

Biuletyn Loteczki



numer 16

październik 2000

LOTECZKOWY WRZESIEŃ

Miniony wrzesień zapisze się w historii LOTE CZKI wyjątkowo przyjemnie, choć i sierpień był okresem wzmózonej aktywności lotniczej naszych członków, co zostało utrwalone w „Biuletynie Loteczki” nr 15.

Bez wątplenia przemiła była niedziela 10 września, gdy to w Radomiu Stasio Szomański odebrał dla LOTE CZKI „Błękitne Skrzydła” – najwyższe w polskim lotnictwie wyróżnienie roku.

Miło mi było wraz z Mirkiem Królikowskim asystować w tej ceremonii i to tym przyjemniej, że moja obecność w Radomiu wymagała splotu kilku okoliczności.

Oficjalnie ta uroczystość była przewidziana na sobotę 9 września. Tego dnia miałem wracać z Toronto do Warszawy. Tuż przed lotem za ocean dowiedziałem się o zmianie terminu wręczenia „Błękitnych Skrzydeł” o jeden dzień. Szybko powiadomiłem o tym Stasia Szomańskiego i Mirka Królikowskiego. Umówiliśmy się na wyjazd samochodem Mirka z Warszawy do Radomia wczesnym, niedzielnym rankiem. Wkrótce okazało się, że w sobotę nie mógłbym być w Radomiu z powodu ... ptaków! Otóż podczas mojego pobytu w Toronto „zasiliły” one silnik jednego z „Boeingów 767”, startującego z Krakowa do Chicago. Samolot wylądował w Warszawie, celem dokonania przeglądu. Spowodowało to perturbacje w lotach atlantyckich, na których latają samoloty tego typu. W efekcie, zamiast lądować na Okęciu w sobotę o godzinie 7.30 rano, wykonywałem w tym czasie start z Toronto. Na Okęciu byłem osiem godzin później.

Ten splot okoliczności miał jeszcze jeden przyjemny aspekt. W niedzielę, po przybyciu z kolegami do Warszawy, próbowałem „zabrać” się do Wrocławia ostatnim „LOT-owskim” samolotem, odlatującym o godzinie 22.50. Jako pilot zamiejskowy latam do domu za darmo, ale w miarę wolnych miejsc. Tuż przed odlotem dowiedziałem się, że jest takowe na pokładzie ATR-72. Wchodząc do autobusu, podwożącego pasażerów pod schody samolotu, rzucam wzrokiem w prawo i widzę ... uśmiechnięte twarze Ewy i Waldka Grossów, którzy są w drodze z Australii do Wrocławia! Nie widzieliśmy się 20 lat, więc mimo ich zmęczenia niemal 30-godzinną podróżą przez cały lot gawędzimy. Pani Ewa czyta loteckowe biuletyny, w które akurat byłem zaopatrzony. Z Waldkiem zaś cały czas „latamy”. Kiedyś zdobyliśmy w jednej załodze samolotowe mistrzostwo Dolnego Śląska. Wspomnień więc co niemiara. Waldka fascynuje nasz Klub. Postanawia być z LOTE CZKĄ na najbliższym spotkaniu. Przyjeżdżam na nie z kolegami we wtorek 12 września przed godziną 16.30. Wita nas ... Waldek mimo, że szukając ulicy Strachowickiej, błędził trochę po mieście!



Przyjemnie witać kolegów po tylu latach, przyjemnie wspominać dawne czasy. Waldek poprosił o przyjęcie go do naszego grona. Kapituła LOTE CZKI załatwia sprawy, związane z przyjęciem nowych członków mniej więcej w okresie miesiąca. Tym razem, w drodze wyjątku, kandydaturę Waldka zaakceptowała niejako „od ręki”, co zebrani poparli jednomyślnie.

Nie można pominąć też obecności na spotkaniu rzadkiego gościa – Stasia Pasternaka. Tym bardziej, że przyszedł z cenną propozycją możliwości wydania książkowego wspomnień loteckowiczów przez Wydawnictwo Dolnośląskie, z którym współpracuje. Zwrócił się z prośbą, aby przekazać mu w dowolnej formie swoje przygody lotnicze, które on opracuje.

Jest to inicjatywa zasługująca na jak najszerze wsparcie, o co osobiście apeluję. Z całą pewnością zbiór przygód lotniczych członków LOTE CZKI byłby pasjonującą lekturą. Wykorzystajmy zamiary Stasia, Jego kwalifikacje i chęć ostatecznego doszlifowania naszych wspomnień.

Wszyscy koledzy, zebrani na tym wrześniowym spotkaniu mieli okazję obejrzeć nasze radomskie trofea, które odtąd będą zdobić siedzibę Klubu. Wszystkim też się one bardzo podobały. Raz jeszcze warto podkreślić, że „Błękitne Skrzydła” za rok 2000 są dorobkiem całego 111-osobowego międzynarodowego gremium członków LOTE CZKI i nieżyjących już naszych Kolegów.

Ważnym punktem programu wrześniowego spotkania był problem rejestracji Klubu Lotników LOTE CZKA, jako Stowarzyszenia. W związku z wieloma zmianami w projekcie statutu spotkanie to było oficjalnym zebraniem założycielskim stowarzyszenia.

Komitet założycielski tworzą: Zbigniew Gajewski, Stanisław Błasiak, Tadeusz Jany, Edward Sobczak, Edward Ligocki i Jerzy Popiel.

Lista założycieli (według kolejności wpisu na liście): Stanisław Szomański, Zbigniew Gajewski, Zbigniew Materna, Edward Ligocki, Tadeusz Jany, Stanisław Błasiak, Józef Młoczek, Tadeusz Dobrociński, Edward Sobczak, Aleksander Pawlikiewicz, Aleksy Ilukiewicz, Tadeusz Mirowski, Stanisław Pasternak, Krzysztof Kaczanowski, Zenon Jewstrat, Zdzisław Majewski, Przemysław Pawłowicz, Witold Kęsoń, Włodzimierz Ruśkiewicz i Jerzy Popiel.

Znaczny wysiłek w kierunku rejestracji Klubu w Sądzie jako Stowarzyszenia dobiega finału. 15 września Zbyszek Materna opracował pismo naszego Komitetu Założycielskiego do Sekcji Rejestrowej Sądu Okręgowego we Wrocławiu, które zostało tam przyjęte 20 września br. Mamy nadzieję, że w ciągu około dwóch miesięcy doczekamy się rejestracji.

Najbliższe spotkanie LOTE CZKI po tym fakcie będzie Walnym Zebraniem Członków, na które zapraszamy wszystkich dotychczasowych członków Klubu, a szczególnie wszystkich dwudziestu ZAŁOŻYCIELI, spośród których wybierzemy członków zarządu, jego prezesa oraz ewentualnie „Honorowego Prezesa Loteczki” i „Członków Honorowych”. Ponadto wytyczymy kierunki pracy Klubu na najbliższą przyszłość.

Można sądzić, że Walne Zebranie Członków odbędzie się we wtorek 12 grudnia br. o godzinie 17.00.

W tym miejscu wyrażam wdzięczność i podziękowanie tym, którzy włożyli najwięcej wysiłku na drodze do rejestracji. W pierwszym rzędzie należy się to Tadziovi Janemu i Jego Żonie, szczególnie za opracowanie projektu statutu. Dziękuję też Zbyszkowi Maternie za doprowadzenie tych wysiłków do finału.

Ci, którzy nie śpieszyli się do domów po skończeniu wrzeźniowego spotkania, mieli jeszcze okazję spotkać się z Adamem Biskiem i Jurkiem Kopciem, którzy wrócili „Wilgą” z Łodzi. Z właścicielem Sali Lotników, która jest siedzibą LOTECZKI omówiliśmy plany, związane z wyposażeniem lokalu. Adam zaakceptował pomysł umieszczenia nad wejściem płyty marmurowej z logo Klubu. Jej wykonaniem zajmuje się Władziu Jerzyk. Wnętrze Sali Lotników wyposażą LOTECZKA w uzgodnieniu z Adamem.



Adam zaproponował przyjęcie swego starszego syna do grona członków LOTECZKI. Propozycja ta będzie rozpatrzona przez Kapitułę na jej najbliższym posiedzeniu.

16 września LOTECZKA miała sesję wyjazdową: spotkaliśmy się po raz drugi w tym roku u Tadzia Dobrocińskiego. Za każdym kolejnym przyjazdem Tadzium oczarowuje nas czymś nowym na swoim rancho. Miło patrzeć na dzieło rąk ludzkich, potrafiących wyczarować tak niezwykle siedlisko dla swej rodziny i okresowo dla kolegów. Tadzium - jak zwykle - zadbał o to, aby w przypadku złej pogody nie było kłopotów z lokum dla wszystkich chętnych. Na środku placu w swojej posiadłości rozłożył spadochron, zabezpieczający przed deszczem. Ale pogoda sprzyjała nam cały czas: i na poprzednim tam spotkaniu, i teraz i w ostatnim dniu września, na Mirosławicach. Dla niektórych spotkanie u Tadzia skończyło się dopiero po północy, na ciekawych rozmowach m. in. o niekonwencjonalnym lataniu (i innych ciekawostkach, które nas czekają), w których wziął udział znany teoretyk i praktyk lotnictwa i sportów lotniczych z jego pobliza - Henio Doruch z Krakowa. Ciekawe były jego wywody na temat perspektyw zastosowania tzw. „skrzydła Kasprzyka, czyli Kasperwina” oraz niezwykłych wynalazków Lucjana Łagiewki z Kowar, które mogą w przyszłości zrewolucjonizować niektóre dziedziny lotnictwa. Coś niecoś na ten temat wie już Zdzisio Majewski, który wtedy tam był, „miód i wino pił”.



U Tadzia zawsze bije świeży duch lotnictwa. Wszystko, co weźmie do ręki, potrafi latać! Tym razem zademonstrował nam ptaszka, wykonanego z kilku ptasich piórek. Jakże ślicznie „toto” latało! Ale nic dziwnego: Tadzium jest w lotnictwie już 50 lat! Mało, gdy policzyć szczegółowo, wyszło Mu, że 54, co przy niepełnych 62 latach życia (urodzony 8 grudnia 1938 roku) jest liczbą imponującą. Odnotować trzeba obecność w Dobroszowie Oleśnickim Krysi Sierzan i Małgosi Bujak z neodłączną bratanicą,

Krysią, która należy do LOTECZKI od jej zarania, mieszkając daleko nie ma zbyt wiele czasu na klubowe spotkania. Ale o przyjaciółach nie zapomina. Zaopatrzyła się w komplet biuletynów LOTECZKI, dzięki czemu dowie się, co porabialiśmy. Zapraszamy Krysiu do nas częściej!

LOTECZKA jest też „zamieszana” w „Konkurs im. Bolesława Orlińskiego KARIERY LOTNICZE POLAKÓW-2000”, zorganizowany przez Wrocławski Klub Seniorów Lotnictwa. Jego rozstrzygnięcie miało miejsce na stateczku rzeźnym, na przystani, naprzeciwko Gmachu Głównego Politechniki Wrocławskiej w niedzielę 24 września. Wyróżniono kilka prac a wśród nich pośmiertnie wspomnienia Waldemara Teski pt. „Pod wiatr”. Ponadto wyróżniono m. in.: „Rodowód Bolesława Orlińskiego”, współautorstwa Staszka Babiara i mnie oraz mojego autorstwa historię LOTECZKI, do której dołączyłem komplet biuletynów.

23 i 24 września odbył się też w Zielonej Górze tradycyjny zjazd latających czarownic. Tym razem ze względów osobistych nie mogła w nim wziąć udziału Maxi Czmiel-Paszyc. Ale wśród naszych znakomitych koleżanek była Teresa Maszczyńska i ... O. Dominik, który odprawił tradycyjną mszę świętą. Podobno było bardzo sympatycznie. Latano, opowiadano, żartowano. O. Dominik obdarował kilka czarownic swym specjalnym wyróżnieniem, którego projekt wykonała Hania Badura. Czekamy na szczegółowsze relacje uczestników!

29 września pożegnałem na Strachowicach Ewę i Waldka Grossów, którzy wracali do Australii, wywożąc z rodzinnego kraju bardzo korzystne wrażenia. Wręczyłem Waldkowi odznakę LOTECZKI, którą wysoko on sobie ceni. Teraz będą bliżej nas.

Sobotę, 30 września LOTECZKA postanowiła spędzić na lotnisku Mirosławice. Mieliśmy zamiar przypomnieć sobie, jak się lata. Oczywiście, postanowiliśmy zrobić konkurs celności lądowania. Mając w Aeroklubie Dolnośląskim tak wypróbowanych przyjaciół, jak: prezes, płk pil. Zbigniew Bałowski, dyrektor Zdzisław Szymanek i szef wyszkolenia Herbert Majnusz mieliśmy pewność, że powodzenie imprezy zależy tylko od pogody. Jak się rzekło wcześniej, ta dopisała. Zabawę więc mieliśmy wspaniałą. Tym bardziej, że gospodarze oddali nam do dyspozycji dwa Puchatki. Postanowiliśmy wykonywać po dwa loty, a lepszy z nich liczyć do punktacji. Tym razem zdecydowaliśmy przelot i niedolot traktować na równi. Jurek Kopeć poświęcił się nadzorować organizację zawodów, Leszek Haber był sędzią głównym. Niestety, zabrakło zwycięzców ostatnich zawodów: Tadzia Janego i Danusi Witek oraz Stasia Szomańskiego, który na każdym zawodach lądując z dokładnością niemal zerową. Stąd błędnie radość tegorocznych zwycięzców.

Oto wyniki:

1. St. Błasiak - 32 cm,
2. J. Sabadasz - 37 cm,
3. W. Kęsoń - 79 cm,
4. Z. Radomski - 127 cm,
5. L. Haber - 139 cm,
6. J. Popiel - 160 cm,
7. B. Kozera - 240 cm,
8. W. Ruśkiewicz - 275 cm,
9. W. Sankowski - 300 cm,
10. Z. Jewstrat - 360 cm.

Oprócz wymienionych, w konkursie startowali jeszcze jako zawodnicy lub piloci bezpieczeństwa: Andrzej Schutty, Janek Baran, Rysiu Czeszejko, Krzysiu Kaczanowski, Czarek Kopeć, Edzio Ligocki, Stasio Łuszczyński, Tadzio Mirowski, Zbyszek i Wojtek Gajewscy oraz Mietek Przybylski. Latali świetnie. Osobiście doświadczyłem tego, lecąc m. in. ze Stasiem Łuszczyńskim i Krzysiem Kaczanowskim. Czas nie wpływa w żadnym stopniu na piękno Ich pilotażu! Wielka to radość dla „bezpiecznika”!

Po lotach „zapachniało” nam ognisko, przy którym popijając piwo i konsumując jadło z grilla gawędziliśmy, kończąc wrzesień w miłym nastroju.

Warto dodać, że na łamach Skrzydlatej Polski publikuje w ostatnich miesiącach dość często Mirek Królikowski. Kto nie czyta jego artykułów, niech zagłębnie do numeru wrzeźniowego (jeszcze do kupienia), gdzie jest niezmiernie interesująca relacja Mirka o ostatnich mistrzostwach kraju juniorów. Jest co poczytać i podziwiać zdjęcia! Polecam!

Stanisław Błasiak



Ślub Ani i Tadzia Krzystków w warszawskiej Katedrze Polowej Wojska Polskiego, 4 sierpnia br.



LOTECZKA na spotkaniu 8 sierpnia br.

SUKCES SYNA

Wielki powód do radości ma Zbyszek Radomski, którego syn – Piotr wygrał prestiżowe zawody balonowe, rozgrywane po raz siódmy w Stalowej Woli, w dniach od 27 do 30 września. Piotr, jako najmłodszy uczestnik, startując w 28 osobowym gronie najlepszych pilotów kraju, wygrał po dziesięciu konkurencjach wyraźnie, różnicą ponad 300 punktów, zdobywając 3 puchary.

Serdeczne gratulacje od LOTECKI!

PAŹDZIERNIKOWYM JUBILATOM I SOLENIZANTOM, a wśród nich Teresie, Edwardom i Tadeuszom życzenia wszelkiej pomyślności składa redakcja biuletynu.

ADRESY, TELEFONY

Maxi Czmiel-Paszyc – pracuje obecnie w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4, pokój 205, dokąd przeniósł się Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego z ul. Grójeckiej (powrót do starej siedziby). Na razie brak tam telefonów. Prywatna komórka Maxi: 0605 923 828.

Marian Holda, mgr inż., sympatyk LOTECKI, ul. gen. Sikorskiego 5b/1, 56-400 Oleśnica, tel. 314 77 75. Gromadzi wszystko o lotnictwie, prowadzi skansen lotniczy.

ZAWODY SZYBOWCOWE

Mieczysław Kozdra

U zarania szybownictwa „silnikiem” utrzymującym szybowiec w powietrzu były prądy wstępujące „wymuszone” wiatrem. Gdy wiatr wieje z odpowiednią siłą a na jego linii pojawia się przeszkoda w postaci łańcucha nawet niewielkich wzniesień, wówczas unosi się on nad zboczem w górę. Odchylane w wyniku tego strugi powietrza dają szybownikowi możliwość „żeglowania” pod wiatr w tym obszarze. Taki sposób wykorzystania sił przyrody określono „lotem żaglowym”. Oczwistym jest więc, że większość ośrodków szybowcowych sytuowano w górach.

Szybowiska górskie z czasem straciły na znaczeniu. Stało się to wówczas, kiedy odkryto, że gorące masy powietrza unoszące się w górę posiadają taką siłę, że mogą utrzymać szybowiec w powietrzu. Od tego czasu sport szybowcowy można uprawiać bez ograniczeń terenowych, przez co stał się bardziej dostępny dla amatorów bezsilnikowego latania. Wykorzystywanie prądów termicznych umożliwiło szybownikom uzyskiwanie większych wysokości, a co najważniejsze – latanie w dowolnych kierunkach. Długość oraz pokonywanie odległości zależało od umiejętności wykorzystania nie tylko siły wiatru ale przede wszystkim sił „kominów termicznych”. Konsekwencją odkrycia „kominów termicznych” było i to, że zawody szybowcowe odbywają się odąd na terenach równinnych.

Czas latania w górach, gdzie oprócz siły wiatru można wykorzystać siłę promieni słonecznych wywołał u wielu szybowników wzmogłą chęć zmagania się w tych specyficznych warunkach, a nadto w fascynującym otoczeniu.

Heniek, który w latach sześćdziesiątych nie był jeszcze redaktorem naczelnym „Skrzydlatej Polski”, wraz z działaczami aeroklubu jeleniogórskiego zwłaszcza z jego kierownikiem Tadeuszem – postanowili „uruchomić” górskie latanie, organizując zawody o puchar „Skrzydlatej Polski”.

Na jednych z kilku, jakie miały miejsce w tamtych latach znalazłem się i ja. Kończono właśnie przygotowania do kolejnej konkurencji. Wszystkie szybowce stały na szczycie góry gotowe do startu według wylosowanej kolejności. Zawodnicy czekali na komunikat kierownika sportowego zawodów o rodzaju konkurencji jaka miała być rozegrana tego dnia. Warunki meteorologiczne były niezbyt zachęcające. Brak chmur kłębiastych nie wróżył silnych wznoszeń termicznych, toteż wśród uczestników zawodów panowało uzasadnione napięcie. Wreszcie organizator zawodów ogłosił pilotom swoją decyzję. Miał to być przelot przedkościowy po trasie trójkąta 103 km. Na tablicy ustawionej obok przygotowanych do startu szybowców nanoszono szczegóły mającej się rozegrać konkurencji. Punkty zwrotne: Strzegom, Złotoryja, otwarcie startu lotnego godz. 11.30.

Piloci notowali, studiowali mapy, nanosili kursy, a uporawszy się z dokumentacją organizowali „giełdę”. Grupy tworzyły się wokół tych, którzy brali już udział w zawodach i znali specyfikę górskiego latania.

Panowie, jeżeli nie chcecie przymusowo lądować w terenie, to w dzisiejszych warunkach powinniście lecieć bokiem trasy, po górkach, po nawietrznej. Tam będą najlepsze noszenia, informował grono pilotów Broniek najlepiej znający teren, gdyż wywodził się z miejscowego aeroklubu.

Kompletne dno, chłopaki – prorokował niepowodzenie konkurencji jeden z pesymistów.

Dlaczego dno? Zainteresował się któryś z zawodników.

Pozderzamy się – mruknął ponuro pesymista.

Gdzie się pozderzamy?

W chmurach – wyjaśnił tragicznie.

Wszyscy parsknęli śmiechem na takie dywagacje, gdyż na niebie nie było śladu chmur i nic nie zapowiadało że będą.

Zaczynamy – padł sygnał do startu.

Zawodnicy rozchodzili się do swoich szybowców.

Andrzej, lecimy razem? – zagadnął. Będzie ciężka walka.

W parze mamy większą szansę na odnajdywanie wznoszeń.

Kiwnąłem ze zrozumieniem głową.

Więc zrobione – zatarł ręce Broniek i przeszedł do szczegółów lotu. Ja poprowadzę górkami do Strzegomia. Noszenie w górach znam lepiej od ciebie. Od punktu zwrotnego nad równiną, poprowadzisz ty. Do tego czasu w poszukiwaniu wznoszeń polecę do przodu, a ty będziesz zabezpieczał ostatni komin.

Tylko nie schodź za nisko, abyś na wypadek rozległego duszenia mógł do mnie wrócić – ostrzegłem przyjaciela.

W powietrzu, w mizernych prądach wznoszących, mozolnie nabierając wysokość krążyły szybowce. Raz po raz następne wyczepiały się od samolotów holujących i dołączały do nich. Robiło się gęsto jak w akwarium. Takie zbiorowisko szybowców krążących w jednym kominie termicznym określano „drewnianą chmurą” jako że w tamtych czasach szybowce były konstrukcji drewnianej. Obecnie pochodna od budowy nazwa „chmury plastikowej” jakoś się nie przyjęła.

Obok hangaru, na skłonie góry rozwinięto długą wstęgę płótna, która była dla pilotów sygnałem do startu. Kolejno

szybowce nadlatywały nad nią, meldując rozpoczęcie konkurencji.

Bronek ruszył wolno do przodu, by w locie szybowym utracić jak najmniej wysokości. Miał tylko 800 metrów. Wyżej nie mógł wyjść – nie niosło. Będąc na tej samej wysokości, odczekałem nieco i ruszyłem za nim. Z niepokojem patrzyłem jak szybowiec Bronka, nie targany żadnym wznoszeniem „zjeżdża” coraz niżej. Ja za nim. Wskazówka wysokościomierza wolno opadała, mijając kolejne wartości: 500m., 400m., 300m. Na wysokości 200 metrów zacząłem się rozglądać za dogodnym poletkiem do lądowania.

Niedaleko w przedzie krążyło kilka szybowców.

Bronka, mimo niewielkiej wysokości zaryzykował dołot do nich. Nie miałem innego wyjścia i podążyłem za nim.

Zakrążyliśmy pod wiszącymi nieco wyżej konkurentami. Był najwyższy czas na nabranie wysokości, znajdowaliśmy się w kotlinie już poniżej otaczających nas wzgórz. Wskazówka wariometru oscylowała w położeniu wskazującym minimalne wznoszenie. Gdyby nie ten przyrząd, to z trudnością przyszyłoby mi „centrować” komin termiczny na wyczuć. Po kilku okrążeniach uzyskałem zaledwie 150 metrów. Siła ciągu komina zmalała do zera. Krążyliśmy z uporem, czekając na lepszy moment. Było to praktycznie latanie na przetrwanie, zgodnie z lotniczym powiedzeniem: „lepsze zero w powietrzu niż 3 metry noszenia na ziemi.

W pewnej chwili zauważyłem jak na trasie tworzy się strzęp chmurki. – Czyżby to był znak, że pod nim rodzi się silniejsze niż dotychczas noszenie? Zniecierpliwiony „zastojem”, wyprostowałem szybowiec z krążenia i z niewielkim zapasem wysokości wysforowałem do przodu. Z pewnością wywołało to poruszenie wśród pozostałych zawodników, którzy widzieli jak ledwie czołgając się nad ziemią zmierzam do anemicznego cumulusa. Żaden z zawodników nie zdecydował się szukać wznoszeń moim śladem. Mała wysokość była dla moich rywali za dużym rywalem.

Po przelecień około 4 km dzieliło mnie od ziemi już tylko 130 m.

Jeżeli zaraz nie „dmuchnie” trzeba będzie lądować – pomyślałem przyglądając się niewielkiej łączce...

Nagle wskazówka drgnęła. Wyczekałem chwilę i zakrążyłem.

Jest – ucieszyłem się, gdy strzałka wariometru wskazywała wznoszenie rzędu 1,5 m/sek. Trzymałem pochylenie szybowca w zdecydowanym krążeniu. Mimo moich obaw noszenie nie ustało. Nade mną ze strzępów pary kształtował się „dorodny” cumulus. Jedyny jak okiem sięgnąć. Miałem szczęście. Strzałka wysokościomierza wolnym ruchem pięła się do góry. Wskazała wreszcie rozsądną wysokość 800 m. Łąka, którą wybrałem jako ewentualne lądowisko, zmalało do wielkości pudełka zapalek.

Bardzo nisko i niepewnie krążyli pozostawieni w tyle konkurenci. Niestety, moim śladem nie podążył Bronka. Widocznie obawiał się zbyt wielkiego ryzyka jakie wybrałem w taktyce przelotu.

Tak więc na dalszą część trasy pozostałem sam. Posługując się mapą ocenilem, że z posiadanej wysokości doleć do znanego z dobrych noszeń masywu leśnego, usytuowanego na nasłonecznionym zboczu niewielkiej góry, a oddalonego o około 10 kilometrów. W podjęciu decyzji pomogła mi znikająca nade mną chmura.

Dotychczasowe noszenie mogło się przerodzić za chwilę w duszenie – jak to zwykle bywa.

Zdecydowałem się na „skok” do przodu.

W wybrany rejon doleciałem na bezpiecznej wysokości 110 m. Byłem trochę zdenerwowany, chociaż z doświadczenia wiedziałem, że tu powinienem znaleźć prąd wstępujący. I rzeczywiście, po drganiach skrzydeł wyczułem, że wlatuję w ożywcze strugi powietrza porywające mnie w górę. Nie potrzebowałem nawet sprawdzać tego na przyrządzie. W unosząc się masy ciepłego powietrza trafiłem w ostatniej chwili. Zakrążyłem raz, drugi, trzeci... Na wysokości 300 metrów odetchnąłem. Postanowiłem krążyć do wyczerpania się prądu wstępującego. Po osiągnięciu wysokości 900 metrów szybko przeliczyłem ją na zasięg mojej „Muchy Standard”.

Już wiedziałem, że pierwszy punkt zwrotny w Strzegomiu osiągnę z niewielkim zapasem wysokości. Należało „wykręcić” jeszcze trochę wysokości, ale nie martwiłem się tym, gdyż po drodze, przed Strzegomiem znajdowały się kamieniołomy. Nie było dla mnie tajemnicą, że nagrzane słońcem olbrzymie skalne ściany przekazują swoje ciepło otoczonemu jak w kotle masom powietrza i zmuszają je do unoszenia je w górę. Tkwi w nich ogromna energia. Szybowiec krążąc w unoszącym się w górę powietrzu szybko uzyskuje wysokość wraz z nim. Tego pragnąłem i na to liczyłem.

Na horyzoncie zamajaczyły jasne punkty. Były to oświetlone słońcem granitowe bloki na tle zieleni pól i łąk. W takcie zbliżania się do kamieniołomów zauważyłem, że wysokość malała szybciej niż wynikało to z obliczeń.

Trafiłem po drodze na obszar zwiększonego opadania. Kontrolując wysokość lotu i odległość do najbliższego kamieniołomu, oceniłem że znajduję się nad nim na bardzo małej ale bezpiecznej wysokości.

Jeżeli nad skałami będzie woszenie, to zakręzę, a jeżeli nie – przeleć nad nim i wyląduję po drugiej stronie kamieniołomu – pomyślałem.

Znałem właściwości termiczne kamieniołomów, ale nie przypuszczałem, że przyjdzie mi je wykorzystać na tak małej wysokości.

Olbrzymi kamieniołom rósł w oczach, a wraz z przybliżaniem się do jego korony, rosła moja obawa czy z posiadanej wysokości, przy braku noszenia zdołam przelecieć na drugą stronę.

Spojrzałem w dół. Parę metrów niżej przemykały zwały skalnego gruzu. Nie było miejsca na bezpieczne lądowanie. Pozostało tylko kontynuować lot.

Zbliżałem się do niebezpiecznego krateru. Opadanie szybowca nie malało. Dystans z ziemią zmniejszał się w ułamkach sekund. W pewnym momencie zdałem sobie sprawę, że jeżeli szybowiec nie przestanie tak gwałtownie obniżać lotu, to znajduję się we wnętrzu kamieniołomu. Nie przewidziałem, że obszar zwiększonego opadania będzie tak rozległy.

Czułem się jak w pułapce. Instynkt nakazywał odwrót, ale i to groziło rozbiciem się.

Szybowiec spłynął w kamieniołom.

Szczyt zbliżającej się w moim kierunku przeciwległej ściany znajdował się nieco powyżej toru lotu szybowca.

Psiakrew. – Jednak nie przeleć – pomyślałem ze strachem i złością.

Znalazłem się jakby w środku olbrzymiej studni. Aby się nie zderzyć ze skalnym „ocembrowaniem” wprowadziłem samolot w zakręt. Zrobiłem to odruchowo. Nogą pchnąłem orczyk kierunku, a w ślad za nim wychyliłem drążek sterowy. Szybowiec wciśnięty między skały zatoczył krąg, potem drugi, trzeci...

Ściana kamieniołomu przesuwiała się pod skrzydłami w niewielkiej od nich odległości. Podciągnąłem drążek sterowy do siebie, chcąc zacieśnić promień krążenia. Skrzydła zaczęły dygotać, co sygnalizowało, że zbliżam się do prędkości krytycznej, grożącej zwaleniem się w korkociąg. Delikatnym ruchem steru zażegnałem to zagrożenie. Wariometr wskazywał zero. Ani się nie wznosiłem, ani nie opadałem. W razie czego?...

Krótkimi spojrzeciami penetrowałem dno kamieniołomu.

Nie zmieszczę się. – Wpierw rąbnę skrzydłem. W ślizgu na pewno zamortyzuje...

Dołem tańczyły masywne bloki skalne. O jakimkolwiek bezpiecznym lądowaniu nie było mowy.

Zetknięcie się z najmniejszym nawet kamieniem wystarczy, aby zmienić szybowiec w miążgę.

W kolejnym okrążeniu nie opadałem, ale też żadna siła nie wynosiła mnie ze śmiertelnej pułapki.

Jak długo to może potrwać?... Jaką mam szansę?...

Nikt nigdy nie latał w tak ekstremalnych warunkach. I nikt nie rozszyfrował rządzących tu praw natury.

Obserwowałem otoczenie z zaciśniętymi zębami. Czułem jak pot ścieka mi po drążku sterowym i oblepia plecy. Całą uwagę skoncentrowałem na technice pilotażu. Moment nieuwagi, a runę w dół i roztrzaskam się o wirujące wokół ściany. Na razie utrzymywałem się na tej samej wysokości. Rejestrowałem już ilości okrążeń. Czekałem... *cdn*

ADRES KORESPONDENCYJNY:

Zbigniew Gajewski
ul. Wejherowska 5/4
54-239 WROCLAW
tel.: (071) 350 72 20

KLUB LOTNIKÓW „LOTECZKA”



Numer zredagowali: Stanisław Błasiak, Witold Kęsoń i Wojciech Sankowski.