tak, jak bym wypił jej wiadro i jeszcze cztery Red Bulle. – „Bakcyl, od zbocza!” – drę się przez radio i odwijam mimo posiadanego prawa drogi w prawo. Bakcyl nie zmienia kursu. Przechodzimy od siebie blisko, ale w bezpiecznej odległości. Tyle, że on jako nawietrzny ma wysokość, a ja szoruję tyłkiem po sosnach. Odwracam na wschód i zaczynam rozumieć czemu Bakcyl nie zmienił kursu. Słońce jest jeszcze bardzo nisko i świeci centralnie w oczy. W cygarowatym leju kabinki powstają odbicia pleksi, które ograniczają widzialność w przód prawie do zera. Dwie

pierwsze godziny na halsach wschodnich są męczące. Dopiero potem słońce podejdzie wyżej. W czasie żeglowania na zachód staram się dać odpocząć oczom. Lot nie należy do przyjemnych. Jest turbulentnie. Znaczna odchyłka zachodnia wiatru powoduje powstawanie rotorów, które niosą się nad zbocze szybowiska. Trzepie i zdarza się 3 m/sek. do dołu. Mając 200m wysokości nad



start, duszenia tego typu delikatnie mówiąc, obniżają komfort przebywania w powietrzu. Każda dysza zbocza, ściana lasu daje przy tym kierunku wiatru swój rezonans na trasie lotu. Staram się mieć oczy naokoło głowy i znaleźć w miarę spokojny kawałek zbocza. Najlepiej jest po wschodniej stronie szybowiska, nad lasem. Próbuję zrobić kilka zdjęć, ale pilotowanie

na tej wysokości i jednocześnie bawienie się aparatem nie jest najbezpieczniejsze. Po dwóch fotkach odkładam aparat. – „Junior, dla ciebie koniec zadania. Możesz powoli do lądowania” – słyszę przez radio. Prztykam dwa razy w guziczek na drążku. Odchodzę szerokim łukiem nad Bezmiechową. Dokładnie planuję krąg pilnując prędkości i wysokości na poszczególnych zakrętach. Siadam miękko i dokładnie tam gdzie miałem sięść. – „Junior na ziemi” – melduję. – „Bardzo ładnie” – odpowiada głośniczek.

Wchodzę na górę uwieszony skrzydła i jeszcze do mnie nie dotarło. Dopiero na górze zaczynam truchtać wokół domku pilota i chichrać się radośnie. „Jes! Jes! Jessss!” – zrobiłem! Cały plan wykonany! Nawet z nadstatkiem! Ekipa patrzy na mnie trochę dziwnie, ale też jej wesoło. Cieszymy się wspólnie. Widzę, że w tej radości, poszturchiwaniu się, złośliwych docinkach jest wszystko oprócz fanfaronady. Nie potrzeba nadętych licytacji kto, dzięki komu, za czyją sprawą, dzięki czyjej uprzejmości. Oni to wiedzą. Ja to wiem. Oni wiedzą, że ja wiem. Ja wiem, że oni wiedzą. Jest po prostu dobrze. Normalnie. Tak jak powinno być.

Do samego wieczora siedzę na pniaku przed domkiem pilota i gapię się w dolinę. Za chwilę pakujemy szybowce na wózki. Znow ta przepiękna, żywa widokówka. Wiatr powoli cichnie, a słońce zachodzi w tysiącu ciepłych barw.

Warto było być cierpliwym i nie dać się stąd przegnać. Warto było zobaczyć jesień w Bezmiechowej. Warto było poznać pilotów przez duże P. Szkoda, że takich zdobywczy nie wpisuje się do książki lotów. Byłyby ważniejsze, niż zdobyte uprawnienia.

Gliwice, 4 listopada 2006



Na zdjęciu od lewej: Mariusz Konecki (vel MARIO), Kamila Konecka (vel SZLABAN), Demolka Konecka (na czterech łapach), Michał Ombach – instruktor, Olek Golińczak (vel GOŁY), Teresa Golińczak, Sebastian Wichłacz (vel Seba), Ewa Panasiuk, Sławek Panasiuk (vel ALONZO), Robert Nachajski – instruktor, Fabrizio Bosetti (vel BOSS), Mirek Matuszewicz, Jacek Zowczak (vel ZULUS). Autor – obok Demolki, na kucaka.