

A red biplane is flying over a vast savanna landscape. The ground is covered with a large herd of wildebeest. In the background, there are rolling hills under a cloudy sky. The text 'Pilot afrykańskiego buszu' is overlaid on the image in a large, white, bold font with a black outline.

# Pilot afrykańskiego buszu

**Pasja i przygoda**

**Krzysztof Barszczewski  
Hannelore Ragg**

[www.afrykanskipilot.pl](http://www.afrykanskipilot.pl)



Krzysztof Barszczewski, Hannelore Ragg

# Pilot afrykańskiego buszu

Pasja i przygoda

Przykładowe rozdziały

[www.afrykanskipilot.pl](http://www.afrykanskipilot.pl), [www.aviator.at](http://www.aviator.at)

## Ucieczka z Gabonu

Pory roku zmieniły się i loty fotograficzne stawały się coraz rzadsze, podobnie jak loty zaopatrzeniowe w dżunglę. Piotr nie był bynajmniej z tego powodu zbyt nieszczęśliwy. Ciągłe loty z Libreville w dżunglę męczyły go. Bardzo się ucieszył na nieoczekiwaną odmianę, gdy doktor Mike Fay zagadnął go pewnego dnia na temat podjęcia lotów na południe, wzdłuż wybrzeża do obozu naukowego w Iguéla. Mike zapowiadał także większą częstotliwość lotów do obu położonych nad wybrzeżem parków narodowych „Moukalaba“ i „Mayumba“. Młodzi badacze z różnych stron świata po zakończonych pracach w obozach naukowych w Gabonie wracali do domu i ich ostatnim przystankiem na drodze do cywilizacji było Libreville. Musieli więc zostać przetransportowani do stolicy, a samolot Piotra był jedyną praktyczną alternatywą. Nowo przybyli studenci i naukowcy czekali natomiast w Libreville na transport drogą powietrzną do rozproszonych na terenie kraju obozów naukowo-badawczych. Także doktor Lee White, szef naukowy WCS w Gabonie, zapowiadał wznowienie lotów.

Piotr był bardzo zadowolony, ponieważ wznowienie lotów oznaczało, że znowu widywać się będzie częściej z Hannelore, która nadal pracowała na wybrzeżu w obozie naukowym na rzecz ochrony humbaków (wieloryb długopletwy). Chociaż widywali się w tym czasie bardzo rzadko, a może właśnie z tego powodu, Hannelore stała się bardzo ważną gwiazdą przewodnią na firmamencie jego afrykańskiego życia. W obliczu rutyny lotów i oddalenia od zgiełku cywilizacji jego świat wewnętrzny zaprzętało coraz mniej nieistotnych tematów, by w końcu zredukować się do dwóch myśli wiodących, którym za to poświęcał się na ile tylko pozwalała mu jego nielatwa praca. Hannelore oraz jego samolot stały się centralnymi punktami jego życia. Czas spędzany z Hannelore był zawsze krótki lecz bardzo intensywny. W samolocie przeciwnie, spędzał całe dnie i godziny, i stał się on jego drugim domem.

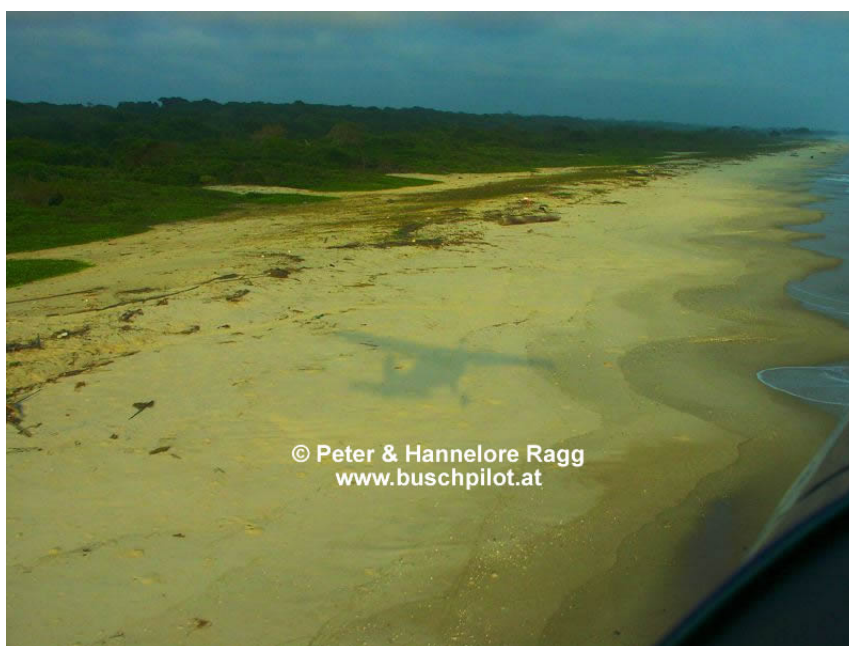
W samolocie spędzał on godziny i dni i to stawało się jego drugą ojczyzną. Sumiennie przeprowadzał bieżącą konserwację i nadzór prewencyjny samolotu oraz bardzo troskliwie dokonywał przepisowych 50- i 100-godzinnych kontroli technicznych. Każdą wolną chwilę wykorzystywał, aby go solidnie doglądać. Pomiedzy nim i jego Cessną rozwinęła się swoista symbioza. On troszczył się o nią, brał ją regularnie pod lupę i poprawiał każdą najmniejszą drobnostkę, nie dając najmniejszej szansy żadnemu uchybieniu rozwinąć się do prawdziwej katastrofy. Niektórzy brali go za wariata, inni uważali po prostu, że przesadza. Ale on dobrze wiedział co robi i dlaczego. Jego Cessna rewanżowała się za to absolutną niezawodnością. Odczuwał wobec niej rodzaj nieopisanego sympatii i wdzięczności, nauczył się bezwarunkowo powierzać jej swoje życie.



Sposób latania w nowym, odmiennym otoczeniu mało się jednak różnił od tego co już znał. Znowu latał nad krajobrazem, w którym przymusowe lądowanie było nie do pomyślenia. Po prostu niemożliwe. W wielogodzinnych lotach ponad dżunglą dzikie i zielone morze monstrualnych drzew ustępowało tylko z czasem błękitno-stalowym falom niekończącego się oceanu.

Coraz częściej wylatywał daleko na otwarte morze, napędzany ciekawością, jaką pobudzały w nim opowiadania Hannelore o jej pracy na oceanie w poszukiwaniu humberków.

Za każdym razem, kiedy zatrzymywał się w obozie w Iguéla i bacznie przyglądał Hannelore, rozpoznawał ten sam błysk absolutnej fascynacji w jej oczach, jak wówczas przed 25 laty, kiedy się poznali. Intensywna praca fizyczna przyozdobiła twarz Hannelore o nowe, aczkolwiek w świetle wieczornego ogniska ledwo zauważalne zmarszczki wokół oczu. Mimo to sprawiała na Piotrze wrażenie, jak gdyby odmłodziła. „Ona wygląda teraz szczuplej i młodzieńczo, jak wówczas przed laty, gdy ją pierwszy raz ujrzałem“, pomyślał Piotr, gdy pewnego wieczoru po wylądowaniu w obozie Hannelore wyszła mu naprzeciw. Zrobiło mu się całkiem gorąco na sercu. Innego dnia usiedli nad ogniskiem i oczy jej rozjarzyły się snopem isker niczym kute żelazo - podczas gdy pełna fascynacji opowiadała o przebiegu dnia, który kręcił się prawie wyłącznie tylko o jeden temat: wieloryby. Piotr początkowo przysłuchiwał się tylko jednym uchem, koncentrując się w tym samym czasie na zakończonych właśnie lotach. W końcu jednak fascynacja Hannelore rozbudziła jego ciekawość. Coraz częściej w trakcie lotów nad wodą przeczesywał kątem oka powierzchnię wody szukając tych fascynujących olbrzymów mórza i angażował w swoje obserwacje również pasażerów.



Pewnego dnia jego zadaniem było przetransportować dwóch nowych studentów do obozu: Keę z Korei i Marka ze Stanów Zjednoczonych. Krótco po starcie w Libreville Piotr nie obrócił tym razem jak zwykle na kurs południowy, by kontynuować lot bezpośrednio wzdłuż linii wybrzeża, lecz wyleciał kilka mil w otwarte morze. Pozostał na stosunkowo niewielkiej wysokości około 600 stóp nad powierzchnią i obrócił na kurs, który poprowadził go nad wodą równoległe do wybrzeża. Lecieli już ponad godzinę, gdy krótki ale ostry pisk niemal rozsądził słuchawki. Piotr rozejrzał się bacznie, co się dzieje. Kea gestykulowała przez chwilę nieskoordynowanie, zanim jej ręce się na tyle uspokoiły, by jednoznacznie wskazać kierunek pod samolotem. Piotr nie mógł nic zobaczyć w tym kierunku, bo obydwójce pasażerów zasłaniało mu widoczność, więc szybkim ruchem sterów wprawił maszynę w gwałtowny zakręt zniżając przy tym jedno ze skrzydeł prawie do pionu. Pod nimi pływała przy powierzchni duża grupa dorosłych wielorybów wraz z małymi. On przelatywał nad nimi raz jeszcze. Doliczili się wspólnie okragło dwa tuziny zwierząt. Jego przyzwyczajenie notowania pozycji które mogą być ważne zadziałało również w tym momencie. Jeden ruch ręki i pozycja zapisana została w pamięci jego GPS-a. Tyle tylko, że tym razem nie była to jak zwykle pozycja geograficzna potencjalnie interesującego miejsca do awaryjnego lądowania, lecz pozycja obserwacji dużej grupy wielorybów. Po przybyciu do obozu zaraz opisał zafascynowany ich spotkanie. Narodziła się nowa idea. Teraz wylatywał celowo częściej niż jego trasy lotów wymagały na pełne morze. I za każdym razem, kiedy wypatrzył nową grupę wielorybów, naciskał na klawisz GPS-a, chwytając za mikrofon i podawał badaczom w obozie współrzędne. Oni uwielbiali go za to! Dzięki jego nowej pomocy zaoszczędzali wiele godzin uciążliwego poszukiwania z łodzi z wątpliwym programem rozrywkowym, składającym się z wysokiego falowania oceanicznego i przybrzeżnego, wodnych bryzgów i napięcia czy znajdą kolejne zwierzęta. Nic dziwnego, że te loty poszukiwawcze, tak zwane "survey flights" stawały się coraz częstsze. Już wkrótce loty liczenia populacji i rejestracji migracji humberków wzdłuż wybrzeża Gabonu, rozciągające się na obszar aż do wysp São Tomé, Príncipe i Annobón, które znajdowały się około 190

mil na zachód od Libreville, należało do nowych zadań Piotra.

Powoli doskonalił swoją technikę obserwacji i już wkrótce był w stanie z łatwością wypatrywać zwierzęta na pofalowanej powierzchni morza nawet z dużej odległości. Przy okazji dowiadywał się coraz więcej na temat zwyczajów i nawyków tych fascynujących kolosów. Humbaki, orki, delfiny, mieczniki, marliny, latające ryby i niezliczone inne gatunki - nieoczekiwane bogactwo życia morskiego. Raj dla rybaków. Od czasu do czasu przelatywał również nad kolosami ale ze stali. Wiele trawlerów kręciło się w okolicy. Najpierw traktował ich jako źródło potencjalnej pomocy w przypadku gdyby musiał przymusowo wodować.

Jego zdanie na temat tych statków zmieniło się jednak, gdy pewnego dnia odkrył z powietrza długi, brunatny ślad na powierzchni morza, który rozciągał się blisko brzegu na dystansie kilku mil morskich. Zaciekawiony zanurkował samolotem prawie do samej wody i poleciał wzdłuż smugi. Uwieńczeniem śladu był stary tankowiec, który na otwartym morzu wypłukiwał właśnie wodą morską zbiorniki z pozostałości ropy. Innym razem jego uwagę zwróciło stado trawlerów ciągnących rozległe sieci tam i z powrotem wzdłuż wybrzeża. "Tak blisko brzegu?" pomyślał zdumiony. Ludzie na pokładzie zaczęli zachowywać się dziwnie, jak tylko bliżej podleciał. Próbowali jednoznacznie zakryć nazwę oraz port macierzysty wymalowane na kadłubie statku. Wyjaśnienie otrzymał po powrocie w obozie. Chodziło o nielegalny połów. Całe floty trawlerów podchodziły tak blisko brzegu, że pustoszyły sieciami dennymi szelf do ostatniej ryby rujnując przy tym faunę i florę przydenną. Jego zapatrywania zmieniły się. Teraz dopiero wpadło mu w oko, że wiele mijanych przez niego trawlerów miało prowizorycznie zakrytą nazwę statku, podczas gdy wspólnie ze statkiem bazą zajmowały się morderczym i zarazem nielegalnym połowem. Miarka przepelniała się, gdy przed Piotrem i Mike'em przewinęło się podczas lotów w ciągu jednego dnia 36 nielegalnych statków rybackich. I to zaledwie na pierwszym odcinku wybrzeża o długości około 15 mil.



Postanowili przedsięwziąć coś z pomocą „Wildlife Conservation Society“. Wkrótce zaczęli kontrolować mijane statki z powietrza, fotografowali je, zapisywali pozycję w GPS-ie i meldowali do Libreville. Doprowadziło to do rychłego końca pracy Piotra w Gabonie, jak się już wkrótce miało okazać. Pierwszy omen nadciągającej burzy oczekiwał na Piotra w hotelu w Libreville. Nic szczególnego nie przyszło mu do głowy, gdy Matamo, zawsze miły i uśmiechnięty portier w hotelu wręczył mu jednego wieczoru dużą, szarą kopertę bez nadawcy. Zawartość wprawiła go w zdumienie. Był wzywany do stawienia się na przesłuchanie. Następnego dnia nie mógł uwierzyć własnym oczom. Został oskarżony o wykroczenie przeciw różnym paragrafom i grożono mu karą w wysokości 20.000 dolarów. Z całego listu nie wynikało jednak, o co go tak naprawdę oskarżano. „Na pewno chodzi o jakieś nieporozumienie albo pomyłkę“, pomyślał krótko i zadzwonił do Mike'a, z którym był umówiony na kolejny lot do Iguéla następnego poranka. „O.k., odłóżmy nasz lot. Idź tam i wyjaśnij, o co to w ogóle chodzi“, skwitował krótko Mike. „Daj mi znać, jeżeli czegoś będziesz potrzebował“, dodał na zakończenie.

Przesłuchanie miało miejsce następnego dnia i koncentrowało się na szczegółach odnośnie jego lotów w regiony przygraniczne. Wkrótce Piotr zwałchał pismo nosem. Najwyraźniej ktoś próbował go w coś wrobić. Zapowiedziano mu rozprawę sądową za trzy dni. Jak na Afrykę było to podejrzenie szybko.

Dzwonił do wszystkich ludzi którzy mu ewentualnie mogli pomóc i już wkrótce okazało się, że próbuje się skonstruować wokół jego osoby sprawę sądową. Ponoć miałby on nielegalnie przekraczać granicę z Angolą i Kongo i szmuglować tam ludzi oraz żołnierzy wraz z bronią. Miał ponoć bawić się w dealera narkotyków no i na domiar miał rzekomo załodze południowoafrykańskiego samolotu podać fałszywe współrzędne geograficzne jednego lądowiska w dżungli, przez co oni się zagubili i uważani byli za zaginionych. No i cały rząd innych tego rodzaju bzdurnych zarzutów. Piotr pozbił dowody, zaprosił rzeczywistych pasażerów z jakimi latał jako świadków i zabrał ze sobą na rozprawę logi swojego GPS-a zawierające dokładną informację o wylatanych trasach lotów.

Rozprawa była czystą farsą. Trwała bardzo krótko i zakończyła się jednoznacznym werdyktem: "Pana sumienie jest czystsze niż śnieg Kilimanjaro" brzmiał tenor wypowiedzi sędziego, który w ten obrazowy sposób wyraził swoje przekonanie o niewinności Piotra. Był uniewinniony. Dopiero później, krok po kroku poznali przyczyny oskarżenia: całe wybrzeże Gabonu nawiedzane było przez ogromną liczbę po części nielegalnych jednostek rybackich. Wiele z tych statków otrzymywało niezbędne zezwolenia na połów od krewnych ówczesnego prezydenta albo od niektórych ministrów, w zamian za konieczną gotówkę. Kilka „Mercedesów“ z Europy zmieniło kontynent postoju i właściciela aby ktoś uzyskał prawa do połowu. Smutnym był fakt, że nikt tych statków w ogóle nie kontrolował i nie zatrzymywał, kiedy to delfiny, żółwie morskie i młode wieloryby zapląły się w ich sieci i ginęły. Te stare, zardzewiałe i rozklekotane statki podpływały na dystans aż do 50 metrów od brzegu swoimi sieciami niszczyły warstwę przydenną do tego stopnia, że dno morskie pustoszone było na następnych 50 lat.



Jeden z ministrów wyraził się po ogłoszeniu wyroku uniewinniającego: "Wygląda na to, że popełniliśmy jakiś błąd! To nie może tak zostać. Zaaresztujmy go pomimo uniewinnienia". Stop łodzi rybackich oznaczał mianowicie dla wielu Gabończyków w rządzie koniec dodatkowych dochodów. Z tego powodu określone skorumpowane kręgi rządowe chciały pozbyć się go wraz z kłopotliwym samolotem jak najszybciej. Piotr został ogłoszony wrogiem narodowym numer jeden i jego zdjęcie rozwieszono po okolicznych komisariatach policji. To chodziło o miliony, jak lata później okazywało się. On nie wiedział naturalnie, który ułamek on z tego przez być zniszczył tropienie od nielegalnych łodzi rybackich. Jak się później okazało chodziło w sumie o kwoty rzędu milionów dolarów. Piotrowi nigdy nie udało się dowiedzieć, jaki ułamek tych łapówek udało mu się zniweczyć poprzez tropienie nielegalnych statków rybackich.

Piotr i Hannelore planowali tak czy owak zrobić krótki wypad na święta do Europy. Od rozmiarach całej afery nie mieli jeszcze pojęcia w chwili, gdy po rozprawie wyruszyli w podróż do domu. Wypowiedź ministra przed sądem dała jednak Piotrowi do myślenia i on nie chciał nic ryzykować. Intuicja czy też chwila natchnienia nakazała mu odstawić jeden z jego samolotów nie na parkingu lotniska Libreville, jak to zwykle czynił gdy na dłużej opuszczał Gabon, lecz na jakimś mniej widocznym miejscu. Według motto: "co z oczu to z serca". Dlatego odstawił samolot pewnego poranka z pomocą przyjaciela na opuszczonym polu wzlotów używanym wcześniej przez francuską armię, pasie startowym na "ziemi niczyjej" odległym około 500 metrów od brzegu. Piotr odkrył to lądowisko przypadkowo, podczas któregoś z licznych lotów w tej okolicy i jak zwykle zachował w pamięci jako potencjalne miejsce do awaryjnego lądowania. Samolot został tam porządnie zaparkowany i zabezpieczony wraz z zapasem paliwa. Piotr i Hannelore wyjechali całkiem normalnie i legalnie z Gabonu. Polecili liniami Air France do starej ojczyzny. Już na miejscu w Tyrolu otrzymali od doktora White zaskakującego maila: "Piotr, na prezydium policji wisi list gończy z Twoim zdjęciem!" brzmiała niepokojąca wiadomość. "Niemożliwe! Przecież ja wygrałem proces!" odpowiedział zdumiony Piotr. W istocie jak się okazało sądowe uniewinnienie Piotra nie zostało zaakceptowane przez ministra lotnictwa cywilnego. On chciał skonfiskować obydwa samoloty, Piotra osadzić w więzieniu albo przynajmniej wygzekwować grzywnę w wysokości 20.000 dolarów. Zatem Piotrowi nie miał innego wyboru, jak w akcji "bo nikt nic nie wie" potajemnie i szybko wyprowadzić samoloty z Gabonu. Przez maila poprosił przyjaciela - pilota, aby po cichu przeprowadził drugą maszynę z Libreville na prowincję.

Urzędy w Libreville pracowały na szczęście ze zwykłą dla Afryki opieszałością. "Zanim list gończy rozejdzie się po kraju uplynie na pewno co najmniej kilka dni" myślał intensywnie Piotr. "Teraz albo wcale!" Piotr przysiadł i zaczął planować przeprowadzenie samolotów do Namibii, Botswany albo Południowej Afryki. Już następnego poranka siedział w maszynie do Lizbony. Następnym etapem był lot portugalskimi liniami lotniczymi do São Tomé.

Urzędy w Gabonie przeoczyły fakt, że także drugi samolot należał do niego. To ułatwiało całe przedsięwzięcie. Przyjaciel wziął tę maszynę i przyleciał nią po krótkiej trasie nad do São Tomé, by odbierać Piotra. Wkrótce potem wrócili razem do Libreville. Czas naglił. Już wczesnym popołudniem wystartowali znowu w Libreville i polecili dalej do drugiego samolotu, który był ukryty w sawannie. Wszystko wydawał się być w najlepszym porządku kiedy wreszcie wieczorem tam dotarli. Oba samoloty zostały w przeciągu krótkiego czasu przygotowane i zatankowane do czekającego ich długiego przelotu. Następnie pozostało im tylko czekać na właściwy moment do "skoku" przez granice. Noc dłużyła się niemiłosiernie bo nie mieli nic do roboty ale w końcu o trzeciej nad ranem ruszyli poprzez Angolę do Ondangwa w Namibii. Problemem do rozwiązania był legalny wlot na teren Namibii. W tym celu musieli jakoś poprawnie złożyć plan lotu. Ale jak? Na lądowisku z którego startowali nie było żadnej infrastruktury, nie mówiąc o telefonie czy faksie. Piotr był zmuszony skorzystać z przyjacielskiej usługi zaprzyjaźnionego kontrolera ruchu lotniczego.. w Austrii. Zadzwoił do niego przez telefon satelitarny i poprosił o wprowadzenie planu lotu do systemu. Ponieważ nie mogli podać żadnego lotniska jako punktu startowego to ich plan lotu miał zacząć się określonego punktu nawigacyjnego (Intersection) na drodze lotniczej (Airway) do Namibii. W ten sposób pojawili się w określonym czasie zgodnie z planem lotu na oficjalnym niebie, wylaniając się z nikąd na podanym punkcie nawigacyjnym. Następnie kontynuowali dalszy lot już zgodnie z podanym planem do Ondangwa. W tamtych czasach sieć telefoniczna i teletekstowa funkcjonowały po części na zasadzie przypadku i plany lotów często nie były przekazywane dalej. W sumie więc kontrolerzy ruchu lotniczego byli zdziwieni, że nagle pojawiał się samolot bez uprzedniego planu lotu albo że plan lotu pojawiał się już po wylądowaniu maszyny. Tak było i w ich przypadku więc nie podpadli. Byli przekazywani od kontrolera do kontrolera i od stacji do stacji.

Nocne burze bynajmniej lotu nie ułatwiały. Aby ich uniknąć wykręcili nad wodę, ponieważ koncentrowały się one nocą głównie nad masami lądu. Kontynuując nad wodą przekroczyli wkrótce niewidzialną linię graniczną wód terytorialnych Angoli. Przed nimi jeszcze długa droga nad wodami oceanu i nieznanym terenem. Obojętnie jaki zasięg samolotu miało się w Afryce do dyspozycji, zawsze w końcu okazywał się za krótki. Dlatego na początku swojej afrykańskiej kariery Piotr na długodystansowych przelotach typu "ferry-flight" latał z kokpitem pełnym kanistrów z benzyną lotniczą. Później wbudował specjalny system "Inflight-Refueling System". Elastyczny zbiornik nowozelandzkiego producenta miał w stanie pustym wymiary torby od laptopa. Wypełniony powiększał rezerwę paliwa o 200 litrów. Wysokociśnieniowy łącznik z koparki wraz z małą, elektryczną pompą samochodową wbudowane odpowiednio w przewody paliwowe idące od zbiorników skrzydłowych umożliwiały wykorzystanie tejsze rezerwy w locie bez konieczności lądowania. Jak dotąd wszystko szło jak po maśle aż do momentu, gdy Piotr chciał przepompować paliwo ze zbiornika wewnętrznego w kabinie do lewego zbiornika w skrzydle, który był już pusty. Nie działało! Coś było zepsute

albo uszkodzone. Byli zmuszeni do lądowania aby manualnie przełączyć paliwo ze zbiornika rezerwowego do głównych zbiorników. Co w pierwszej chwili brzmiało jak drobna niedogodność było w rzeczywistości poważnym problemem. Trasę nad wodą z dala od lądu zamiast nad lądem wybrali nie bez powodu. Angola była wówczas niebezpiecznym i nieobliczalnym terytorium. Godziny upływały i wraz z nimi kurczył się zapas paliwa w prawym zbiorniku. Nie było wyjścia. Musieli skrócić w stronę lądu aby w najbliższym czasie przełączyć paliwo. Podlatując pod ląd zeszli jak najniżej tylko w ciemności mogli do parteru. Doświadczenie Piotra nakazywało lot jak najniżej tuż nad ziemią, aby mieć szansę wyjścia cało z tak "gorącej" i "nafaszerowanej ołowiem" okolicy. Niski pułap lotu nie pozostawiał potencjalnym strzelcom wystarczającej ilości czasu do skutecznego celowania. Na dodatek i na szczęście dla pilotów wiadomość, że do ruchomego celu jakim jest lecący samolot trzeba celować z wyprzedzeniem jeszcze się po całej Afryce nie rozeszła.



Wlecieli nad ląd. Zbliżał się świt i niebo rozjaśniało się, początkowo tylko nieśmiało i prawie niezauważalnie by już wkrótce wybuchnąć lawiną dziennego światła. Dzień odnalazł ich nad pustynnym i bezludnym terenem. Rozglądali się nad miejscem nadającym się do lądowania. W końcu natknęli się na zapomnianą przez Boga drogę która ciągnęła się nieskończenie długą i niestrudzoną prostą po sam horyzont. Piotr nie zwlekał. Wylądowali z minimalną prędkością. Już po stu metrach stanęli ale Piotr nie wyłączył silnika. Nogi na hamulcach, pracujące na jałowym biegu i w każdej chwili gotowe do akcji silniki - niezwykle tankowanie dopiero co się zaczęło gdy już po kilku minutach zobaczyli na horyzoncie samochód zbliżający się w ich kierunku. Nie było wyjścia. Musieli napełnić przynajmniej jeden z zbiorników. Zaczęła się gra w pokera - kto pierwszy. "Przeklęta benzyna przelewa się z kanistra tak wolno, jak gdyby to był gęsty olej" przemknęło Piotrowi przez myśl. Nerwy napięte były jak postronki ale pomimo tego pracowali nieprzerwanie dalej, śledząc katem oka ruchy pomalą lecz niestrudzenie zbliżającego się pojazdu. Trzy kilometry, dwa kilometry, kilometr. Samochód zbliżył się już do koła ośmiuset metrów, kiedy wreszcie byli gotowi. Rzucili się do samolotów. Piętnaście sekund później byli już w powietrzu i przelecieli tylko o metry nad samochodem. Czy była to policja, żołnierze czy cywile nie byli w stanie stwierdzić. Tak szczegółowo to też wcale nie mieli ochoty tego się dowiedzieć. Dalszy lot był w obliczu dotychczasowych przygód całkiem spokojny i późnym popołudniem wylądowali w Ondangwa, byłym lotnisku komunikacyjno-wojskowym, jakie Południowoafrykańczycy pozostawili w północnej Namibii. Aby wlecieć do Namibii nie potrzebowali klasycznego zezwolenia na wlot (Permit) jak to ma miejsce w wielu krajach Afryki. Wystarczył plan lotu i "notification" - awizacja z dwudziestoczterogodzinnym wyprzedzeniem. Po wylądowaniu na lotnisku udali się do hotelu, bo w biurze celników o tej porze nie było już nikogo.

Następnego poranka gdy stali przy maszynach podszedł do nich powoli znudzony celnik: "Aha... Wylądowaliście wczoraj po południu?" rzekł po krótkim powitalnym skinieniu głową. "I gdzie chcecie dalej lecieć?" - "Teraz do Botswany, do Maun a potem do RPA" - "Aha...i potrzebujecie paliwa?" "Tak." - "Dobra. To życzę milego dalszego lotu". Że to tak prosto poszło, przeszło ich oczekiwania. Wkrótce polecili do Maun. Piotr odstawił jeszcze swojego przyjaciela z powrotem do RPA i wrócił do Maun. Ucieczka z Gabonu powiodła się. Przygotowaniom do największej przygody w życiu Piotra nic nie stało już na drodze...



Dziękuję za zainteresowanie książką. Dalsze informacje na stronie:

[www.afrykanskipilot.pl](http://www.afrykanskipilot.pl)

Krzysztof Barszczewski