

Arthur Hailey

Port lotniczy

Wszystkie postacie w tej książce są zmyślone, a wszelkie podobieństwo do jakichkolwiek osób żyjących lub zmarłych jest najzupełniej przypadkowe.

*„! Wymknąłem się przyziemnym więzom tego świata
i tańczyłem po niebie na posrebrzonych śmiechem skrzydłach.”*

*- z “Wysokiego lotu” Johna Gillespie'ego Magee Juniora (1922-1941), niegdyś
kapitana Królewskich Kanadyjskich Sił Powietrznych.*

CZĘŚĆ PIERWSZA

Godzina 18:30 - 20:30 (CZASU CENTRALNEGO)

1.

O wpół do siódmej wieczór, w pewien styczniowy piątek Międzynarodowy Port Lotniczy w Lincoln, w stanie Illinois, był otwarty i funkcjonował, aczkolwiek nie bez trudności.

Wpadł, zresztą jak cały Środkowy Zachód, w wir najsroźszej, najostrzejszej od sześciu lat burzy śnieżnej. Zamieć trwała już od trzech dni, a kłopoty mnożyły się, wyskakując jak krosty na schorowanym, osłabionym ciele.

Wioząca dwieście obiadów ciężarówka zaopatrzeniowa linii lotniczych United zaginęła, najprawdopodobniej utknąwszy w śniegu gdzieś na drodze obwodowej lotniska. Przeprowadzone w ciemnościach i siekącym śniegu poszukiwania nie doprowadziły jak dotąd do zlokalizowania zaginionego pojazdu ani znalezienia kierowcy.

Bezpośredni lot numer 111 linii United do Los Angeles, samolot typu DC-8, który miała zaopatrzyć zaginiona ciężarówka z żywnością, był już o kilka godzin opóźniony. Kłopoty zaopatrzeniowe miały go opóźnić jeszcze bardziej. Podobne opóźnienia, z różnych powodów, dotknęły co najmniej setkę lotów dwudziestu innych linii lotniczych korzystających z międzynarodowego portu lotniczego w Lincoln.

Pas startowy trzy-zero był nieczynny, zablokowany przez Boeinga 707 linii Aereo-Mexican, którego koła głęboko zaryły się w pokrytym śniegiem podmokłym gruncie na skraju. Dwie godziny usilnych starań, żeby poruszyć wielki odrzutowiec, nic nie dały. Dlatego linie Aereo-Mexican, wyczerpawszy własne dostępne na miejscu środki, zwróciły się o pomoc do linii TW

Miejscowa kontrola ruchu lotniczego, której brak pasa trzy-zero utrudniał działanie, podjęła kroki regulujące napływ samolotów, ograniczając ilość przylotów z sąsiednich ośrodków w Minneapolis, Cleveland, Kansas City, Indianapolis i Denver. Mimo to w powietrzu krążyło jedna nad drugą dwadzieścia maszyn oczekujących na lądowanie; niektóre na resztkach paliwa. Na ziemi zaś przygotowywano do startu dwakroć tyle. Jednakże aż do zmniejszenia zaległych lądowań kontrola ruchu zarządziła

dalszą zwłokę w odlotach. Tymczasem na stanowiskach odlatujących samolotów, drogach do kołowania i miejscach postojowych robiło się coraz ciasniej od czekających odrzutowców, z których wiele miało włączone silniki.

Magazyny przewozowe wszystkich linii lotniczych zastawione były do granic pojemności wyładowanymi paletami, gdyż z powodu śnieżycy zmniejszyła się normalnie duża szybkość przepływu towarów. Inspektorzy frachtowi z niepokojem obserwowali łatwo psujące się produkty: cieplarniane kwiaty z Wyoming dla Nowej Anglii, tonę sera z Pensylwanii dla Anchorage na Alasce, mrożony groszek dla Islandii, żywe homary przywiezione ze wschodu, aby polecieć trasą prowadzącą nad kołem podbiegunowym. Homary miały znaleźć się w jutrzejszych jadłospisach w Edynburgu i Paryżu, jako "świeża miejscowa potrawa morska", gdzie mieli je zamawiać niczego nie świadomi amerykańscy turyści. Śnieżycy, nie śnieżycy, umowy frachtowe przewidywały, że towary łatwo psujące się muszą dotrzeć na miejsce przeznaczenia szybko i w świeżym stanie.

Wyjątkowy niepokój wśród obsługi frachtowej linii American budził transport kilku tysięcy indycząt, które zaledwie przed kilkoma godzinami wykluły się w inkubatorach. Precyzyjny plan inkubatorowo-transportowy - niczym skomplikowany rozkaz bojowy - ustalono wiele tygodni naprzód, jeszcze przed złożeniem indyckich jaj. Wymagał on dostarczenia żywego drobiu na Wybrzeże Zachodnie w ciągu czterdziestu ośmiu godzin od wyklucia, bo tylko tyle mogły przeżyć ptaki bez pokarmu i wody. W normalnych warunkach plan ten zapewniał niemal sto procent powodzenia. Liczyło się także to, że gdyby pisklęta karmiono po drodze, zaczęłyby śmierdzieć, podobnie jak przez wiele dni potem śmierdziałby samolot. A plan przewozu był już naruszony o kilka godzin. Przesunięto więc jeden samolot z obsługi pasażerskiej na transportową i tego wieczoru ledwo opierzone ptaki miały otrzymać pierwszeństwo podróży przed wszystkim i wszystkimi, nie wyłączając ważnych osobistości.

Na głównym pasażerskim dworcu lotniczym panował chaos. Poczekałnie zatłoczone były tysiącami pasażerów z opóźnionych bądź odwołanych lotów. Wszędzie piętrzyły się sterty bagażu. Olbrzymia główna hala dworcowa przypominała zarazem młyn w rugby i dom towarowy Macy'ego w przeddzień świąt Bożego Narodzenia.

Wysoko na dachu dworca nieskromna wizytówka lotniska: Międzynarodowy Port Lotniczy Lincoln - skrzyżowanie dróg powietrznych świata zupełnie znikła pod

śniegiem.

Cud, że w ogóle cokolwiek jeszcze działa, pomyślał Mel Bakersfeld.

Mel, szczupły, wysoki dyrektor lotniska, naładowany zdyscyplinowaną energią, stał przy pulpicie dyspozytorski odśnieżania, wysoko w wieży kontrolnej. Spoglądał w ciemność za oknem. Z tego oszklonego pomieszczenia całe lotnisko: pasy startowe, drogi do kołowania, dworce, ruch powietrzny i naziemny, przedstawiało się jako skupisko starannie uszeregowanych budynków i modeli, których kształty i przemieszczanie się w przestrzeni określały światła nawet w nocy. Z jednego tylko miejsca rozpościerał się rozleglejszy widok, mianowicie z dwu górnych pięter wieży, zajmowanych przez kontrolę ruchu lotniczego.

Dziś jednak przez prawie szczelną zasłonę siekącego śniegu przebijało się tylko kilka najbliższych świateł, słabo widocznych i zamazanych. Mel obawiał się, że jest to zima, o której przez wiele lat będą dyskutować na zjazdach meteorologów.

Obecna burza wykluła się przed pięcioma dniami pod osłoną gór Kolorado. Początkowo był to mały obszar obniżonego ciśnienia, nie większy od podgórskiej zagrody, więc synoptycy przy mapach pogody na trasach lotniczych bądź nie zauważyli go, bądź zlekceważyli. I wtedy, jakby rozszluszczony tym, obszar obniżonego ciśnienia rozrósł się niczym złośliwy guz i wciąż się powiększając przesunął się najpierw na południowy wschód, potem na północ.

Przeleciał przez stany Kansas i Oklahomę, po czym zatrzymał się w Arkansas, gotując różne nieprzyjemności. Nazajutrz, opasy i monstualny, przewalił się z grzmotem w górę doliny Missisipi. Wreszcie nad Illinois burza wyładowała się, niemal paraliżując ten stan zamieciami, temperaturami poniżej zera i ćwierćmetrowym opadem śniegu w ciągu doby.

Na lotnisku te ćwierć metra śniegu poprzedziły ciągłe, choć nieco lżejsze opady. A po nich śnieg padał dalej, chłostany porywistym wiatrem, który usypywał nowe zaspasy, w czasie kiedy pługi usuwały stare. Brygady odśnieżające były bliskie wyczerpania. W ciągu paru ostatnich godzin odesłano do domu kilka osób, przemęczonych, mimo że co jakiś czas korzystały z kwatery z łózkami zorganizowanej na lotnisku na takie właśnie wyjątkowe okazje.

Siedzący obok Mela przy biurku Danny Farrow, w zwykłych warunkach zastępca

dyrektora portu lotniczego, a w tej chwili dyspozytor odśnieżania, rozmawiał przez radiotelefon z centrum obsługi odśnieżania lotniska.

- Tracimy miejsce do parkowania - mówił. - Potrzebuję sześciu dodatkowych pługów i zespół banjo na pasy 74.

Siedział przy biurku w dyspozytorni, które właściwie wcale nie było biurkiem, tylko szerokim pulpitem z miejscami dla trzech osób. Naprzeciw niego i siedzących po jego bokach dwóch pomocników stała bateria telefonów, dalekopisów i radiotelefonów. Zewsząd otaczały ich mapy, wykresy i tablice pokazujące miejsce i rodzaj całego zmotoryzowanego sprzętu odśnieżającego na płycie lotniska, a także ludzi i brygadzystów. Osobna tablica rejestrowała zespoły banjo - wędrujące brygady ze zwykłymi szuflami do śniegu. Dyspozytornię odśnieżania uruchamiano tylko w tym jednym sezonowym celu. W innych porach roku pomieszczenie to stało puste i ciche.

Na łysinie Danny'ego, nanoszącego oznaczenia na mapę lotniska w dużej skali, pojawiły się krople potu. Powtórzył swoje zamówienie obsłudze odśnieżania, wypowiadając słowa zdesperowanym tonem osobistej prośby, którą być może były. Tu, na górze, znajdował się punkt dowodzenia. Kierujący nim musiał brać pod uwagę całość lotniska, żonglując żądaniami i rozmieszczając sprzęt tam, gdzie wydawał się on najbardziej potrzebny. Ale problem - przyczyna potów Danny'ego - polegał na tym, że ci na dole, walcząc o utrzymanie ciągłości własnych operacji, rzadko podzielali jego pogląd na temat priorytetów.

- Tak, tak. Sześć dodatkowych pługów - zabrzączał w radiotelefonie zirytowany głos z obsługi odśnieżania znajdującej się po drugiej stronie lotniska. - Dostaniemy je od Świętego Mikołaja. Powinien gdzieś tu być. - Urwał, a potem dodał jeszcze agresywniej: - Macie więcej kretyńskich pomysłów?

Zerkając na D'Anny'ego, Mel potrząsnął głową. Rozpoznał głos w telefonie - należał do starszego brygadzysty, który prawdopodobnie pracował bez przerwy od początku śnieżycy. W takich chwilach ludzka cierpliwość wyczerpywała się z uzasadnionych powodów. Zwykle po ciężkiej, śnieżnej zimie obsługa lotniska i dyrekcja urządziły wspólny męski wieczorek, nazywany "wieczorkiem serdecznych przeprosin". Nie ulegało wątpliwości, że takie spotkanie będzie tego roku konieczne.

- Wysłaliśmy cztery pługi za tą ciężarówką żywnościową z United. Powinny były

już to załatwić, albo prawie - argumentował Danny.

- Możliwe... gdybyśmy znaleźli tę pieprzoną ciężarówkę.

- Więc jeszcze jej nie znaleźliście? To co wy tam robicie, balecik z panienkami? - powiedział Danny i wyciągnął rękę, żeby ściszyć głośnik radiotelefonu, w którym zahuczała odpowiedź.

- Słuchajcie no, nietoperze, czy wy tam na tym cholernym poddaszu macie w ogóle pojęcie, jak wygląda płyta lotniska? A może byście tak od czasu do czasu wyjrzeni przez okno? Gdyby ktoś trafił dziś na biegun północny, toby nie zauważył różnicy.

- Pochuchaj sobie w ręce, Ernie - poradził Danny. - Może ci się ogrzeją, a przy okazji przestaniesz sobie strzepić język.

Mel Bakersfeld odcedził w myślach prawie całą tę gadaninę, świadom, że to, co powiedziano o warunkach na dworze, jest prawdą. Godzinę temu objechał płytę. Korzystał z dróg pomocniczych, ale chociaż znał dokładnie rozkład lotniska, dziś orientował się z trudem i kilka razy omal nie zabłądził.

Wybrał się na inspekcję centrum obsługi odśnieżania, gdzie podobnie jak teraz wrzała praca. O ile dyspozytornia na wieży była stanowiskiem dowodzenia, to centrum stanowiło frontową kwaterę główną. To tutaj przyjeżdżali i stąd wyruszali zmęczeni inspektorzy i brygady, na zmianę to złani potem, to przemarznięci, a szeregi zwykłych pracowników zasilali pomocnicy: cieśle, elektrycy, hydraulicy, urzędnicy i policjanci. Odrywano ich od normalnych zajęć na lotnisku i płacono półtorej dniówki aż do odwołania pogotowia śnieżnego. Wiedzieli jednak, co do nich należy, bo latem i na jesieni przeciwiczyli, jak sobotnio-niedzielni rezerwiści, manewry odśnieżania pasów startowych i dróg do kołowania. Nie wtajemniczonych śmieszył czasem widok takich brygad ze spuszczoneymi lemieszami pługów i wyjąłymi dmuchawami w upalny, słoneczny dzień. A jeżeli kogoś dziwił rozmach tych przygotowań, wówczas Mel Bakersfeld wyjaśniał, że usuwanie śniegu z użytkowego obszaru lotniska równa się oczyszczeniu siedmiuset mil szosy.

Centrum odśnieżania, podobnie jak dyspozytornię w wieży kontrolnej, uruchamiano wyłącznie w związku z ich zimowymi zadaniami. Dyspozytornia było to duże, przepastne pomieszczenie nad garażem ciężarówek, gdzie zasiadał dyspozytor. Po głosie w radiotelefonie Mel domyślił się, że etatowego pracownika zluźowano na jakiś

czas ze służby, być może po to, żeby się trochę przespał w Błękitnym Pokoju, jak w regulaminie lotniska nazywano, cokolwiek humorystycznie, kwatery sypialne brygad odśnieżających.

- My też się martwimy o tę ciężarówkę - rozległ się w radiotelefonie głos szefa obsługi odśnieżania. - Ten niedojda kierowca może zamarznąć na śmierć. Ale jeżeli nie jest kompletną ofiarą, to przynajmniej nie umrze z głodu.

Ciężarówka linii United wyładowana jedzeniem odjechała z kuchni zaopatrującej samoloty na główny dworzec przed blisko dwiema godzinami. Trasa przejazdu biegła drogą obwodową i pokonywano ją zwykle w ciągu piętnastu minut. Ale ciężarówka nie dotarła do celu, bo kierowca najwidoczniej zgubił drogę i utknął w śniegu gdzieś na peryferiach lotniska. Kierownictwo lotów United wysłało najpierw na poszukiwania swoich ludzi, lecz bez powodzenia. Teraz zajęły się tym władze lotniska.

- Ten samolot United w końcu wystartował, tak? Bez jedzenia? - zagadnął Mel.

- Podobno kapitan pozostawił decyzję pasażerom - odparł Danny Farrow, nie podnosząc głowy. - Powiedział im, że druga ciężarówka dojedzie dopiero za godzinę, że na pokładzie mają alkohol i film do wyświetlenia, a w Kalifornii świeci słońce. Wszyscy głosowali za tym, żeby natychmiast się stąd wynosić. Ja zrobiłbym to samo.

Mel kiwnął głową, opierając się pokusie, żeby przejąć ster i samemu pokierować poszukiwaniami zaginionej ciężarówki i kierowcy. Aktywność podziałałaby na niego leczniczo. Utrzymujące się od kilku dni zimno i wilgoć sprawiły, że rozboleła go stara wojenna rana, pamiątka z Korei, której nie mógł się pozbyć, i teraz właśnie ją czuł. Poruszył się, przenosząc ciężar ciała na zdrową stopę. Ulga była krótkotrwała. Ból powrócił niemal natychmiast.

W chwilę później rad był, że nie wtrącił się do poszukiwań. Danny robił już to, co należało: wzmagał poszukiwania ciężarówki, ściągając ludzi i pługi z rejonu dworca i kierując ich na drogę obwodową. Na razie trzeba było zostawić odśnieżanie parkingów, co później miało spowodować liczne skargi. Najpierw jednak należało ratować zaginionego kierowcę.

- Przygotuj się na kolejne skargi - ostrzegł go Danny w przerwie między rozmowami telefonicznymi. - Te poszukiwania zablokują drogę obwodową. Zatrzymamy resztę ciężarówek zaopatrzeniowych do czasu, aż odnajdziemy tego gościa.

Mel skinął głową. Skargi i zażalenia były nieodłącznie związane z funkcją dyrektora lotniska. W tym przypadku, zgodnie z przepowiednią Danny'ego, miała nastąpić fala protestów, kiedy inne linie lotnicze zauważą, że ciężarówki zaopatrzeniowe z niewiadomego powodu nie docierają do celu.

Niektórym trudno uwierzyć, że w centrum cywilizacji, jakim jest lotnisko, człowiekowi może grozić śmierć z zimna, a przecież było to całkiem możliwe. W taką noc co bardziej odludne zakątki lotniska nie były odpowiednim miejscem na wypadki, jeśli ktoś nie wiedział, gdzie się znajduje. Jeżeli więc kierowca postanowił zostać w ciężarówce i dla ciepła nie wyłączył silnika, to mogła ona szybko zniknąć pod śniegiem, a wewnątrz gromadziłby się śmiertelnie śmiertelny tlenek węgla.

Jedną ręką Danny wykręcał numer na tarczy czerwonego telefonu, a drugą kartkował instrukcje specjalne, skrupulatnie przygotowane na takie okazje przez Mela.

Czerwony telefon połączony był bezpośrednio z dyżurującym szefem straży pożarnej lotniska. Danny zwięźle przedstawił sytuację.

- A jak już odnajdziemy tę ciężarówkę, to przyślijcie tam karetkę. Mogą się przydać inhalator i ogrzewanie, pewnie jedno i drugie. Ale lepiej nie wyjeżdżajcie, zanim nie dowiemy się dokładnie dokąd. Wolelibyśmy nie odkopywać także was.

Na jego łysiejącej głowie lśnił coraz obfitszy pot. Mel wiedział, że Danny nie lubi kierować odśnieżaniem i lepiej czuje się na swoim stanowisku w dziale planowania lotnisk, skrupulatnie analizując dane logistyczne i hipotezy dotyczące przyszłości lotnictwa. Takie rzeczy planowało się spokojnie naprzód, mając czas do namysłu, nie były one, tak jak dzisiejsze problemy, niepokojąco namacalne. Pomyślał, że Farrow, jak ludzie żyjący przeszłością, szuka ucieczki w przyszłość. Ale bez względu na to, co czuł, i na wylany pot Danny robił, co mógł.

Sięgnął mu przez ramię i podniósł słuchawkę aparatu połączonego bezpośrednio z kontrolą ruchu. Telefon odebrał szef wieży.

- Co się dzieje z tym meksykańskim Boeingiem? - spytał Mel.

- Nadal tkwi w miejscu, panie Bakersfeld. Już od paru godzin próbuję go ruszyć. Jak dotąd, bez powodzenia.

Wypadek ten zdarzył się wkrótce po zapadnięciu zmroku, kiedy kapitan linii Aereo-Mexican kołując na start omyłkowo minął niebieskie światło kołowania z prawej

zamiast z lewej. Pech chciał, że grunt po prawej, normalnie porośnięty trawą, był źle zdrenowany, czym miano się zająć po zimie. Lecz teraz pomimo grubej warstwy śniegu pod spodem znajdowało się błotniste grzęzawisko. W przeciągu kilku sekund od nieprawidłowego skrętu ważący sto dwadzieścia ton samolot zarył się głęboko w ziemię.

Kiedy stało się jasne, że obciążony ładunkiem odrzutowiec nie wyjedzie o własnych siłach, niezadowolonych pasażerów wysadzono i przeprowadzono przez błoto i śnieg do wynajętych pospiesznie autobusów. Od wypadku minęły ponad dwie godziny, a wielki samolot wciąż tkwił w miejscu, kadłubem i ogonem blokując pas trzy-zero.

- Pas i droga kołowania są nadal zamknięte? - spytał Mel.

- Tak jest - odparł szef wieży. - Wszystkie odlatujące samoloty trzymamy przy rampach, a potem wysyłamy okrężną drogą na inne pasy.

- Idzie to dość wolno?

- Zwalnia ruch o połowę. W tej chwili dziesięć maszyn czeka na Zezwolenie kołowania, a dalsze dwanaście na rozruch silników.

Dowodziło to, jak pilnie potrzebne są pasy startowe i drogi kołowania. Od trzech lat Mel zabiegał o budowę nowej drogi startowej, równoległej do pasa trzy-zero, a także o inne ulepszenia eksploatacyjne. Ale komisja do spraw lotniska, ulegając politycznym naciskom władz miejskich, nie zgodziła się na to. Naciski brały się stąd, że radni miejscy z sobie znanych powodów pragnęli uniknąć emisji nowych obligacji potrzebnych do sfinansowania tych przedsięwzięć.

- I jeszcze jedno - dodał szef wieży. - Przy zamkniętym pasie trzy-zero musimy kierować odlatujące samoloty nad Meadowood. Już są skargi.

Mel jęknął. Mieszkańcy Meadowood, dzielnicy przylegającej do południowo-zachodniego krańca portu lotniczego, byli dla niego nieustannym skaraniem boskim, a ponadto utrudniali funkcjonowanie lotniska. Choć założono je na długo przed powstaniem osiedla, mieszkańcy Meadowood ustawicznie i zawzięcie narzekali na hałas. Temat podjęła i rozdmuchała prasa. Wpłynęły dalsze skargi i coraz bardziej zawzięte oskarżenia pod adresem lotniska i jego kierownictwa. Wreszcie, po długotrwałych negocjacjach, którym towarzyszyły zabiegi polityczne, dalszy rozgłos i - zdaniem Mela - rażące przekręcanie faktów, lotnisko i Federalny Zarząd Lotnictwa zgodziły się, żeby starty i lądowania odrzutowców nad Meadowood odbywały się tylko w wyjątkowych

okolicznościach i w razie konieczności. Ponieważ już i tak lotnisko dysponowało ograniczoną ilością pasów, jego wydajność spadła.

Co więcej, zgodzono się też, by samoloty startujące w kierunku Meadowood niemal natychmiast po wzlocie stosowały się do przepisów zmniejszania hałasu. To z kolei wywoływało protesty pilotów, uważających te poczynania za niebezpieczne. Jednakże linie lotnicze, przez wzgląd na publiczne oburzenie i swoją markę, ustąpiły.

Ale nawet i to nie zadowoliło mieszkańców Meadowood. Ich wojowniczo nastawieni przywódcy nadal protestowali, organizowali się i według najnowszych pogłosek zamierzali nękać lotnisko na drodze prawnej.

- Ile było telefonów? - spytał Mel szefa wieży. Zanim jeszcze usłyszał odpowiedź, wyciągnął ponury wniosek, że kolejne godziny pracy strawi na przyjmowaniu delegacji, wyklócaniu się i tych samych bezpłodnych dyskusjach co przedtem.

- Najmniej pięćdziesiąt, które odebraliśmy, a były i nie odebrane. Urywają się natychmiast po każdym starcie, nawet i te, których nie ma w książce telefonicznej. Dałbym wiele, żeby się dowiedzieć, skąd znają numery.

- Powiedzieliście chyba dzwoniącym, że jesteśmy w wyjątkowej sytuacji, że jest burza i że mamy nieczynny pas startowy.

- Tłumaczymy im. Ale to nikogo nie interesuje. Chcą tylko, żeby samoloty przestały latać. Niektórzy mówią, że obojętne, czy mamy trudności, czy nie, pilotów nadal obowiązuje zmniejszanie hałasu, a oni się do tego nie stosują.

- Chryste Panie! Gdybym był pilotem, też bym się nie stosował - powiedział Mel zastanawiając się, jak w miarę inteligentni ludzie mogą żądać od pilota, żeby natychmiast po starcie zmniejszał obroty silników, a potem wszedł w stromy zakręt używając przyrządów pokładowych, czego właściwie wymaga procedura zmniejszania hałasu.

- I ja - rzekł szef wieży. - Chociaż to sprawa punktu widzenia. Gdybym mieszkał w Meadowood, być może myślałbym tak jak oni.

- Nie mieszkałby pan w Meadowood. Usłuchałby pan ostrzeżeń, jakie wiele lat temu kierowaliśmy do ludzi, żeby nie budowali tam domów mieszkalnych.

- Pewnie tak. Przy okazji, któryś z moich ludzi powiedział mi, że ma się tam dziś odbyć kolejne zebranie mieszkańców.

- W taką pogodę?

- Zdaje się, że nie zamierzają go odwołać, a z tego, co słyszałem, pichcą coś nowego.

- Tak czy owak, wkrótce dowiemy się co - powiedział Mel.

A jednak, pomyślał, jeżeli w Meadowood rzeczywiście odbywa się zebranie, to szkoda, że lotnisko tak wygodnie podsuwa im świeżą amunicję do ataków przeciwko sobie. Niemal na pewno obecna będzie prasa i miejscowi politycy, a przeloty samolotów tuż nad głową, niezależnie od chwilowej konieczności, zapewnią im mnóstwo tematów do rozmów i artykułów. Im szybciej więc zablokowany pas trzy-zero zostanie z powrotem otwarty, tym lepiej dla wszystkich zainteresowanych.

- Za chwilę sam wyjadę na płytę i zobaczę co się dzieje - powiedział do szefa wieży. - Powiadomię pana, jak wygląda sytuacja.

- Dobrze.

- Czy mój brat ma dzisiaj dyżur? - spytał Mel zmieniając temat.

- Tak jest. Keith jest przy radarze, prowadzi przyloty z zachodu.

Prowadzenie przylotów z zachodu, o czym Mel wiedział, należało do najcięższych, najbardziej nerwowych zajęć w wieży kontrolnej. Polegało ono na kontroli wszystkich przylotów w kwadracie zachodnim. Zawahał się przed następnym pytaniem, ale przypomniał sobie, że szefa wieży zna przecież od dawna.

- Dobrze się czuje? Nie jest podenerwowany? - spytał.

Odpowiedź poprzedziła krótka pauza.

- Owszem, jest. Powiedziałbym nawet, że bardziej niż zwykle.

Młodszy brat Mela obu ich od jakiegoś czasu martwił.

- Naprawdę, bardzo chciałbym ulżyć mu jakoś w pracy - ciągnął szef wieży. - Ale nie mogę. Za mało ludzi i wszyscy mamy nóż na gardle. Włącznie ze mną.

- Wiem, dziękuję, że ma pan oko na brata.

- Cóż, w tym zawodzie prawie każdy prędzej czy później odczuwa wyczerpanie, jak na wojnie. - Mel wyczuł, że szef wieży starannie dobiera słowa. - Czasem odbija się to na sprawności umysłowej, czasem na fizycznej. Tak czy owak, kiedy do tego dochodzi, pomagamy sobie wzajemnie.

- Dziękuję - powiedział Mel, choć rozmowa ta wcale nie zmniejszyła jego obaw. - Może wpadnę później.

- Dobrze, panie dyrektorze - odparł szef wieży i odłożył słuchawkę.

Zwrot "panie dyrektorze" był wyłącznie zwykłą kurtuazją. Mel nie miał żadnej władzy nad kontrolą ruchu, która odpowiadała wyłącznie przed Federalnym Zarządem Lotnictwa z siedzibą w Waszyngtonie. Jednakże stosunki pomiędzy kontrolerami ruchu a kierownictwem lotniska były dobre i Mel dokładał starań, żeby takie pozostały.

Lotnisko, każde lotnisko, stanowiło dziwny kompleks nakładających się na siebie sfer władzy. Żadna jednostka nie była nadrzędna wobec innych, lecz przy tym żaden z członów władzy nie był całkowicie niezależny. Stanowisko Mela, jako dyrektora lotniska, było tego najbliższe, chociaż w niektóre dziedziny się nie wtrącał. Należała do nich kontrola ruchu lotniczego, a także kierowanie wewnętrznymi sprawami linii lotniczych. Mógł interweniować i robił to w kwestiach dotyczących lotniska jako całości i dla dobra korzystających z niego ludzi. Mógł stanowczo nakazać towarzystwu lotniczemu usunąć z drzwi tabliczkę wprowadzającą w błąd lub niezgodną z normami obowiązującymi w porcie. Ale to, co działo się za nimi, było, w uzasadnionych granicach, wyłączną sprawą samych linii.

Dlatego dyrektor lotniska musiał być zarówno dobrym taktykiem, jak i wszechstronnym administratorem.

Mel odłożył słuchawkę. Przy innym telefonie Danny Farrow dyskutował ze strażnikiem parkingu, znękanym osobnikiem, który od kilku godzin odpowiadał na skargi rozsierdzonych właścicieli samochodów ugrzęzłych w zaspach. Pytano, czy kierownictwo lotniska nie wie, że pada śnieg. A jeżeli wie, to czemuż nikt się nie ruszy i go nie uprzątnie, tak żeby człowiek mógł przejechać samochodem, kiedy zechce i gdzie zechce, zgodnie ze swoim demokratycznym prawem?

- Powiedźcie im, że ogłosiliśmy dyktaturę.

Danny upierał się, że odśnieżenie nie osłoniętych miejsc na parkingach musi czekać, aż załatwią trochę pilniejsze sprawy. Obiecał, że w miarę możliwości wyśle ludzi i sprzęt. Rozmowę tę przerwał mu telefon szefa wieży kontrolnej. Nowy komunikat meteorologiczny zapowiadał, że za godzinę zmieni się kierunek wiatru. Oznaczało to konieczność zmiany pasów i szef pytał, czy w związku z tym mogą przyspieszyć odśnieżanie pługami lewego pasa jeden - siedem. Danny zapewnił, że zrobi, co w jego mocy. Że skontaktuje się z inspektorem "korowodu" i zadzwoni na wieżę.

Ten nieustający nawał spraw trwał już trzy dni i trzy noce, odkąd się rozpadało. Wobec faktu, że udało mu się jakoś stawić temu czoło, tym bardziej irytujący był liścik, przekazany Melowi piętnaście minut temu przez gońca. Brzmiał on następująco:

“Chciałam cię ostrzec: komisja odśnież. linii lot. (na wniosek Verna Demeresta... (czemu szwagier tak cię nie lubi?) sporządza krytyczny raport bo pasy i drogi są odśnieżane (twierdzi V. D.) marnie + niesprawnie...raport wini lotnisko (czyli ciebie) za większość opóźnień w lotach... twierdzi też, że 707 by nie utknął, gdyby droga kołowania była odśnieżona wcześniej, lepiej... więc teraz wszystkie tow. lotnicze ponoszą karę itd., itp., chwytasz sens... a gdzie ty właściwie jesteś, schwytała cię? (zamięć oczywiście)... to się wyrwij + postaw mi niedługo kawę. pozdr. t.”

Małe “t” oznaczało Tanię, Tanię Livingston, urzędniczkę linii Trans America do spraw reklamacyjno-interwencyjnych, która była jego serdeczną przyjaciółką. Ponownie odczytał liścik, co robił ze wszystkimi jej listami, które stawały się bardziej zrozumiałe przy drugim czytaniu. Tania, której zakres obowiązków obejmował sprawy od likwidowania konfliktów po reprezentowanie firmy, była przeciwniczką dużych liter. (“Mel, czy tak nie byłoby sensowniej? Gdybyśmy znieśli duże litery, byłoby o wiele mniej kłopotów. Spójrz tylko na gazety.”) Doszło do tego, że zmusiła mechanika, żeby odłupał wszystkie duże czcionki w jej biurowej maszynie. Podobno bardzo to złościło kogoś wyżej, kto zacytował twardy przepis tych linii, dotyczący umyślnego wystawiania na szwank mienia firmy. Ale Tanię jakoś się upiekło. Jak zwykle zresztą.

Wymieniony w liście Vern Demerest był to kapitan Vernon Demerest, również pracownik linii Trans America. Należał nie tylko do najstarszych stażem pilotów tych linii, ale i do aktywnych działaczy Stowarzyszenia Pilotów Pasażerskich, a tej zimy był członkiem komisji do spraw odśnieżania na lotnisku Lincoln. Komisja przeprowadzała inspekcje pasów startowych i dróg kołowania podczas opadów śniegu i ogłaszała je zdatnymi lub niezdatnymi do użytkowania przez samoloty. W jej skład wchodził zawsze kapitan lotnictwa w służbie czynnej.

Vernon Demerest był przy okazji szwagrem Mela, ożenionym z jego starszą siostrą, Sarą. Klan Bakersfeldów z pokolenia na pokolenie poprzez małżeństwa zakorzeniał się i rozgałęział w lotnictwie na podobieństwo dawniejszych starych rodów związanych z żeglarstwem. Jednakże Mela nie łączyły serdeczne stosunki ze szwagrem,

którego uważał za nadętego i zarozumiałego. Wiedział, że inni podzielają jego zdanie. Ostatnio poróżnił się z Vernonem na posiedzeniu Komisji do Spraw Lotniska, gdzie Demerest wystąpił w imieniu stowarzyszenia pilotów. Mel domyślał się, że krytyczny raport, powstały z inicjatywy szwagra, był rodzajem odwetu za tamto.

Wieścią o raporcie zbytnio się nie przejął. Niezależnie od innych niedociągnięć, akurat z burzą śnieżną lotnisko radziło sobie nie gorzej niż inne instytucje. A jednak ów raport drażnił go. Wiedział, że kopie zostaną rozesłane do wszystkich towarzystw lotniczych, a jego czekają jutro telefony i noty z zapytaniami wymagającymi wyjaśnień.

Mel uznał, że należy trzymać rękę na pulsie i być w pogotowiu. Postanowił, że kiedy będzie kontrolował zablokowany pas startowy i unieruchomiony odrzutowiec meksykański, dokona przy okazji przeglądu aktualnej sytuacji na froncie odśnieżania.

Siedzący przy pulpicie Danny Farrow znów rozmawiał z obsługą lotniska.

- Będę na dworcu, a potem na płycie - wtrącił Mel, kiedy nastąpiła przerwa w rozmowie.

Przypomniał sobie, co mu napisała Tania o kawie. Postanowił więc najpierw zajść do swojego gabinetu, a potem po drodze wstąpić do biur linii Trans America, żeby się z nią spotkać. Była to podniecająca myśl.

2.

Mel wsiadł do osobnej windy, do której potrzebny był specjalny klucz, i zjechał z wieży na półpiętro administracyjne. Choć w jego biurze było pusto i cicho, biurka stenografek posprzątane, a maszyny do pisania okryte pokrowcami, nie zgaszono świateł. Wszedł do swojego gabinetu. Z szafki stojącej przy szerokim mahoniowym biurku, którego używał w dzień, wyjął palto i ocieplane buty na futrze.

Tego wieczora nie miał żadnych konkretnych obowiązków. I tak powinno być. Przebywał na lotnisku niemal od początku trwającej od trzech dni śnieżycy, żeby być na miejscu na wypadek sytuacji wymagających szybkiej interwencji. Inaczej byłbym już w domu razem z Cindy i dziewczynkami, pomyślał wkładając buty.

Ale czy aby na pewno?

Nawet jeśli człowiek stara się być nie wiem jak obiektywny, trudno mieć pewność co do motywów własnego postępowania. Gdyby nie śnieżycy, prawdopodobnie znalazłaby się jakaś inna wymówka, żeby usprawiedliwić nie wracanie do domu. W gruncie rzeczy jego nieobecność w domu stała się ostatnio regułą. Przyczyną była naturalnie praca. Istniało mnóstwo powodów, by spędzać dodatkowe godziny na lotnisku, gdzie ostatnio napotkał ważne problemy, całkiem nie związane z dzisiejszymi kłopotami. Ale jeśli miał być wobec siebie szczery, to lotnisko umożliwiało mu też ucieczkę od nieustannych kłótni z Cindy, które teraz wybuchały, ilekroć znaleźli się razem.

- Do diabła! - zaklął, przerywając ciszę gabinetu.

Począł w ocieplanych butach do swojego biurka. Jedno spojrzenie na notatkę, którą wypisała na maszynie sekretarka, potwierdziło to, o czym sobie właśnie przypominał. Dziś wieczór miała się odbyć kolejna nudna impreza charytatywna z udziałem jego żony. Tydzień temu zgodził się, aczkolwiek niechętnie, że przyjdzie. Miał to być koktajl połączony z kolacją (tak przynajmniej napisane było w notatce), w szykownej restauracji Lake Michigan w śródmieściu. Jakim celom charytatywnym miał on służyć, notatka nie precyzowała, a jeżeli w ogóle mówiono mu o tym, to zdążył zapomnieć. Zresztą, co za różnica. Przyczyny angażowania się Cindy Bakersfeld w takie imprezy były przygnębiająco podobne. Chodziło o pozycję towarzyską członków komitetu charytatywnego.

Na szczęście dla niego i pokojowych stosunków z żoną, przyjęcie rozpoczynało się późno, prawie za dwie godziny, a w związku z pogodą pewnie i później. Pomyślał, że zdąży, nawet jeśli przedtem sprawdzi, co się dzieje na płycie lotniska. Wróci, ogoli się, przebierze w biurze i spóźni się tylko trochę. Lepiej jednak uprzedzić ją o tym. Korzystając z bezpośredniego aparatu wykręcił numer domowy.

Słuchawkę podniosła starsza córka, Roberta.

- Cześć - powiedział Mel. - Mówi stary.

- Poznaje - odparła chłodno.

- Jak tam było w szkole?

- Czy mógłbyś uściślić, o co ci chodzi? Było kilka lekcji.

Mel westchnął. Bywały dni, kiedy zdawało mu się, że całe jego życie domowe raptem się rozpada. Z tego, co usłyszał, Roberta miała akurat, jak to nazywała Cindy, muchy w nosie. Zastanawiał się, czy wszyscy ojcowie tracą nagle kontakt ze swoimi trzynastoletnimi córkami. Jeszcze przed niespełna rokiem byli sobie tak bliscy, jak to tylko możliwe między ojcem i córką. Gorąco kochał swoje dzieci, Robertę i młodszą Libby. Czasem myślał, że tylko dzięki nim jego małżeństwo przetrwało. Co do Roberty, to wiedział, że jej zainteresowań nastolatki nie będzie w stanie podzielać ani w pełni rozumieć. Był na to przygotowany. Nie spodziewał się jednak, że zostanie zupełnie z nich wykluczony i potraktowany obojętnie i z góry. Chociaż, obiektywnie patrząc, wzmagający się konflikt między nim a Cindy bynajmniej w tym nie pomógł. Dzieci to wrażliwe istoty.

- Nieważne - powiedział. - Jest mama?

- Wyszła. Kazała ci powiedzieć, jak zadzwonisz, że masz się z nią spotkać na mieście i żebyś choć raz postarał się nie spóźnić.

Mel opanował złość. Nie ulegało wątpliwości, że Roberta powtórzyła mu dokładnie słowa Cindy. Zupełnie jakby słyszał swoją żonę.

- Jeżeli mama zadzwoni, to jej powiedz, że mogę się trochę spóźnić i że nic na to nie poradzę. - Umilkł, a potem spytał: - Słyszałaś, co powiedziałem?

- Tak - odparła. - Coś jeszcze? Muszę odrabiać lekcje.

- Owszem, jest coś jeszcze - rzekł ostro. - Masz zmienić ton, moja panno, i okazać mi odrobinę szacunku. Poza tym skończymy tę rozmowę wtedy, kiedy ja będę chciał.

- W porządku, proszę tatusia.
- I przestań do mnie mówić “proszę tatusia”.
- Dobrze, proszę tatusia.

Mel miał ochotę się zaśmiać, ale uznał, że lepiej się powstrzymać. Spytał więc tylko:

- W domu wszystko w porządku?
- Tak. Ale chce z tobą rozmawiać Libby.
- Za chwilę. Miałem ci właśnie powiedzieć, że z powodu śnieżycy mogę nie wrócić na noc do domu. Tu się dzieją straszne rzeczy. Pewnie prześlę się na lotnisku.

Znów nastąpiła chwila ciszy, jakby Roberta zastanawiała się, czy ujdzie jej płazem impertynencka odpowiedź “To nic nowego”. Najwyraźniej zdecydowała, że nie.

- Mogę dać Libby? - spytała.
- Tak, dobrze. Dobranoc, Robbie.
- Dobranoc.

Rozległo się niecierpliwe szuranie, kiedy słuchawka przechodziła z rąk do rąk, a potem zdyszany głosik Libby.

- Tata, tata! Zgadnij, co się stało?

Libby zawsze była tak zdyszana, jakby siedmioletniej dziewczynce stale umykało życie, a ona je z zapalem goniła.

- Zaraz, niech pomyślę - rzekł. - Już wiem, bawiłaś się dzisiaj w śniegu.
- Tak. Ale nie o to chodzi.
- No to nie wiem. Musisz mi powiedzieć.
- Pani Curzon powiedziała nam, że mamy zadane napisać, co nas przyjemnego spotka w przyszłym miesiącu.

Pomyślał z rozczuleniem, że rozumie jej entuzjazm. Prawie wszystko było dla niej zachwycające i wspaniałe, a to, co nie było, odsuwała na bok i szybko zapominała. Zastanawiał się, jak długo jeszcze potrwa ta szczęśliwa niewinność.

- Fajnie. Podoba mi się to - powiedział.
- Tato, tato! Pomożesz mi?
- Jeżeli potrafię.
- Potrzebna mi jest mapa lutego.

Mel uśmiechnął się. Libby posługiwała się własnymi językowymi skrótami, które były czasem wyrazistsze niż zwykłe określenia. Przyszło mu na myśl, że jemu też przydałaby się mapa lutego.

- Kalendarz znajdziesz w moim pokoju, w biurku - odparł.

Wy tłumaczył jej, gdzie leży, i usłyszał tupot małych stóp, kiedy wybiegała z pokoju zapominając o telefonie. Domyślił się, że to Roberta odłożyła bez słowa słuchawkę.

Ze swojego biura Mel wyszedł na służbową antresolę, biegnącą przez całą długość budynku dworca lotniczego. Wziął ze sobą palto.

Obrzucił wzrokiem zatłoczoną halę w dole, gdzie panował chyba jeszcze większy ruch niż pół godziny temu. W poczekalniach zajęte były wszystkie miejsca. Tłumy - wśród nich wielu wojskowych w mundurach - otaczały kioski z gazetami i punkty informacyjne. Przed kasami wszystkich linii lotniczych poustawiały się kolejki; niektóre skręcały za róg i ginęły z oczu. Przed kasjerami i inspektorami, których szeregi powiększyli koledzy z wcześniejszych zmian zatrzymani na nadgodziny, leżały rozpostarte jak partytury rozkłady lotów i bilety.

Przez opóźnienia i zmiany tras spowodowane przez śnieżycę zarówno rozkłady lotów, jak i ludzka cierpliwość były napięte do granic wytrzymałości. Tuż pod nim, przy kasie linii Braniff, jakiś młody człowiek z długimi, jasnymi włosami i w żółtym szaliku oznajmiał na cały głos:

- Ma pani czelność mówić mi, że do Nowego Orleanu muszę lecieć przez Kansas City? Co wy robicie, zmieniacie geografie?! Władza uderza wam do głowy!

Zwrócona do niego twarzą kasjerka, przystojna, dwudziestokilkuletnia brunetka, przesunęła dłonią po oczach, a potem odpowiedziała z zawodową cierpliwością:

- Możemy pana wpisać na lot bezpośredni, ale nie wiemy, kiedy się odbędzie. W tej sytuacji dłuższą drogą będzie szybciej, a opłata jest ta sama.

Za mężczyzną w żółtym szaliku tłoczyli się niecierpliwie inni pasażerowie ze swoimi problemami.

Przy okienku linii United rozgrywała się mała pantomima. Niedoszły pasażer, dobrze ubrany biznesmen, nachylił się mówiąc coś cicho. Z jego miny i zachowania Mel wywnioskował, o czym mówi:

- Chciałbym bardzo dostać się na ten najbliższy lot.

- Przykro mi, ale na ten lot mamy już komplet pasażerów. Lista czekających też jest długa... - odpowiedział kasjer, ale nim skończył zdanie, podniósł głowę. Pasażer położył przed nim na kontuarze teczkę, delikatnie, lecz znacząco pukając w jej róg plastikową etykietą bagażową. Była to etykieta Klubu Stu Tysięcy Mil, jaką linie United wydawały swoim ulubieńcom, wewnętrznej elicie, do której powstania przyczyniły się wszystkie linie lotnicze. Kasjer zmienił wyraz twarzy i też zniżył głos. - Coś się chyba znajdzie, proszę pana - powiedział.

Jego ołówek zawisł w powietrzu. Wykreślił nazwisko innego pasażera, który zgłosił się wcześniej, i umieścił nazwisko nowo przybyłego. Stojący dalej w kolejce tego nie zauważyli.

Mel wiedział, że podobne scenki rozgrywają się wszędzie, przy wszystkich kasach biletowych. Tylko naiwni i nie doinformowani wierzyli, że listy oczekujących i rezerwacje są układane z nieugiętą bezstronnością.

Zauważył, że wchodzą nowi pasażerowie, prawdopodobnie przybyli ze śródmieścia. Wchodząc otrzępywali się ze śniegu, a sądząc po ich wyglądzie, pogoda wciąż się pogarszała. Przybyszów szybko wchłonął tłum.

Niewielu z około osiemdziesięciu tysięcy pasażerów, którzy każdego dnia przewalali się przez dworzec, spoglądało na służbową antresolę, a jeszcze mniej dostrzegało stojącego wysoko nad nimi i patrzącego w dół Mela. Większość ludzi kojarzyła lotnisko z liniami lotniczymi i samolotami. Pewnie niewielu uświadamiało sobie w ogóle istnienie biur i nieustannie pracującej maszyny administracyjnej, niewidocznej, lecz skomplikowanej i zatrudniającej setki pracowników.

Może to i dobrze, pomyślał Mel zjeżdżając windą. Gdyby byli lepiej poinformowani, z czasem odkryliby również słabe punkty lotniska i związane z tym niebezpieczeństwa.

Kiedy znalazł się w głównej hali, skierował się do skrzydła zajmowanego przez linie Trans America. Przy punkcie dla pasażerów zgłaszających się na lot podszedł do niego kontroler kasowy w mundurze.

- Dobry wieczór, panie Bakersfeld - powiedział. - Szuka pan pani Livingston?

Mel pomyślał, że choćby nie wiem jaki ruch panował na lotnisku, zawsze znajdzie

się czas na plotki. Zastanawiał się, jak powszechnie łączono już nazwiska jego i Tani.

- Tak, szukam - odparł.

Kontroler skinął głową w stronę drzwi z napisem Tylko Dla Personelu.

- Tam ją pan znajdzie - rzekł. - Mamy tu właśnie mały problem i jest zajęta.

3.

W niewielkim ustronnym saloniku, z którego korzystały czasem ważne osobistości, szlochała histerycznie młoda dziewczyna w mundurze kasjerki linii Trans America.

Tania Livingston zaprowadziła ją do krzesła.

- Usiądź wygodnie, mamy czas. To ci dobrze zrobi, a jak będziesz gotowa, porozmawiamy.

Sama też usiadła, obciągając schludną, obcisłą spódnicę munduru. W pokoju były same i oprócz płaczu słyhać było jedynie cichy szum klimatyzatora.

Dzieliło je kilkanaście lat różnicy. Kasjerka miała niewiele ponad dwadzieścia, Tania pod czterdziestkę. Kiedy przyglądała się dziewczynie, różnica ta wydawała się jej większa niż w rzeczywistości. Być może dlatego, że miała za sobą małżeństwo, chociaż krótkotrwałe i zakończone dawno temu.

Spostrzegła, że dziś już po raz drugi uświadamia sobie swój wiek. Po raz pierwszy pomyślała o tym rano, czesząc się, kiedy zauważyła wymowne siwe pasemka wśród krótko ostrzyżonych płomiennie rudych włosów. Siwizny było więcej niż przed miesiącem. I wtedy, i teraz przypomniało jej to, że czterdziestka, wiek, w którym kobieta powinna wiedzieć, dokąd i do czego zmierza, jest bliżej, niżby chciała. Przyszło jej też do głowy, że za piętnaście lat jej córka będzie w tym samym wieku co ta płacząca dziewczyna.

Patsy Smith, bo tak się nazywała dziewczyna, otarła zaczerwienione oczy dużą lnianą chusteczką ofiarowaną jej przez Tanię. Mówiła z trudem, połykając łzy.

- W domu... do żon... by się tak ordynarnie nie odzywali...

- Mówisz o pasażerach?

Dziewczyna skinęła głową.

- Niektórzy owszem - powiedziała Tania. - Jak wyjdiesz za mąż, Patsy, może się o tym przekonasz, choć mam nadzieję, że nie. Ale masz rację, że kiedy mężczyźni nie wypalą plany podróży, potrafi się zachować jak nieokrzesany wyrostek.

- Staralam się, jak mogłam... Wszyscy się staraliśmy... przez cały dzień... i wczoraj... i przedwczoraj... Ale ludzie tak się odzywają...

- Chcesz powiedzieć, że zachowują się tak, jakbyś to ty rozpętała tę śnieżycę. Specjalnie dla ich niewygody.

- Tak... A ten ostatni klient... Przedtem dawałam sobie radę...

- Co się właściwie stało? Zawołali mnie, kiedy było już po wszystkim.

Dziewczyna zaczynała się uspokajać.

- No więc... miał bilet na lot siedemdziesiąt dwa, który odwołano z powodu pogody. Daliśmy mu miejsce na sto czternasty, ale się nie zgłosił. Powiedział, że był w restauracji i nie słyszał, jak wywoływano ten lot.

- W restauracji nie wywołuje się lotów - powiedziała Tania. - Mówi o tym duże ogłoszenie, które tam wisi, a ponadto jest to napisane na wszystkich kartach dań.

- Wyjaśniłam mu to, proszę pani, kiedy wrócił z punktu odpraw. Ale wciąż robił mi przykrości. Zachowywał się tak, jakby to nie była jego, ale moja wina, że przegapił lot. Powiedział, że jesteśmy nieudolni i ospali.

- Zawołałaś kontrolera?

- Próbowałam, ale był zajęty. Jak wszyscy.

- I co zrobiłaś?

- Dałam temu pasażerowi miejsce w samolocie dwa tysiące sto dwadzieścia dwa, w przedziale dodatkowym.

- No i?

- Chciał wiedzieć, jaki film będzie wyświetlany w czasie lotu. Sprawdziłam, a on powiedział, że już go oglądał. I znów zaczął się czepiać. Upierał się przy filmie, który miał być wyświetlany podczas tego pierwszego, odwołanego lotu. Spytał, czy mogłabym wpisać go na inny lot, gdzie będzie pokazywany ten film. A przy okienku przez ten cały czas tłoczyli się pasażerowie. Niektórzy głośno wypominali mi, że jestem taka powolna. No więc kiedy powiedział o tym filmie, właśnie wtedy... - Dziewczyna zawahała się. - Coś we mnie trzasnęło...

- I rzuciłaś rozkładem lotów? - podpowiedziała Tania.

Patsy Smith skinęła żałośnie głową. Zdawało się, że znów się rozplacze.

- Tak. Nie wiem, co we mnie wstąpiło, proszę pani... Rzuciłam rozkładem za kontuar i powiedziałam mu, żeby sam to sobie załatwił.

- Mogę ci powiedzieć tylko tyle, że mam nadzieję, że go trafiłaś - powiedziała

Tania.

Dziewczyna podniosła głowę. Zamiast łez na jej twarzy pojawił się uśmiech.

- Owszem, trafiłam - odparła. Pomyślała o czymś i roześmiała się. - Szkoda, że nie widziała pani jego miny. Taki był zaskoczony. - Spoważniała. - No a potem...

- Wiem, co się stało potem. Rozkleiłaś się, co było całkiem naturalne. Przesłano cię tutaj, żebyś się wyplakała, a ponieważ już to zrobiłaś, pojedziesz taksówką do domu.

Dziewczyna była oszołomiona.

- I... i to wszystko?

- Oczywiście. Myślałaś, że wyrzucimy cię z pracy?

- No... nie byłam pewna.

- Musielibyśmy cię wyrzucić, choćbyśmy bardzo nie chcieli, gdybyś zrobiła to jeszcze raz - powiedziała Tania. - Ale to już się nie powtórzy, prawda? Nigdy.

Patsy zdecydowanie potrząsnęła głową.

- Nie, na pewno. Nie umiem tego wyjaśnić, ale ten raz mi wystarczy.

- A więc nie ma sprawy. Chyba że chcesz usłyszeć, co stało się po twoim odejściu.

- Tak, proszę mi powiedzieć.

- Zgłosił się jakiś mężczyzna, który stał w tej kolejce. Powiedział, że był świadkiem całego zajścia. Dodał też, że ma córkę w twoim wieku i że gdyby tamten z nią w ten sposób rozmawiał, to by mu osobiście dał w pysk. Zostawił swoje nazwisko i adres i powiedział, że gdyby facet złożył skargę, to on zaświadczy, jak było naprawdę. - Tania uśmiechnęła się. - Widzisz więc, że bywają też i mili ludzie.

- Wiem - odparła dziewczyna. - Nie ma ich wielu, ale kiedy zdarzy się ktoś miły i wesoły, to ma się go ochotę uściskać.

- Tego niestety nie możemy robić, tak samo jak nie powinniśmy rzucać rozkładami. W naszej pracy musimy wszystkich traktować jednakowo i uprzejmie, nawet jeśli pasażerowie nie są uprzejmi dla nas.

- Tak, proszę pani.

Tania doszła do wniosku, że Patsy Smith da sobie radę. Nawet do głowy jej nie przyszło rzucać pracę, tak jak to robiły w podobnych sytuacjach niektóre dziewczęta. Opanowała się wykazując odporność, która mogła się jej przydać w przyszłości.

Bóg świadkiem., że niezależnie od wykonywanej pracy, kiedy ma się do czynienia z podróżnymi, odporność, a także nieco ostrości, są potrzebne.

Na przykład w dziale rezerwacji.

Wiedziała, że w śródmiejskich biurach rezerwacji nawał pracy był jeszcze większy niż na lotnisku. Odkąd rozszalała się śnieżycą, urzędnicy od rezerwacji przeprowadzali tysiące rozmów telefonicznych informując pasażerów o opóźnieniach i zmianach lotów. Nienawidzili tego zajęcia, ponieważ ci, do których dzwonili, byli nieodmiennie w złym humorze i często miotali obelgi. Opóźnienia lotów zdawały się wyzwać w ludziach utajone okrucieństwo. Mężczyźni ubliżali dzwoniącym urzędniczkom i nawet ci zazwyczaj uprzejmi i łagodni stawali się opryskliwi i nieprzyjemni. Najgorzej było z lotami do Nowego Jorku. Zanotowano przypadki, że urzędnicy odmawiali zawiadamiania przez telefon pasażerów o opóźnieniu bądź odwołaniu lotu, woleli bowiem narazić się na utratę pracy niż na nieunikniony stek obelg. Tania zastanawiała się często, co takiego ma w sobie Nowy Jork.

Wiedziała jednak, że kiedy skończy się obecny stan wyjątkowy, wśród pracowników rezerwacji i innych działów, znajdą się tacy, którzy z tych czy innych powodów złożą rezygnacje. Zawsze tak było. Należało też oczekiwać kilku załamań nerwowych, zwykle wśród młodych dziewcząt, wrażliwszych na niegrzeczne zachowanie i zły humor pasażerów. Ciągła uprzejmość, nawet dobrze wyćwiczona, stanowiła obciążenie, które nie obywało się bez ofiar.

Cieszyła się więc, że nie będzie wśród nich Patsy Smith.

Zapukano do drzwi i zajrzał Mel Bakersfeld. Był ubrany w ocieplane buty i grube palto.

- Właśnie przechodziłem - powiedział. - Jak chcesz, to wpadnę później.

- Zostań, proszę - odpowiedziała z zapraszającym uśmiechem. - Już kończymy.

Przyglądała mu się, jak idzie przez pokój w stronę krzesła. Wyglądał na zmęczonego.

Zajęła się z powrotem dziewczyną, wypisała rachunek i jej wręczyła.

- Daj to dysponentowi taksówek, Patsy, on cię odeśle do domu. Wyśpij się dobrze, żebyś jutro przyszła wypoczęta i wesoła - powiedziała.

Po wyjściu kasjerki obróciła krzesło w stronę Mela.

- Witam - rzekła wesoło.

Mel odłożył gazetę i uśmiechnął się.

- Cześć! - odparł.

- Dostałeś mój liścik?

- Przyszedłem ci za niego podziękować. Chociaż i tak pewnie bym tu wpadł. Co to było? - spytał wskazując drzwi, przez które wyszła Patsy. - Wyczerpanie walką z klientami?

- Tak - odparła Tania i opowiedziała mu, co się wydarzyło.

Roześmiał się.

- Ja też jestem zmęczony. A może mnie wysłałabyś taksówką?

- Popatrzyła na niego pytająco. W spojrzeniu jej jasnych, czystoniebieskich oczu była jakaś bezpośredniość. Głowę miała przechyloną, a górne światło rozpałało w jej włosach czerwone błyski. Szczupła, a zarazem kształtna, co podkreślał obcisły mundur linii lotniczych... Uświadomił sobie, już nie po raz pierwszy, jej atrakcyjność i ciepło.

- Mogę to rozważyć - odpowiedziała. - Jeżeli taksówka pojedzie do mnie i pozwolisz mi zrobić kolację. Powiedzmy zapiekankę z jagnięcia.

Zawahał się, ważąc w myślach za i przeciw, po czym potrząsnął głową.

- Chciałbym, ale nie mogę. Mamy tu trochę kłopotów, a potem muszę być na mieście - powiedział i wstał. - Tak czy owak, chodźmy na kawę.

- Dobrze.

Przytrzymał drzwi i wyszli razem na kipiącą ruchem, gwarną główną halę.

Wokół kontuaru linii Trans America tłoczyło się jeszcze więcej ludzi, niż kiedy wchodził.

- Nie mogę być długo - powiedziała Tania. - Mam jeszcze dwie godziny dyżuru.

Kiedy przeciskali się przez tłum i rosnące stosy bagażu, dostosowała swój normalnie szybki chód do jego powolniejszych kroków. Zauważyła, że silniej dziś utyka. Zapra gnęła wziąć go pod rękę i pomóc, ale wołała tego nie robić. Była przecież w mundurze. Plotki i tak rozchodziły się dostatecznie szybko. Ostatnio często widywano ich razem i była pewna, że plotkarska machina, która działała tu jak telegraf w dżungli, z komputerową szybkością, już się tym zajęła. Prawdopodobnie podejrzewano, że sypiają ze sobą, choć akurat była to nieprawda.

Szli do kawiarni "Pod Chmurką" w głównej hali.

- Wracając do zapiekanki z jagnięcia - powiedział Mel. - Czy moglibyśmy to przełożyć na inny wieczór? Powiedzmy na pojutrze?

Był zdziwiony jej niespodziewanym zaproszeniem. Wprawdzie umawiali się już kilka razy na drinka czy kolację, ale do siebie zaprosiła go po raz pierwszy. Naturalnie, mogło chodzić wyłącznie o kolację. A jednak... zawsze istniała możliwość, że nie tylko.

Pojął, że jeżeli w dalszym ciągu będą się spotykać poza lotniskiem, to wszystko potoczy się w sposób naturalny i oczywisty. Był jednak ostrożny, czuł, że romans z Tanią nie będzie przypadkową miłością, że pociągnie za sobą głębokie zaangażowanie uczuciowe obojga. Musiał też wziąć pod uwagę swoje problemy z Cindy. Rozwiązanie ich, jeśli w ogóle było możliwe, wymagało wielkiego wysiłku, a ilu kłopotom naraz można stawić czoło? Dziwna rzecz, pomyślał, kiedy małżeństwo jest dobre, jakoś łatwiej pokierować romansem, niż kiedy się rozlatuje. Tak czy owak, zaproszenie Tani było zbyt kuszące, by z niego nie skorzystać.

- Pojutrze jest niedziela - powiedziała znacząco. - Ale ja nie pracuję, więc jeżeli dasz radę wpaść, będę miała więcej czasu.

Mel uśmiechnął się.

- Na kolację przy świecach i z winem? - spytał.

Zapomniał, że to będzie niedziela. Ale i tak musiał tego dnia być na lotnisku, bo gdyby nawet śnieżycą przeniosła się dalej, to i tak pozostawały następstwa. Co zaś do Cindy, to kilka razy zdarzyło jej się wyjść w niedzielę z domu bez wyjaśnienia, dokąd idzie i po co.

Rozdzielił ich na chwilę spieszący się rumiany mężczyzna, za którym podążał bagażowy z wyładowanym wózkiem, zwieńczonym kijami golfowymi i raketami do tenisa. Tania pomyślała zazdrośnie, że ta sterta bagażu musi lecieć daleko na południe.

- Zgoda, przy świecach i z winem - powiedziała.

Kiedy weszli do kawiarni, energiczna hostessa poznała Mela i zostawiwszy innych czekających poprowadziła go na tył sali do małego stolika z tabliczką "Zarezerwowane", z którego często korzystali pracownicy lotniska. Kiedy siadał, potknął się i chwycił Tanię za rękę. Spozstrzegawcza hostessa obrzuciła ich przelotnym spojrzeniem i uśmiechnęła się półgębkiem. Machino plotkarska, przygotuj się na

komunikat, pomyślała Tania, a na głos spytała:

- Widziałeś kiedy takie tłumy? Nie pamiętam drugiej takiej zwariowanej trzydniówki.

Mel rozejrzał się po zatłoczonej kawiarni, którą wypełniał gwar głosów przerywany pobrzękiwaniem naczyń. Skinieniem głowy wskazał drzwi, przez które oboje widzieli ruchliwą, przelewającą się ciżbę ludzką.

- Jeżeli wydaje ci się, że dziś jest duży tłok, to poczekaj, aż zaczną latać cywilna wersja odrzutowca Lockheed Galaxy.

- Wiem, ledwo dajemy sobie radę z Boeingami 747, ale tysiąc pasażerów zgłaszających się na jeden lot... Panie Boże uchwaj! - powiedziała Tania i wzdrygnęła się. - Wyobrażasz sobie, co będzie się działo przy odbiorze bagażu? Nie chce mi się myśleć.

- Nie chce się o tym myśleć wielu innym, a powinni, i to już teraz. - Odparł.

Spostrzegł z rozbawieniem, że ich rozmowa zdążyła już zejść na tematy lotnicze. Samoloty i linie lotnicze fascynowały Tanię, lubiła o nich rozmawiać. On zresztą też, co było jednym z powodów, że dobrze się czuł w jej towarzystwie.

- Komu nie chce się myśleć?

- Tym, którzy kierują wszystkim, co się dzieje na ziemi - lotniskami i ruchem naziemnym. Zachowują się tak, jakby dzisiejsze odrzutowce miały latać wiecznie. Wydaje im się, że jeżeli będą siedzieć cicho, to nowe wielkie samoloty sobie pójdą i nie będą zawracać nam głowy. A więc po co nam dostosowane do nich urządzenia naziemne?

- Ale przecież na lotniskach dużo się buduje. Widać to na każdym kroku - powiedziała Tania w zamyśleniu.

Mel poczęstował ją papierosem, ale odmówiła potrząsając głową. Zapalił sam i dopiero odpowiedział:

- Buduje się, ale jest to głównie łatanina, zmiany i uzupełnienia na lotniskach zbudowanych w latach pięćdziesiątych i na początku sześćdziesiątych. Nie jest to polityka dalekowzrocza. Są wyjątki, jak Los Angeles, a także Tampa na Florydzie i Fort Worth w Dallas. Będą to pierwsze spośród nielicznych lotnisk na świecie gotowych na przyjęcie nowych odrzutowców gigantów i samolotów ponadźwiękowych. Dobrze się

sprawy mają w Kansas City, Houston i Toronto. San Francisco ma plan lotniska, chociaż może on nie wypalić z politycznych względów. Poza tym w Ameryce Północnej nie ma nic specjalnie godnego uwagi.

- A w Europie?

- W Europie normalka, z wyjątkiem Paryża, gdzie nowe lotnisko Nord na miejsce Le Bourget będzie jednym z najlepszych. W Londynie panuje taki bałagan, jaki potrafią stworzyć tylko Anglicy. - Urwał, zastanawiając się. - Nie powinniśmy jednak krytykować innych, u nas też jest źle. Nowy Jork jest przerażający, nawet przy zmianach na lotnisku Kennedy'ego, po prostu brak mu przestrzeni powietrznej. W przyszłości mam zamiar jeździć tam pociągiem. Waszyngton ledwie dyszy, lotnisko krajowe, a można się udusić. Lotnisko Dullesa to krok w bok. A Chicago obudzi się któregoś dnia o dwadzieścia lat w tyle. - Umilkł. - Pamiętasz warunki na lotniskach zaprojektowanych dla samolotów DC-4 i Constellation, parę lat temu, kiedy zaczęły latać pierwsze odrzutowce?

- Pamiętam - odpowiedziała Tania. - Pracowałam na takim lotnisku. W normalne dni nie można się było ruszyć, a przy większym ruchu nie było czym oddychać. To tak, jakby urządzić baseballowe mistrzostwa kraju w piaskownicy.

- Lata siedemdziesiąte będą o wiele, wiele gorsze - powiedział Mel. - I to nie tylko ze względu na natłok pasażerów. Pojawią się inne wąskie gardła.

- Na przykład co?

- Na przykład korytarze powietrzne i kontrola ruchu, ale to całkiem inna historia. Naprawdę wielkim problemem, jak dotąd w zasadzie nie dostrzeganym w planowaniu lotnisk, jest to, że nadchodzi, i to szybko, dzień, kiedy przewóz towarów drogą powietrzną przewyższy ruch pasażerski. Tak było z każdą formą transportu, począwszy od czółna z kory brzozonej. Z początku przewozi się ludzi plus trochę ładunków, ale w niedługim czasie towarów robi się więcej niż ludzi. W lotnictwie jesteśmy tego bliżsi, niż się powszechnie sądzi. Kiedy transport towarów okaże się najważniejszy, co nastąpi w ciągu najbliższej dekady, wiele obecnych rozwiązań będzie przestarzałych. Chcesz zobaczyć, w jakim kierunku idą zmiany, to przyjrzyj się młodym, którzy wchodzą teraz do zarządów linii lotniczych. Jeszcze niedawno prawie nikt nie chciał pracować w działach transportu, uważano to za działalność na zapleczu; obsługa pasażerów - to była atrakcja. Ale koniec z tym! Teraz co inteligentniejsi idą do transportu. Wiedzą, gdzie jest

przyszłość i duże awanse.

Tania roześmiała się.

- A ja będę staroświecka i zostanę przy ludziach - powiedziała. - Transport towarów jakoś...

Do stolika podeszła kelnerka.

- Dań specjalnych już nie ma - oznajmiła - a jeżeli przyjdzie jeszcze więcej ludzi, to w ogóle mało co zostanie.

Zamówił dwie kawy, kanapkę ze smażonym jajkiem dla siebie i cynamonową grzankę dla Tani. Po odejściu kelnerki uśmiechnął się.

- Zdaje się, że wstawiłem mowę. Przepraszam - powiedział.

- Może potrzebne ci są takie ćwiczenia - odparła przyglądając mu się z zaciekawieniem. - Ostatnio nie przemawiałeś często.

- Nie jestem już przewodniczącym Rady Dyrektorów Lotnisk. Nie jeżdżę tak często do Waszyngtonu ani gdzie indziej.

Nie były to jednak wszystkie powody, dla których nie wygłaszał już przemówień i był mniej wystawiony na widok publiczny. Podejrzał, że Tania o tym wie.

Tak się dziwnie złożyło, że to właśnie jedno z jego przemówień ich zbliżyło. Na posiedzeniu zorganizowanym przez towarzystwa lotnicze Mel omawiał kierunki rozwoju lotnictwa i mówił o opóźnieniu jego organizacji naziemnej w stosunku do postępu w powietrzu. Skorzystał z okazji i na próbę wygłosił przemówienie, z którym zamierzał wystąpić tydzień później na forum krajowym. Tania należała do delegatów linii Trans America i nazajutrz przysłała mu jeden ze swoich pisanych małymi literami liścików, który brzmiał:

“panie b.

mowa wspaniała, my ziemscy niewolnicy, oklaskiwaliśmy pana za stwierdzenie, że planisci od lotnisk śpią przy rysownicach. Ktoś musiał to powiedzieć. Można coś podsunąć? mowa byłaby żywsza, gdyby było mniej faktów, a więcej o ludziach, kiedy pasażer jest w brzuchu (samolotu czy wieloryba - vide jonasz), myśli tylko o sobie, nie o systemie. Orville + wilbur na pewno czuli to samo.

tl.”.

List ten nie tylko go rozśmieszył, ale dał do myślenia. Mel uświadomił sobie, że

istotnie skoncentrował się na faktach i systemach, a pominął żywych ludzi. Przeredagował więc przemówienie, przesuując akcenty zgodnie z sugestiami Tani. W rezultacie było to najbardziej udane wystąpienie w całej jego karierze. Gorąco je oklaskiwano i komentowano szeroko poza granicami kraju. Zadzwoił później do niej z podziękowaniami. To właśnie wtedy zaczęli się spotykać.

Myśl o pierwszym liście Tani przypomniała mu liścik, który przysłała mu tego wieczoru.

- Dziękuję, że mnie uprzedziłaś o raporcie komisji odśnieżania. Ciekawe, jakim trafem udało ci się przeczytać go przede mną.

- To żadna tajemnica. Był przepisywany w naszym biurze. Widziałam, jak nasz kapitan Demerest go sprawdza i parska śmiechem.

- Vernon ci go pokazał?

- Nie, ale rozłożył przed sobą, a ja umiem świetnie czytać do góry nogami. To mi przypomina, że nie odpowiedziałeś na moje pytanie: dlaczego twój szwagier cię nie lubi?

Mel skrzywił się.

- Chyba wie, że specjalnie za nim nie przepadam - odparł.

- Mógłbyś mu teraz to powiedzieć. Oto nasz wielki człowiek we własnej osobie - rzekła Tania, skinieniem głowy wskazując kasę.

Mel obejrzał się.

Kapitan Vernon Demerest z linii Trans America odliczał właśnie drobne płacąc rachunek. Jego wysoka, barczysta, rzucająca się w oczy postać górowała nad otoczeniem. Miał na sobie zwykłą marynarkę z wysoko gatunkowego tweedu i spodnie z nieskazitelnym kantem, a mimo to biła od niego władczość. Mel pomyślał, że wygląda jak generał armii, chwilowo po cywilnemu. Twarz Demeresta o mocnych, arystokratycznych rysach była poważna. Rozmawiał ze starszym kapitanem w mundurze linii Trans America, który mu towarzyszył. Wyglądało, że go instruuje, bo tamten kiwał potakująco głową. Demerest rozejrzał się przelotnie po kawiarni i zauważywszy Mela z Tanią uklonił się chłodno i zdawkowo, a potem spojrzął na zegarek, rzucił ostatnie słowo swojemu rozmówcy i wyszedł.

- Chyba się śpieszył - powiedziała Tania. - Ale jeżeli gdzieś się wybiera, to nie na długo. Kapitan D. prowadzi dziś lot numer dwa do Rzymu.

- Złoty Okręt?

- Ni mniej, ni więcej. Szanowny pan, jak widzę, czyta nasze reklamy.

- Trudno tego uniknąć.

Mel, tak jak miliony wielbicieli podziwiających czterobarwne dwustronicowe wkładki w pismach Life, Look, Post i innych amerykańskich magazynach ilustrowanych, wiedział, że lot numer dwa linii Trans America, Złoty Okręt, jest specjalnym, prestiżowym lotem tego towarzystwa. Wiedział też, że samolot ten prowadzą tylko najstarsi i najbardziej zasłużeni kapitanowie tych linii.

- Panuje chyba powszechna zgoda co do tego, że Vernon jest jednym z najlepszych latających pilotów - powiedział Mel.

- O tak, jak najbardziej. Latających i nadętych - odparła Tania, zawahała się, a potem wyznała: - jeżeli jesteś w nastroju do plotek, to powiem ci, że nie ty jeden nie lubisz swojego szwagra. Słyszałam niedawno, jak któryś z naszych mechaników ubolewał, że nie ma już samolotów ze śmigłami, bo liczył na to, że Demerest kiedyś się w nie wkręci.

- To okrutne - rzekł ostro Mel.

- Owszem. Wolę to, co podobno powiedział nasz prezes, pan Youngquist. O ile mi wiadomo, wydał następujące polecenie względem kapitana Demeresta: "Trzymajcie tego bufona z daleka ode mnie, ale miejsca załatwiajcie mi na jego loty".

Mel roześmiał się. Znając obu, był pewien, że ta cięta uwaga jest prawdziwa. Nie powinien wdawać się w rozmowy o Vernonie, ale wiadomość o raporcie i myśl o drobnych nieprzyjemnościach, jakie on spowoduje, wciąż mu dokuczała. Zastanawiał się, dokąd wybrał się jego szwagier i czy chodzi o jakąś przygodę miłosną, których, jak mówiono, miał wiele. Spojrzał w stronę głównej hali i stwierdził, że Demeresta wchłonął już tłum za drzwiami.

Siedząca po drugiej stronie stolika Tania wygładziła spódnice szybkim głaśnięciem, na które zwrócił uwagę już przedtem i które mu się podobało. Ten nawyk przypomniał mu, że niewiele kobiet wygląda tak dobrze w mundurze, który często pozbawia je kobiecości.

Wiedział, że niektóre towarzystwa lotnicze nie wymagają od starszych rangą pracowników noszenia uniformu, jednakże w liniach Trans America ceniono wrażenie

autorytetu, jakie dawał elegancki błękit i złoto munduru. Dwa złote wykończone białą nicią otoki na rękawach informowały o stanowisku i służbowym starszeństwie Tani.

- Być może niedługo zrzucę mundur - powiedziała, jakby odgadując jego myśli.

- Jak to?

- Kierownik naszego oddziału ma być przeniesiony do Nowego Jorku, zastępca kierownika awansuje, a ja zgłosiłam chęć objęcia jego stanowiska.

Mel spojrział na nią z mieszaniną podziwu i zaciekawienia.

- Jestem pewien, że je otrzymasz. I na tym wcale się nie skończy - rzekł.

Tania uniosła brwi.

- Myślisz, że mogłabym dojść do wiceprezesury? - spytała.

- Jestem tego pewien. Oczywiście jeśli tego chcesz. Być kobietą na stanowisku i w ogóle...

- Sama nie wiem, czy tego chcę, czy nie - odparła cicho. Kelnerka przyniosła to, co zamówili. - Czasem my, kobiety pracujące, nie mamy dużego wyboru - podjęła, kiedy znów zostali sami. - Jeżeli nie odpowiada nam praca na tym samym stanowisku aż do emerytury, a wielu nie odpowiada, to jedynym wyjściem jest awansować.

- Wykluczasz małżeństwo?

Tania sięgnęła po grzankę z cynamonem.

- Nie wykluczam. Ale raz mi ono nie wyszło, więc może nie wyjść i drugi. A poza tym nie ma wielu amatorów - i jeszcze do tego odpowiednich - na używaną pannę młodą z dzieckiem.

- Mógłby ci się trafić wyjątek.

- Tak samo jak wygrana na loterii. Mój drogi, wiem z doświadczenia, że mężczyźni nie lubią kobiet, które mają czymś związane ręce. Spytaj mojego byłego męża. Naturalnie jeżeli go znajdziesz, bo mnie się to dotąd nie udało.

- Odszedł po urodzeniu dziecka?

- Ależ skąd! Oznaczałoby to dla niego pół roku obowiązków. O tym, że jestem w ciąży, powiedziałam mu chyba w czwartek, nie mogłam już dłużej się z tym kryć. A w piątek, kiedy wróciłam z pracy, nie było jego ubrania. Ani samego Roya.

- I więcej go nie widziałaś?

Tania potrząsnęła głową.

- To w końcu tylko uprościło rozwód - porzucenie - bez komplikacji w rodzaju innej kobiety. Muszę być jednak sprawiedliwa. Roy nie był najgorszy. Nie oczyścił naszego wspólnego konta bankowego, co mógł zrobić. Przyznaję, że czasem zastanawiałam się, czy to przez uprzejmość, czy po prostu zapomniał. Tak czy owak, miałam całe te osiemdziesiąt dolarów dla siebie.

- Nie mówiłaś mi o tym.

- A powinnam?

- Może, dla współczucia.

Potrząsnęła głową.

- Gdybyś mnie lepiej rozumiał, wiedziałbyś, że mówię ci o tym tylko dlatego, że nie potrzebuję współczucia. Wszystko ułożyło się dobrze - powiedziała z uśmiechem. - Może nawet zostanę wiceprezeską linii lotniczych. Sam tak przed chwilą powiedziałeś.

- O rany! zobacz, która godzina! - powiedziała głośno kobieta przy sąsiednim stoliku.

Mel odruchowo spojrział na zegarek. Od chwili gdy wyszedł od Danny'ego Farrowa z dyspozytorni odśnieżania, upłynęły trzy kwadranse.

- Nie odchodź - zwrócił się do Tani wstając od stolika. - Muszę zadzwonić.

Przy kasie, gdzie był telefon, wykręcił jeden z zastrzeżonych numerów dyspozytorni odśnieżania.

- Chwileczkę - odezwał się Danny Farrow. - Miałem do ciebie dzwonić - powiedział po chwili. - Dostałem właśnie meldunek o tym unieruchomionym Boeingu.

- No to mów.

- Wiesz, że linie Aereo Mexican poprosiły o pomoc TW

- Tak.

- No więc mają tam teraz ciężarówki, dźwigi i Bóg wie co jeszcze. Pas i droga są kompletnie zablokowane, ale nadal nie ruszyli tego cholernego samolotu z miejsca. Najświeższa wiadomość jest taka, że z TW posłano po Patroniego.

- To dobrze, tylko szkoda, że nie wcześniej - odparł Mel.

Joe Patroni był szefem obsługi technicznej TW, niezastąpionym w razie awarii. Był pełnym inicjatywy realistą i bliskim kumplem Mela.

- Podobno próbowali ściągnąć go od razu - dodał Danny. - Ale był w domu i nie

mogli się do niego dodzwonić. Ta wichura pozrywała, zdaje się, dużo kabli telefonicznych.

- Jesteś pewien, że go zawiadomiono?

- Ci z TW są pewni. Mówią, że już wyjechał.

Mel obliczył w myśli. Wiedział, że Joe Patroni mieszka w Glen Ellyn, jakieś dwadzieścia pięć mil od lotniska, skąd nawet przy idealnej pogodzie samochodem jechało się czterdzieści minut. A dziś, przy zasypanych śniegiem drogach i posuwających się w żółwym tempie pojazdach, Patroni miałby szczęście, gdyby pokonał tę trasę w dwukrotnie dłuższym czasie.

- Jeżeli ktoś potrafi dziś ruszyć ten samolot, to tylko Joe - zawyrokował. - Ale nie chcę, żeby do tej pory inni siedzieli z założonymi rękami. Powiedz wszystkim wyraźnie, że pas numer trzy-zero jest nam pilnie potrzebny.

Przypomniał sobie z niechęcią, że chodzi tu nie tylko o względy operacyjne, ale i o to, że samoloty wciąż startują nad Meadowood. Ciekaw był, czy zebranie mieszkańców, o którym wspomniał mu szef wieży, już się rozpoczęło.

- Już im mówiłem - powiedział Danny. - I jeszcze powtórzę. Aha, jest dobra wiadomość, znaleźliśmy tę ciężarówkę z jedzeniem.

- Kierowca zdrów i cały?

- Leżał nieprzytomny pod śniegiem. Silnik był na chodzie i o ile się orientujemy, w szoferce nagromadził się tlenek węgla. Ale kierowcy założyli inhalator i nic mu nie będzie.

- Świetnie! Wyjeżdżam teraz na płytę, żeby samemu sprawdzić, jak się sprawy mają. Skontaktuję się z tobą przez radiotelefon.

- Ciepło się ubierz - poradził Danny. - Pogoda podobno koszmarna.

Kiedy Mel wrócił, Tania jeszcze siedziała przy stoliku, ale szykowała się do wyjścia.

- Zaczekaj - powiedział. - Ja też idę.

Wskazała na jego nie naruszoną kanapkę.

- A kolacja? - spytała. - Jeżeli to ma być kolacja.

- Na razie mi wystarczy - odparł. Ugryził duży kęs, popił go szybko kawą i wziął palto. - Zresztą kolację i tak jem dzisiaj na mieście.

Kiedy płacił rachunek, do kawiarni weszło dwóch kasjerów z towarzystwa Trans America. Jednym z nich był kontroler kasowy, z którym Mel rozmawiał wcześniej. Kontroler zauważył Tanię i podszedł do nich.

- Przepraszam, panie Bakersfeld... Pani Livingston, szef pani szuka. Znowu ma kłopot - powiedział.

- Pozwoli pan, że zgadnę, o co chodzi - rzekł Mel. - Znowu ktoś cisnął rozkładem lotów.

- Nie - odparł kontroler uśmiechając się. - Jeżeli ktoś dziś jeszcze rzuci rozkładem, to pewnie ja. Tym razem chodzi o gapowicza z lotu numer osiemdziesiąt z Los Angeles.

- Tylko o to? - zdziwiła się Tania.

Pasażerami na gapę, mimo że przydarzali się wszystkim liniom lotniczym, rzadko kiedy się przejmowano.

- Z tego co słyszałem, to jakiś unikat - odparł kontroler. - Kapitan przesłał wiadomość przez radio, a do wejścia dla pasażerów przylatujących poszedł strażnik. Nie wiem, w czym problem, w każdym razie wzywają panią.

Pożegnał ich przyjaznym skinieniem ręki i wrócił do swojego kolegi.

Wyszli z kawiarni do głównej hali. Zatrzymali się przy windzie, która miała zawieść Mela do garażu w suterenie, gdzie stał zaparkowany jego samochód.

- Tylko bądź ostrożny - przestrzegła go Tania. - Nie wjedź pod jakiś samolot.

- Jeżeli wjadę, to na pewno się o tym dowiesz - odparł i zarzucił na siebie grube palto. - Ten twój gapowicz ciekawie się zapowiada. Postaram się zajrzeć do ciebie przed wyjściem i dowiedzieć się, o co chodzi. - Zawahał się, po czym dodał: - Będę miał powód, żeby jeszcze raz się dziś z tobą spotkać.

Stali blisko siebie. Jednocześnie wyciągnęli ręce i ich dłonie spotkały się.

- Czy potrzebny jest powód? - spytała cicho Tania.

Zjeżdżając windą Mel czuł jeszcze ciepłą gładkość jej skóry i słyszał jej głos.

4.

Joe Patroni, tak jak powiedziano Melowi Bakersfeldowi, był właśnie w drodze z domu na lotnisko. Ten dobrze zbudowany, pewny siebie pół-Włoch, pół-Amerykanin, szef obsługi technicznej linii TW, wyruszył samochodem ze swej podmiejskiej willi w stylu rancho przed mniej więcej dwudziestoma minutami. Tak jak to przewidział Mel, jechało mu się wyjątkowo wolno.

W tej chwili jego samochód buick wildcat, utknął w korku ulicznym. Z przodu i z tyłu, jak okiem sięgnąć, dostrzegał inne pojazdy. Czekaając, oświetlony tylnymi światłami samochodu przed nim, Patroni zapalił nowe cygaro.

Wokół jego osoby urosła legenda, dotycząca zarówno jego życia prywatnego, jak i zawodowego.

Początkowo pracował jako pomocnik mechanika w warsztacie samochodowym. Niedługo potem wygrał ów warsztat w kości od swojego pracodawcy, tak że zamienili się rolami. Tym sposobem młody Joe odziedziczył przeróżne długi, w tym jeden, który uczynił go właścicielem starego, zniszczonego dwupłatowca Waco. Dzięki pomysłowości i smykałce do mechaniki wyremontował samolot, a potem latał na nim z powodzeniem nie korzystając z lekcji pilotażu, bo nie było go na nie stać.

Samolot i funkcjonowanie jego mechanizmu pochłonęły go do tego stopnia, że skusił byłego pracodawcę na jeszcze jedną rozgrywkę w kości i pozwolił mu wygrać warsztat z powrotem. Wówczas rzucił pracę w warsztacie i zatrudnił się jako mechanik samolotowy. Ukończył szkołę wieczorową, został starszym mechanikiem, a potem majstrem ze sławą fachowca pierwszej klasy. Jego brygada potrafiła wymienić silnik szybciej, niż przewidywał producent samolotu, i to całkiem niezawodnie. Po jakimś czasie, ilekroć trafiła się pilna robota albo trudna naprawa, posyłano po Patroniego.

Do jego sukcesu przyczynił się fakt, że nigdy nie tracił czasu na dyplomację. Zawsze od razu przechodził do rzeczy - dotyczyło to zarówno ludzi, jak i samolotów. Nie miał żadnego respektu dla stanowisk i rang i ze wszystkimi był jednakowo szczerzy, także z dyrektorami swoich linii.

Pewnego razu, o czym wspominało do tej pory, Patroni wyszedł z pracy i nic nikomu nie mówiąc poleciał do Nowego Jorku. Wiózł ze sobą pakunek. W

majestatycznej siedzibie zarządu TW w centrum Manhattanu bez uprzedzenia i żadnych wstępów wkroczył prosto do gabinetu prezesa. Otworzywszy pakunek, położył na nieskazitelnie czystym biurku powalany smarem, zdemontowany gaźnik.

Prezesa, do którego nikt nie umówiony nie miał dostępu i który w ogóle nie słyszał o Patronim, o mało nie trafił szlag, ale intruz oświadczył:

- Chcesz pan stracić parę samolotów, to mnie pan wyrzuc. A jak nie, to siadaj pan i słuchaj.

Patroni zapalił cygaro, a prezes usiadł i słuchał. Potem wezwał swojego zastępcę do spraw technicznych, który po jakimś czasie kazał wprowadzić usprawnienie gaźnika, o które Patroni walczył od miesięcy.

Szef obsługi technicznej TW w Lincoln otrzymał później oficjalną pochwałę, a historia ta powiększyła stale rosnący zbiór anegdot o nim. Wkrótce potem awansował na starszego inspektora, a po kilku latach powierzono mu obecne, ważne stanowisko.

Wedle innej plotki, dotyczącej jego życia osobistego, Patroni kochał się ze swoją żoną Marią prawie co noc, tak jak inni mężczyźni rozkoszują się przed kolacją szklaneczką czegoś mocniejszego. Była to prawda. Szczerze mówiąc, tym właśnie był zajęty, kiedy dzwoniło z lotniska.

Według tej samej plotki Patroni kochał się tak, jak robił wszystko inne, to znaczy, nie wyjmując długiego, cienkiego cygara, wetkniętego beztrąsko w kącik ust. Nie była to prawda, a przynajmniej już nie wtedy. Maria, ugasiwszy w pierwszych latach ich małżeństwa kilka płonących poduszek, w czym pomogły jej wiadomości zdobyte na kursach dla stewardes linii TW, stanowczo zabroniła mu palenia cygar w łóżku. Joe zastosował się do tego zakazu, bo kochał żonę. A miał powody. Kiedy się pobierali, była najpopularniejszą i najładniejszą stewardesą wszystkich linii lotniczych, a po dwunastu latach małżeństwa i urodzeniu trojga dzieci wytrzymywała konkurencję większości następczyń. Niektórzy głośno wyrażali zdziwienie, że Maria, za którą uganił się kapitanowie i pierwsi oficerowie, wybrała akurat Patroniego. Ale Joe, nawet jako młody brygadzysta obsługi technicznej, którym był, kiedy się poznali, miał w sobie coś, a poza tym uszczęśliwiał ją pod każdym względem.

Inną jego cechą było to, że nigdy nie tracił głowy w chwilach wymagających natychmiastowego działania. Przeciwnie, bardzo szybko oceniał każdą sytuację, ustalając

rząd ważności. W przypadku unieruchomionego Boeinga 707 instykt podpowiedział mu, że problem ten należy do stosunkowo pilnych, co oznaczało, że ma czas albo na dokończenie tego, co robi, albo na zjedzenie kolacji, ale nie na jedno i drugie. W związku z tym zrezygnował z kolacji. Zaraz potem Maria pognąła w szlafroku do kuchni i zrobiła mu kilka kanapek, żeby zjadł je w trakcie dwudziestopięciomilowej drogi na lotnisko. Jedną z nich pogryzał właśnie teraz.

Wezwanie na lotnisko po całym dniu pracy nie było dla niego niczym nowym, jednakże, jak sięgał pamięcią, jeszcze nigdy nie wzywano go w tak złą pogodę. Wszędzie widać było skutki trzydniowej śnieżycy, sprawiające, że prowadzenie samochodu wymagało wysiłku i było niebezpieczne. Po obu stronach ulic ciągnęły się olbrzymie zwały śniegu, który padał bez przerwy w ciemnościach. Na bezkolizyjnych autostradach i innych drogach jazda odbywała się w żółtym tempie albo wcale. Nawet przy oponach śniegowych, w które wyposażony był jego buick, przyczepność była słaba. Wycieraczki i odszraniarki ledwie mogły się uporać z zacinającym śniegiem na dworze i parą w środku, zaś przednie reflektory oświetlały tylko krótkie odcinki drogi przed samochodem. Unieruchomione pojazdy, niektóre porzucone przez kierowców, zamieniły ulice w tory przeszkód. Było jasne, że w taką noc wyjadą z domu tylko ci, którzy mają ważne powody.

Patroni spojrzeli na zegarek. Jego samochód i znajdujący się tuż przed nim stały już od kilku minut. Dalej w przedzie dostrzegał inne pojazdy, również nieruchome, a z prawej jeszcze jedno zatrzymane pasmo ruchu. W dodatku z przeciwnej strony nic od jakiegoś czasu nie nadjeżdżało - z pewnością stało się coś, co spowodowało blokadę wszystkich czterech pasm jezdni.

Upłynęło pięć minut. W przedzie widział ludzi, którzy wysiadali z samochodów i szli przed siebie. Naszykował się, żeby do nich dołączyć. Wziął kurtkę na futrze, ciepło się nią owinał i wciągnął na głowę kaptur, a potem sięgnął po silną latarkę elektryczną, którą zawsze woził ze sobą. Kiedy otworzył drzwiczki samochodu, do środka wtargnęły wiatr i śnieg. Wyśliznął się i szybko je zamknął.

Począł przed siebie, słysząc trzaskanie drzwiczek innych samochodów i głosy wołające "Co się stało?". Ktoś krzyknął: "To wypadek. Paskudny!" W miarę jak się posuwał, w przedzie zaczęły błyskać światła, poruszały się i rozchodziły cienie, które

zmieniły się w ludzkie zbiegowisko.

- Mówię panu, że szybko tego nie uprzątną - odezwał się jakiś głos. - Będziemy tu tkwili ładnych parę godzin.

Z ciemności wyłonił się większy i ciemniejszy cień, częściowo oświetlony trzaskającymi czerwonymi rakietami. Okazało się, że jest to przewrócona na bok ciężarówka. Ciężki osiemnastokołowy pojazd leżał w poprzek drogi blokując wszelki ruch. Część ładunku, skrzynki wypełnione puszkami z żywnością, wypadła na drogę i już znalazło się kilku takich, którzy korzystając z okazji zbierali je, a potem zanosili pośpiesznie do swoich samochodów.

Na miejscu wypadku znajdowały się dwa wozy patrolowe policji stanowej. Policjanci przesłuchiwali kierowcę ciężarówki, któremu chyba nic się nie stało.

- Dotknąłem tylko tych cholernych hamulców - zaklinał się głośno. - A ta krowa rozwalila mi się jak dziwka.

Jeden z policjantów zapisywał coś w notesie.

- Myślisz, że notuje tę końcówkę zdania? - mruknęła jakaś kobieta do mężczyzny obok.

- Akurat dużo to pomoże - krzyknęła inna. Jej głos na wietrze zabrzmiał przenikliwie. - Może byście tak ruszyli tę ciężarówkę?

Podszedł do niej jeden z policjantów. Prawie cały płaszcz miał już zaśnieżony.

- Przy pomocy szanownej pani, proszę bardzo - powiedział.

Kilka osób zachichotało.

- Bezczelne gliny - wymamrotała kobieta.

Z przeciwnej strony przeszkody nadjechał powoli ciągnik holowniczy błyskając żółto pomarańczową lampą sygnałową. Kierowca korzystał z wolnych pasów po nieprawidłowej stronie drogi. Zatrzymał samochód i wysiadł, a kiedy zobaczył rozmiary i pozycję przewróconej ciężarówki, potrząsnął głową z powątpiewaniem.

Patroni przepchał się do przodu. Zaciągnął się cygarem, które zarzyło się czerwono na wietrze, i szturchnął energicznie policjanta w ramię.

- Słuchaj no, synu, w życiu nie ruszycie tego jednym ciągnikiem. To tak jakby zaprząć wróbla do cegły.

Policjant obrócił się.

- Ruszymy, nie ruszymy, ale tu jest rozlana benzyna. Zgaś pan to cygaro.

Patroni puścił mimo uszu jego polecenie, tak jak ignorował prawie wszystkie zakazy dotyczące palenia. Machnął ręką, w której trzymał cygaro, w stronę przewróconej ciężarówki.

- Mało tego - powiedział - stracie tylko czas, mój, swój i wszystkich innych, próbując postawić tę kupę złomu na koła jeszcze dziś. Musicie ją ściągnąć na bok, żeby przepuścić samochody, a do tego trzeba jeszcze dwóch ciągników: jednego z tej strony, żeby pchał, a dwóch z tamtej, do ciągnięcia. - Zaczął się kręcić przy ciężarówce i przyświecając sobie latarką, z różnych stron obejrzał wielki dwuczęściowy wehikuł. Jak zawsze, Patroni był całkowicie pochłonięty rozgryzaniem problemu. Jeszcze raz machnął ręką z cygarem. - Te dwa ciągniki zaczepi się w trzech miejscach. Najpierw, trochę szybciej, pociągną kabinę kierowcy. To wyprostuje wóz. Trzeci ciągnik...

- Chwileczkę - przerwał mu policjant i zawołał jednego ze swoich kolegów. - Hank, jest tu facet, który, z tego, co mówi, zna się na rzeczy.

Po dziesięciu minutach, współpracując z policjantami, Patroni właściwie przejął kierowanie akcją. Zgodnie z jego radą wezwano przez radio dwa dodatkowe ciągniki. Czekać na ich przyjazd kierowca pierwszego przymocował pod kierunkiem Patroniego łańcuchy do osi przewróconej ciężarówki. Akcja nabrała cech skutecznego, zorganizowanego działania, które charakteryzowało wszelkie poczynania energicznego szefa obsługi technicznej TW.

Sam Patroni kilka razy z troską wracał myślami do powodu swojego dzisiejszego wyjazdu z domu i do faktu, że jest mocno spóźniony. Obliczył jednak, że pomoc w odblokowaniu autostrady jest najszybszym sposobem dostania się na lotnisko. Zawrócenie i szukanie objazdu było praktycznie niemożliwe.

- Wrócił do samochodu, żeby skorzystać z radiotelefonu, który założył na prośbę i koszt pracodawców. Połączył się z działem technicznym swoich linii, żeby uprzedzić o opóźnieniu, jemu zaś przekazano wiadomość od Mela Bakersfelda o pilnej potrzebie odblokowania pasa trzy-zero.

- Patroni udzielił przez radiotelefon kilku wskazówek, ale świadom był, że najważniejsze jest to, aby jak najszybciej znalazł się na lotnisku.

Kiedy po raz drugi opuszczał samochód, nadal mocno sypało. Omijając zasy,

które potworzyły się wokół sznura czekających samochodów, pobiegł do tarasującej drogę ciężarówki i z ulgą stwierdził, że przyjechał już pierwszy z dwu dodatkowych ciągników.

5.

Winda zawiozła Mela do podziemi dworca. Jego ciemnożółty, wyposażony w radiotelefon samochód służbowy stał na parkingu w pobliżu na uprzywilejowanym miejscu.

Mel wyjechał na górę i tam, gdzie wyjazd łączył się z rampą postojową dla samolotów, od razu zaatakowała go śnieżycą. Wiatr i wirujący śnieg uderzyły wściekle w przednią szybę. Wycieraczki miały się tam i z powrotem, z trudem oczyszczając mały kawałek szyby. Przez minimalnie uchylone okno wpadł do środka lodowaty powiew i trochę śniegu. Mel zamknął je pośpiesznie. Przeskok z ciepłej przytulności dworca lotniczego w surowe warunki panujące na zewnątrz był szokujący.

Tuż przed nim na stanowiskach przy rampie stały samoloty. W prześwitach pomiędzy śnieżnymi tumanami smagany przez wirujący wokół budynków dworca wiatr widział oświetlone wnętrza kilku samolotów, w których siedzieli już pasażerowie. Część z nich była z pewnością gotowa do odlotu. Czekają, aż wieża pozwoli im zapalić silniki. Ich przedłużające się opóźnienie spowodowane było zablokowaniem pasa trzy-zero. Dalej na płycie lotniska i na pasach majaczyły zamazane kształty i światła nawigacyjne innych samolotów z włączonymi silnikami; podkołowały one niedawno. Zajmowały miejsca postojowe zwane przez pilotów karniakami i miały zająć stanowiska przy rampie, w miarę ich zwalniania. To samo działo się niewątpliwie przy pozostałych siedmiu podjazdach dla samolotów zgrupowanych wokół dworca.

Nastawiony na pasmo kontroli naziemnej radiotelefon w samochodzie Mela ożył z trzaskiem.

- Wieża do Eastern siedemnaście - zaintonował kontroler. - Możesz kołować do pasa pięć. Przetaw się na pasmo swoich linii i czekaj na zezwolenie.

Rozległy się trzaski.

- Eastern siedemnaście. Zrozumiałem.

- Kontrola naziemna, tu PanAm pięćdziesiąt cztery na zewnętrznej drodze kołowania do pasa dwa - pięć. Mam przed sobą dwusilnikową prywatną Cessnę, która jedzie jak żółw. Stoję na hamulcach, żeby utrzymać się za nią.

- PanAm pięćdziesiąt cztery, zaczekaj - polecił kontroler, a po króciutkiej

przerwie dodał: - Kontrola naziemna do cessny siedem, trzy, metro. Skręć w najbliższą przecznicę w prawo, zatrzymaj się i przepuść samolot Pan American.

- Cessna siedem, trzy, metro do kontroli naziemnej - odezwał się nieoczekiwanie przyjemny kobiecy głos. - Już skręcam. Jedź sobie, PanAm, ty landaro.

Rozległ się krótki śmiech, a potem słowa:

- Dziękuję, skarbie. Popraw sobie usta, jak będziesz czekała.

- Wieża do wszystkich samolotów - odezwał się pełen wyrzutu głos kontrolera. - Ograniczyć rozmowy do oficjalnych komunikatów.

Mel wyczuł, że pomimo zwyczajowego, wystudiowanego spokoju, kontroler jest zdenerwowany. Ale kto by nie był przy takiej pogodzie i takim ruchu? Z niepokojem pomyślał znów o swoim bracie, zajęтым nawałą samolotów nieustannie nadlatujących z zachodu.

Rozmowa wieży z samolotami trwała nieustannie, bez przerw pomiędzy poszczególnymi komunikatami. Po zakończeniu którejś wymiany informacji Mel nacisnął guzik swojego mikrofonu.

- Wóz jeden do kontroli naziemnej - powiedział. - Jestem przy stanowisku sześćdziesiąt pięć, jadę do pasa trzy-zero, gdzie stoi unieruchomiony Boeing.

Wysłuchał, jak kontroler podaje instrukcje kołowania dwu kolejnym samolotom, które właśnie wylądowały, a potem usłyszał:

- Wieża do wozu jeden. Zrozumiałem, jedź za DC-9 Air Canada wyjeżdżającym ze stanowiska przed tobą. Przed pasem dwa - jeden zatrzymaj się.

Mel potwierdził odbiór. Widział kanciastą sylwetę wysoko uniesionego zgrabnego ogona samolotu linii Air Canada, który wytaczał się właśnie ze stanowiska przy dworcu.

Wciąż jechał ostrożnie po płycie postojowej w kierunku pola wlotów, wypatrując wszy rampowych, jak pracownicy lotniska nazywali niezliczone pojazdy, które otaczają samoloty na ziemi. Obok tych co zwykle, pojawiło się dziś kilka specjalnych żurawi, które wysoko, na końcu stalowych, przegubowych wysięgników miały ruchome platformy. Sięgając z platform, pracownicy obsługi naziemnej oczyszczali ze śniegu skrzydła samolotów i rozpylali glikol, żeby powstrzymać oblodzenie. Niczym nie osłonięci, sami byli pokryci śniegiem.

Zahamował pośpiesznie, przepuszczając szambiarke pędzącą z płyty postojowej, żeby pozbyć się półtorej tony cuchnącego ładunku, wypompowanego z samolotowych toalet. Miał on być wytryśnięty do maszyny rozdrabniającej w specjalnym budynku, omijanym z daleka przez innych pracowników lotniska, a potem przepompowany do miejskich ścieków. Na ogół proces ten przebiegał sprawnie, chyba że pasażerowie zgłaszali zguby: sztuczne szczęki, portmonetki, portfele, a nawet buty, upuszczone niechcący do samolotowych toalet. Zdarzało się to raz albo dwa w ciągu dnia. Trzeba było wtedy cedić te ładunki i wszyscy liczyli na to, że stracony przedmiot szybko się odnajdzie.

Mel uprzytomnił sobie, że nawet bez nieprzewidzianych wypadków będzie to pracowita noc dla służby sanitarnej. Dyrektorzy lotnisk z doświadczenia wiedzieli, że powodzenie urządzeń sanitarnych, zarówno na ziemi, jak i w powietrzu, wzrasta wraz z pogorszeniem się pogody. Zastanawiał się, ilu ludzi zdaje sobie sprawę, że inspektorzy sanitarni lotniska co godzina otrzymują prognozę pogody i odpowiednio do tego przygotowują się na dodatkowe zajęcia.

Odrzutowiec Air Canada, za którym miał jechać, opuścił już teren dworca i kołował coraz szybciej. Dodał gazu, żeby nie zostać w tyle. Ponieważ wycieraczki ledwo dawały sobie radę ze śniegiem, krzepiące było mieć przed sobą światło na ogonie Douglasa DC-9, służące za punkt orientacyjny. W lusterku Mel dostrzegł zarys drugiego, większego, odrzutowca, kołującego za nim.

- Air France cztery, zero, cztery, pomiędzy tobą a Air Canada jedzie lotniskowy pojazd naziemny - ostrzegł przez radio kontroler.

Dojazd do skrzyżowania, gdzie meksykański Boeing 707 blokował pas trzy-zero, zajął mu kwadrans. Przedtem Mel opuścił strumień kołujących samolotów, które miały odlecieć z pozostałych dwóch czynnych pasów.

Zatrzymał samochód i wysiadł. W panujących ciemnościach i pustce śnieżycy wydawała się gwałtowniejsza i bardziej lodowata niż bliżej dworca. Na wyludnionym pasie startowym wyl wiatr. Pomyślał, że nie zdziwiłoby go, gdyby zjawiły się tu dziś wilki.

- Czy to pan Patroni? - zawołała do niego jakaś ciemna postać.

- Nie! - stwierdził, że też musi podnieść głos, żeby przekrzywić wiatr. - Ale jest

już w drodze.

Mężczyzna zbliżył się. Otulał się ciepłą kurtką, twarz miał siną z zimna.

- Z radością go tu powitamy - powiedział. - Chociaż pojęcia nie mam, co zrobi. Próbowaliśmy chyba wszystkiego, żeby wyciągnąć to draństwo. - Wskazał ręką majaczący za nim ciemny samolot. - Ugrzązł na dobre.

Mel przedstawił się.

- Kim pan jest? - spytał.

- Nazywam się Ingram, panie dyrektorze. Jestem majstrem obsługi technicznej w Aereo-Mexican. Ale w tej chwili wolałbym pracować gdzie indziej.

Rozmawiając podeszli do unieruchomionego Boeinga 707, instynktownie szukając schronienia pod znajdującymi się wysoko nad ich głowami kadłubem i skrzydłami. Pod wielkim brzuchem odrzutowca migotało rytmicznie czerwone światło ostrzegawcze. W jego odblasku pod śniegiem, w który zapadły się głęboko koła samolotu, Mel widział błoto. Na pasie startowym i przyległej drodze kołowania zbite w gromadkę jak zaniepokojeni krewni stały liczne ciężarówki i samochody obsługi, w tym cysterna z paliwem, samochody do przewozu bagażu, furgonetka pocztowa, dwa autobusy dla załogi i huczący wóz silnikowy.

Mel ciaśniej otulił szyję kołnierzem.

- Ten pas jest nam pilnie potrzebny dziś. Co do tej pory zrobiliście? - spytał.

Ingram poinformował go, że w ciągu minionych dwóch godzin przetoczono z dworca staroświeckie schody do wsiadania, przystawiono je do samolotu i sprowadzono pasażerów. Szło to wolno i było niebezpieczne, ponieważ schody zamarzały z taką szybkością, z jaką je oczyszczano. Jedną pasażerkę w starszym wieku zniosło na dół dwóch mechaników. Małe dzieci podawano sobie z rąk do rąk zawinięte w koce. Wszyscy pasażerowie zdążyli już odjechać autobusami, a z nimi stewardesy i drugi oficer. Pozostali pierwszy oficer i kapitan.

- Próbowaliście go ruszyć bez pasażerów?

Ingram potwierdził skinieniem głowy.

- Dwa razy zapalaliśmy silniki - powiedział. - Kapitan dał tyle gazu, ile się odważył. Ale ta maszyna się nie wygrzebie. Zakopuje się tylko jeszcze głębiej.

- A co się dzieje teraz?

- Odciążamy samolot jeszcze bardziej, liczymy, że to coś pomoże.

Ingram dodał, że większość paliwa wypompowwały cysterny, a był to duży ciężar, bo przed odlotem napełniono zbiorniki. Opróżniono komory bagażowe i towarowe. Furgonetka pocztowa właśnie zabierała worki z przesyłkami.

Mel skinął głową. Wiedział, że pocztę zabrano by tak czy owak. Urząd pocztowy na lotnisku minuta po minucie śledził rozkład lotów. Wiedziano tam dokładnie, gdzie są worki z pocztą, i w razie opóźnień jego pracownicy szybko przerzucali przesyłki z jednego samolotu na drugi. Prawdę mówiąc, pocztę z opuszczonego odrzutowca miało się powieść lepiej niż pasażerom. Najdalej za pół godziny miała być w drodze - polecieć innym samolotem i w razie potrzeby inną trasą.

- Macie wszystko, co potrzeba? - spytał Mel.

- Tak, panie dyrektorze - odparł Ingram. - Przynajmniej do tego, co możemy teraz zrobić. Mam tu prawie całą naszą obsługę z Aereo-Mexican, kilkunastu ludzi. Połowa ogrzewa się w tej chwili w jednym z autobusów. Patroni może zechcieć więcej ludzi, zależy od tego, co wymyśli. - Odwrócił się i obrzucił ponurym spojrzeniem samolot. - Jeżeli chce pan wiedzieć, co myślę, to robota będzie długa. Potrzebne nam będą ciężkie żurawie, podnośniki i być może worki pneumatyczne do uniesienia skrzydeł. Na większość tego sprzętu musimy poczekać, aż zrobi się widno. W sumie może nam to zabrać prawie cały jutrzejszy dzień.

- Nie może zająć prawie całego dnia ani nawet tej nocy - oznajmił ostro Mel. - Ten pas musi być odblokowany... - Urwał nagle pod wpływem zaskakującego dreszczu. Był on niespodziewanie, wręcz niesamowicie intensywny.

Mel znowu zadrżał. Zastanawiał się, co to jest. Uspokajał się w duchu, że to ta pogoda, ostry przenikliwy wiatr pędzący przez lotnisko tumany wirującego śniegu. A jednak, o dziwo, odkąd opuścił samochód, aż do tej chwili nie reagował na zimno.

Z przeciwległego krańca lotniska dobiegł go głośniejszy od wiatru grzmot silników odrzutowca, który stopniowo się nasilił, a po starcie samolotu ścichł. Potem wystartował następny odrzutowiec, i jeszcze jeden. Tam, po przeciwnej stronie, wszystko odbywało się jak należy.

A tutaj?

Chyba się nie mylił? Na mgnienie oka tknęło go złowrogie przecucie. Nikły

znak, nic więcej, podszept intuicji, ostrzegającej, że szykują się jakieś większe zmartwienia. Powinien był to oczywiście zignorować; w pragmatycznym systemie zarządzania nie było miejsca na przeczucia i intuicję. Tylko że kiedyś, dawno temu, ogarnęło go takie samo uczucie - przeświadczenie, że spiętrzą się wydarzenia zmierzające do katastrofalnego, niewyobrażalnego finału. Pamiętał ów koniec, któremu nie był w stanie zapobiec... a przynajmniej nie całkowicie.

Spojrzał jeszcze raz na Boeinga. Przykryta śniegiem sylwetka była nieostra. Rozsądek podpowiadał, że z wyjątkiem blokady pasa i niewygody związanej ze startami nad Meadowood, sytuacja jest niegroźna. Zdarzył się drobny wypadek, nikt nie doznał obrażeń, nie było szkód. To wszystko.

- Chodźmy do mojego samochodu - zaproponował majstrowi Aero-Mexican. - Dowiemy się przez radio co się dzieje.

Po drodze przypomniał sobie, że już niedługo Cindy będzie oczekiwać go niecierpliwie na mieście.

W samochodzie było przyjemnie ciepło, ponieważ zostawił włączone grzanie. Ingram mruknął z aprobatą, rozpiął kurtkę i pochylił się, żeby potrzymać ręce w strumieniu ciepłego powietrza.

Mel nastawił radio na pasmo obsługi technicznej.

- Wóz jeden do dyspozytorni odśnieżania - przemówił. - Danny, jestem przy zablokowanym skrzyżowaniu na pasie trzy-zero. Zadzwoń do obsługi TWA i spytaj o Patroniego. Gdzie jest i kiedy przyjedzie. Odbiór.

- Dyspozytornia odśnieżania do wozu jeden - zatrzeszczał w głośniku na tablicy rozdzielczej głos Danny'ego Farrowa. - Zrozumiałem, wykonam. Aha, Mel, dzwoniła twoja żona.

Bakersfeld nacisnął guzik mikrofonu.

- Zostawiła numer telefonu?

- Tak.

- Wóz numer jeden do dyspozytorni odśnieżania. Proszę cię, zadzwoń do niej. Powiedz, że się trochę spóźnię i że przepraszam. Ale najpierw dowiedz się o Patroniego.

- Zrozumiałem. Czekać.

Radio umilkło.

Mel sięgnął do wewnętrznej kieszeni paltka po paczkę Marlboro. Poczęstował Ingrama.

- Dziękuję - powiedział majster.

Zapalili, patrząc na wycieraczki jeżdżące tam i z powrotem po przedniej szybie.

Ingram skinieniem głowy wskazał oświetloną kabinę pilotów w meksykańskim odrzutowcu.

- Tam na górze ten sukinsyn kapitan pewnie wyplakuje się w sombrero - powiedział. - Następnym razem będzie patrzył na niebieskie światła kołowania jak w święty obraz.

- Czy w waszej obsłudze naziemnej pracują Meksykańczycy czy Amerykanie? - spytał Mel.

- Sami Amerykanie. Tylko takie głaby jak my pracują w taką psią pogodę. Wie pan, dokąd był ten lot?

Mel potrząsnął głową.

- Do Acapulco. Zanim się zarył, oddałbym pół roku pieprzenia, żeby nim polecieć - rzekł ze śmiechem Ingram. - Wyobraża pan sobie - człowiek się sadowi, a potem musi wysiadać na taką pogodę. Szkoda, że nie słyszał pan, jak pasażerowie kłęli, zwłaszcza kobiety. Podłapałem dziś parę nowych słówek.

Radio znów ożyło.

- Dyspozytornia odśnieżania do wozu jeden - powiedział Danny Farrow. - Rozmawiałem z TW o Patronim. Mieli od niego wiadomość, że utknął w korku. Przyjedzie najwcześniej za godzinę. Przesyła wskazówki. Wszystko zrozumiałeś?

- Zrozumiałem - odparł Mel. - Dawaj te wskazówki.

Patroni ostrzega, żeby nie wbić samolotu w błoto głębiej, niż jest. Mówi, że o to bardzo łatwo. Dlatego jeżeli ci z Aereo-Mexican nie są całkowicie pewni, co mają robić, to niech wstrzymają się z wszelkimi dalszymi próbami do jego przyjazdu.

Mel spojrział w bok na Ingrama.

- I co na to ci z Aereo-Mexican? - spytał.

Ingram skinął głową ze zrozumieniem.

- Chętnie oddam Patroniemu całe pole do popisu - odparł. - Zaczekamy.

- Zrozumiałeś? Wszystko jasne? - spytał Farrow.

Mel nacisnął kciukiem guzik mikrofonu.

- Jasne.

- Dobrze. Mówię dalej. TW zbiera dodatkową ekipę naziemną do pomocy. Poza tym znów dzwoniła twoja żona. Przekazałem jej, o co prosiłeś.

Mel wyczuł, że Danny waha się, wiedząc, że słuchają go także inni, których radia nastawione są na pasmo obsługi lotniska.

- Nie była zadowolona? - spytał.

- Raczej nie - odparł Farrow, a po krótkiej chwili dodał: - najlepiej zadzwoń jak najszybciej.

Mel mógł iść o zakład, że Cindy była dziś dla Danny'ego bardziej opryskliwa niż zwykle, o czym, jako dobry kolega, nie wspomniał.

Co zaś do meksykańskiego Boeinga, najwyraźniej nie można było zrobić nic więcej aż do przyjazdu Patroniego. Jego rada, żeby nie dopuścić do zapadnięcia się samolotu jeszcze głębiej, była całkowicie sensowna.

Ingram zakładał właśnie długie rękawice i zapinał kurtkę.

- Dzięki za ogrzanie - powiedział i wyszedł w zamieć, szybko zatrzasnąwszy za sobą drzwi.

W chwilę potem Mel zobaczył, jak brnie przez głębokie zasy w kierunku zgromadzonych na pasie pojazdów.

W radio dyspozytornia odśnieżania rozmawiała z obsługą. Odczekał, aż rozmowa się skończy, i nacisnął guzik mikrofonu.

- Tu wóz jeden, Danny. Jadę do korowodu.

Ruszył powoli, posuwając się ostrożnie w ciemnościach wśród zamieci i mając za przewodnika jedynie z rzadka rozsiane światła pasa startowego.

“Korowód”, zarówno szpica, jak i siła napędowa lotniskowego systemu odśnieżania, znajdował się w tej chwili na lewym pasie jeden-siedem. Mel pomyślał ponuro, że za kilka minut przekona się osobiście, czy raport kierowanej przez Demeresta komisji odśnieżania jest zgodny z prawdą, czy to zwyczajna złośliwość.

6.

Obiekt jego rozmyślań, kapitan Vernon Demerest z linii Trans America, znajdował się w tym samym momencie o jakieś trzy mile od lotniska. Jadąc swoim samochodem, Mercedese 230 SL Roadster, nie miał żadnych kłopotów z pokonywaniem miejscowych, niedawno odśnieżonych uliczek, jak podczas wcześniejszej jazdy z domu do portu lotniczego. Wspomagany silnym wiatrem śnieg sypał wciąż obficie, ale jego świeża warstwa na ziemi nie była jeszcze na tyle głęboka, żeby utrudniać prowadzenie samochodu.

Celem, do którego zmierzał, była kolonia dwupiętrowych bloków mieszkalnych niedaleko lotniska, nazywana potocznie przez załogi latające Uliczką Stewardes. Tutaj właśnie mieszkało wiele pracowników wszystkich linii lotniczych mających swoje placówki w międzynarodowym porcie lotniczym Lincoln. Każdy lokal, w którym prowadziły wspólne gospodarstwo dwie lub trzy dziewczyny, miał u wtajemniczonych swój przydomek. Lokale te nazywano gniazdkami.

W gniazdkach tych odbywały się często wesołe prywatki, a czasem znajdowały schronienie miłości, które zdarzały się z dającą się przewidzieć regularnością między stewardesami a członkami załóg latających.

W sumie gniazdka stewardes nie były miejscem ani większych, ani mniejszych swawoli niż inne mieszkania zajmowane przez niezamężne dziewczęta. Różnica polegała na tym, że to, co wychodziło na jaw, dotyczyło personelu latającego.

Takie życie miało swoje uzasadnienie. Zarówno stewardesy, jak i latający mężczyźni, których poznawały: kapitanowie oraz pierwsi i drudzy oficerowie, byli jak jeden mąż ludźmi nietuzinkowymi. Wszyscy osiągnęli pozycję zawodową, upragnioną przez wielu, w drodze twardych, stawiających wysokie wymagania eliminacji, w których mniej utalentowani przepadali ze szczerem. Pozostawali stosunkowo nieliczni, najlepsi i najinteligentniejsi. Wyłoniła się w ten sposób elita bystrych i wykształconych ludzi, pełnych werwy, ochoty do życia i umiejących się nawzajem doceniać.

Demerest doceniał wiele stewardes, a one doceniały jego. Miał więc szereg kolejnych romansów z urodziwymi i inteligentnymi młodymi kobietami, których mogliby pożądać bezskutecznie monarchowie i gwiazdorzy filmowi. Stewardesy, które znali on i

inni piloci i z którymi regularnie sypiali, nie były ani dziwkami, ani dziewczynami łatwymi. Były to osoby pełne życia, wrażliwe i warte grzechu, które ceniły sobie wysoką jakość i sięgały po nią, skoro i tak była łatwo dostępna.

Ta, która sięgnęła po nią, by tak rzec, w osobie Vernona Demeresta i najwyraźniej miała chęć robić to dalej, była atrakcyjną, czarnowłosą rodowitą Angielką i nazywała się Gwen Meighen. Córka rolnika, przed dziesięciu laty jako osiemnastoletnia dziewczyna opuściła dom rodzinny i przyjechała do Stanów Zjednoczonych. Przed podjęciem pracy w liniach Trans America krótko pracowała jako modelka w Chicago. Być może dzięki urozmaiconym doświadczeniom łączyła nieskrępowany erotyzm w łóżku z elegancją i stylem poza nim.

Właśnie do niej jechał Demerest.

Później tego wieczoru mieli polecieć razem do Rzymu samolotem Złoty Okręt linii Trans America. Demerest miał dowodzić w kabinie pilotów, a Gwen pełnić funkcję starszej stewardesy z tyłu, w kabinach pasażerskich. W Rzymie czekał załogę trzydniowy postój, a drugą, odpoczywającą w tej chwili we Włoszech, powrotny lot ich samolotem do Lincoln.

Słowo "postój" było od dawna oficjalnie przyjęte przez towarzystwa lotnicze i używano go z całą powagą. Możliwe, że ten, kto wprowadził to określenie, miał poczucie humoru, w każdym razie załogi samolotów często nadawały mu obok oficjalnego - znaczenie praktyczne. Demerest i Gwen po przyjeździe do Rzymu zamierzali wyjechać natychmiast do Neapolu na czterdziestoosmiodzinny wspólny "postój". Mając przed sobą perspektywę takiej idylli, Demerest uśmiechnął się do siebie. Zbliżał się już do Uliczki Stewardes, a przypominając sobie, jak pomyślnie poszły mu tego wieczora inne sprawy, uśmiechnął się jeszcze szerzej.

Przyjechał na lotnisko wcześniej, pożegnawszy się przedtem z żoną, Sarą, która spokojnie, jak to ona, życzyła mu przyjemnego lotu. Dawniej pod nieobecność swojego pana i władcy zajęłaby się haftem lub robótkami na drutach. Teraz wiedział, że zaraz po jego wyjściu pochłonie ją klub curlingowy, (Curling - szkocka gra na lodzie. Gra się w niej dużymi okrągłymi kamieniami (przyp. red.). brydż i amatorskie malowanie, którymi wypełniała sobie życie.

Spokój Sary i związana z nim w sposób naturalny ociężałość były cechami, które

nauczył się akceptować, a nawet, przewrotnie cenić. Powroty do domu między lotami a sypaniem z kobietami ciekawszymi od niej nazywał w myślach, a czasem i wobec zaprzyjaźnionych kolegów, “odstawką do hangaru”. Ze swojego małżeństwa czerpał jeszcze jedną korzyść. Dopóki istniało, kobiety, z którymi romansował, mogły się kochać i domagać, czego tylko chciały - poza najważniejszym - że się z nimi ożeni. Była to asekuracja na wypadek nierozważnego czynu popełnionego w gorączce pożądania. Był też pewien, że podejrzewa go o flirty, jeżeli nie świadomie, to przynajmniej instynktownie. Ale, rzecz charakterystyczna, wołała o nich nie wiedzieć, a on z radością podtrzymywał taki układ.

Było mu dziś przyjemnie z jeszcze jednego powodu - chodziło o raport komisji odśnieżania, w którym zgnoił swojego zarozumiałego szwagra, Mela Bakersfelda.

Był zresztą wyłącznym autorem tego krytycznego sprawozdania. Pozostali dwaj przedstawiciele linii lotniczych zasiadający w komisji uznali początkowo, że w tak wyjątkowych warunkach kierownictwo lotniska robi, co może. Sprzeciwił się tej opinii. Wreszcie tamci dali się przekonać i zgodzili się, aby sam napisał raport, co też zrobił z całą zjadliwością, na jaką było go stać. Nie dbał o to, czy oskarżenie jest zgodne z prawdą. A zresztą, czy można być czegokolwiek pewnym, kiedy wszędzie leży tyle śniegu? Zadbał jednak o to, żeby szeroko rozpowszechniony raport wywołał jak największe zakłopotanie i irytację Bakersfelda. Robiono właśnie odbitki kserograficzne do rozesłania wiceprezesom wszystkich towarzystw lotniczych w regionie, jak również ich zarządom w Nowym Jorku i innych miastach. Wiedząc, że wszyscy lubią mieć kozła ofiarnego odpowiedzialnego za opóźnienia, miał pewność, że po rozesłaniu raportu rozdzwonią się telefony i rozpiszą dalekopisy.

Pomyślał z zadowoleniem, że mała, ale dająca satysfakcję zemsta została dokonana i że teraz jego utykający szwagier ćwierć-inwalida dobrze się zastanowi, zanim ponownie zrazi do siebie jego i stowarzyszenie pilotów, na co pozwolił sobie publicznie przed dwoma tygodniami.

Demerest skręcił i wjechał swoim Mercedesem na parking przy bloku. Płynnie zatrzymał samochód i wysiadł. Spostrzegł, że przyjechał trochę za wcześnie, kwadrans przed umówioną godziną, o której obiecał zabrać Gwen na lotnisko. Postanowił jednak, że wejdzie na górę.

Swoim kluczem otworzył drzwi i wszedł do budynku nućąc pod nosem, a kiedy uświadomił sobie, że jest to melodia "O sole mio", uśmiechnął się. A właściwie czemu nie, pomyślał. W sam raz Neapol... zamiast śniegu ciepły wieczór, widok na oświetloną gwiazdami zatokę, cicho grające mandoliny, chianti do kolacji, a obok Gwen... wszystko za niecałe dwadzieścia cztery godziny. Tak, jak najbardziej, "O sole mio"! Nie przestał nucić.

Wjeżdżając windą na górę przypomniał sobie o jeszcze jednej przyjemnej rzeczy. Lot do Rzymu powinien być łatwy.

Tego wieczora, mimo że to on miał dowodzić Złotym Okrętem, czekało go niewiele pracy przy prowadzeniu samolotu. A to z tego powodu, że miał lecieć jako kapitan kontrolujący. Do tego lotu przydzielono innego kapitana z czterema paskami, Ansona Harrisa, niemal dorównującego mu stażem, a mającego zasiąść w lewym fotelu kapitańskim. On sam miał siedzieć w prawym, który normalnie zajmował pierwszy oficer, i obserwować, a potem napisać sprawozdanie z poczynań Harrisa.

Lot kontrolny wynikał stąd, że Harris postanowił przenieść się z krajowych lotów linii Trans America na międzynarodowe. Zanim jednak mógł zacząć latać jako pełnoprawny pilot międzynarodowy, musiał odbyć dwa loty na trasach zagranicznych w asyście pilota posiadającego kwalifikacje instruktora. Demerest spełniał te warunki.

Po dwóch sprawdzianach, z których dzisiejszy był drugim, przed powierzeniem Harrisowi dowodzenia lotami międzynarodowymi czekał go jeszcze ostateczny egzamin pod okiem starszego kapitana-inspektora.

Sprawdziany takie, podobnie jak przeprowadzane co pół roku loty kontrolne, które musiał odbyć każdy pilot pasażerski, polegały na obserwacji jego umiejętności i zwyczajów pilotażowych. Przeprowadzano je w ramach zwykłych lotów rejsowych, a jedyną wskazówką dla pasażera, że odbywa się taki sprawdzian, była obecność w kabinie pilotów dwóch kapitanów z czterema paskami.

Wprawdzie wobec starszych stażem pilotów poddawanych sprawdzianom nie łagodząco wymagań, to jednak byli oni traktowani przez kolegów ze szczególną uprzejmością. Wyjątek w tym względzie stanowił Vernon Demerest.

Demerest traktował wszystkich kontrolowanych przez siebie pilotów, zarówno młodszych, jak starszych, jednakowo: jak uczniów, którzy coś przeskrobali i wezwano

ich przed oblicze dyrektora. Co więcej, w roli dyrektora zachowywał się nadgorliwie, arogancko, protekcyjnie i surowo. Nie krył się z przekonaniem, że nie ma pilota, który przewyższałby go umiejętnościami. Traktowani w ten sposób koledzy wściekali się w duchu, ale nie mieli innego wyboru, jak tylko siedzieć cicho. Przysięgali potem sobie nawzajem, że kiedy przyjdzie kolej na Demeresta, to zrobią mu sprawdzian tak ostry i złośliwy, jakiego jeszcze nie miał. I zawsze dotrzymywali słowa - z niezmiennym rezultatem - Demerest prowadził maszynę bezbłędnie i nie można mu było nic zarzucić.

Tego popołudnia, w typowy dla siebie sposób, Demerest poprzedził sprawdzian telefonując do domu kapitana Ansona Harrisa.

- Źle się dziś będzie jechać - oznajmił bez żadnego wstępu. - A ja nie lubię, jak ktoś z mojej załogi się spóźnia, więc radzę ci zarezerwować dużo czasu na dojazd do lotniska.

Harrisa, który w ciągu dwudziestu lat wzorowej pracy w towarzystwie Trans America nie spóźnił się ani razu, zatkało z oburzenia. Na szczęście, zanim zdołał coś z siebie wydusić, Demerest odłożył słuchawkę.

Pieniąc się ze złości, ale chcąc mieć całkowitą pewność, że Demerest na niczym go nie przyłapie, przyjechał na lotnisko prawie na trzy godziny przed odlotem, zamiast godzinę, jak miał w zwyczaju. Demeresta, który dopiero co skończył pracę w komisji odśnieżania, spotkał w kawiarni "Pod Chmurką". Vernon był w sportowej marynarce i spodniach; w zapasowy mundur, który przechowywał w szafce na lotnisku, zamierzał się przebrać później. Harris, posiwiasty weteran pilotażu, do którego wielu młodszych kolegów zwracało się "panie kapitanie", miał na sobie służbowy mundur.

- Cześć, Anson - przywitał go Demerest siadając na sąsiednim stołku przy barze. - Widzę, że posłuchałeś mojej dobrej rady.

Harrisowi ręka zacisnęła się nieco mocniej na filiżance z kawą, ale odpowiedział tylko:

- Dobry wieczór, Vern.

- Odprawę przed lotem zaczniemy dwadzieścia minut wcześniej niż zwykle - oznajmił Demerest. - Chcę sprawdzić twoją książkę lotów.

Harris w duchu podziękował Bogu, że ledwie wczoraj żona przejrzała ją i naniósł najnowsze poprawki. Pomyślał, że najlepiej będzie, jak zajrzy do swojej

przegródki pocztowej w biurze dyspozytora. Ten drań gotów mu wytknąć, że nie uwzględnił poprawki ogłoszonej dziś po południu. Żeby zająć ręce, które go swędziały, nabił i zapalił fajkę.

Czuł, że Demerest przygląda mu się krytycznym wzrokiem.

- Nie masz na sobie regulaminowej koszuli - powiedział.

Przez chwilę Harris nie chciał wierzyć, że tamten mówi poważnie. Kiedy jednak pojął, że Demerest nie żartuje, twarz mu spurpurowiała.

Regulaminowe koszule irytowały pilotów linii Trans America, tak samo jak pilotów innych linii lotniczych. Można je było kupić za pośrednictwem pracodawców, kosztowały po dziewięć dolarów sztuka, ale często źle leżały i były wykonane z tkaniny wątpliwej jakości. Można było jednak, co prawda wbrew regulaminowi, zaopatrzyć się na własną rękę w o wiele lepszą i o kilka dolarów tańszą koszulę, a różnica w wyglądzie była ledwie zauważalna. Większość pilotów kupowała i nosiła koszule nieregulaminowe. Robił to także Demerest! Harris kilkakrotnie słyszał, jak Vernon z pogardą wyraża się o koszulach przepisowych i podkreśla lepszą jakość własnej.

Demerest dał znak kelnerce, żeby podała mu kawę, a potem zwrócił się do Harrisa.

- Nie szkodzi - uspokoił go. - Nie zamelduję, że nie masz na sobie przepisowej. Pod warunkiem, że przebierzesz się przed moim lotem.

Spokojnie, spokojnie, ostrzegł się w duchu Harris. Boże święty, żebym tylko nie wybuchł, na co ten złośliwy sukinsyn pewnie czeka. Tylko dlaczego? Dlaczego?

No dobrze. Dobrze. Postanowił, że zniewaga zniewagą, ale przebierze się w regulaminową koszulę. Nie sprawi Demerestowi satysfakcji z wytknięcia mu choćby najdrobniejszego uchybienia. Trudno będzie zdobyć dziś tę koszulę. Spróbuje pożyczyć, zamienić się z innym kapitanem albo pierwszym oficerem. Kiedy im powie dlaczego, chyba uwierzą.

Sam nie mógł uwierzyć.

Ale kiedy przyjdzie pora na lot kontrolny Demeresta... ten najbliższy i wszystkie inne, to... niech go Pan Bóg strzeże.

Harris miał wśród pilotów-inspektorów dobrych przyjaciół.

Niech się trzyma regulaminu w najdrobniejszych szczegółach, bo inaczej...

popamięta mnie ten chytry drań, już ja się o to postaram - zakończył ponure rozmyślenia.

- Ej, Anson! - zawołał Demerest z rozbawieniem. - Odgryzłeś koniec fajki.

Naprawdę odgryzł.

Demerest roześmiał się na to wspomnienie. O tak, dzisiejszy lot na pewno będzie łatwy... dla mnie, pomyślał.

Winda zatrzymała się na drugim piętrze bloku i wrócił myślami do teraźniejszości. Wszedł na wyłożony dywanem korytarz i czując się jak domownik skręcił w lewo do mieszkania, które Gwen dzieliła ze stewardesą linii United. Wiedział od niej, że koleżanka ma całonocny lot. Dzwonkiem przy drzwiach wystukał umówiony sygnał, swoje inicjały w alfabecie Morse'a: pik - pik - pik - pak, pak - pik - pik, i wszedł posługując się tym samym kluczem, którym otworzył drzwi na dole.

Gwen brała prysznic. Słyszał cieknącą wodę. Kiedy podszedł do drzwi jej pokoju, zawołała: "To ty, Vernon?". Nawet współzawodnicząc ze szmerem prysznicy, jej słowa wypowiedziane najczystszym angielskim akcentem, który tak mu się podobał, brzmiały miękko i podniecająco. Nic, dziwnego, że pasażerowie tak ją lubią. Widział, jak rozbajająco, szczególnie na mężczyzn, działa jej naturalny wdzięk.

- Tak, kotku! - zawołał w odpowiedzi.

Na łóżku leżała rozłożona cienka bielizna: majteczki, nylonowe pończochy, przejrzysty staniczek cielistego koloru, taki sam pas i jedwabna ręcznie haftowana halka. Nawet jeśli Gwen nosiła zwykły uniform, to pod nim uznawała tylko kosztowną ekskluzywność. Jego zmysły ożyły, niechętnie odwrócił wzrok.

- Dobrze, że wcześniej przyszedłeś - zawołała znowu. - Przed wyjściem chciałabym z tobą porozmawiać.

- Jasne, mamy czas.

- Jak chcesz, to zrób herbaty.

- Dobrze.

Przekonała go do angielskiego zwyczaju picia herbaty o każdej porze dnia, chociaż zanim poznał Gwen, prawie nigdy jej nie pił. Teraz jednak często prosił o herbatę w domu, co zastanawiało Sarę, zwłaszcza kiedy nalegał, żeby ją prawidłowo zaparzyć.

Wszedł do maleńkiej kuchenki, w której wiedział, gdzie co jest, i postawił na kuchence czajnik. Z kartonu w lodówce napił się mleka. Wolałby szkocką z wodą

sodową, ale tak jak większość pilotów, na dwadzieścia cztery godziny przed lotem nie brał alkoholu do ust. Z przyzwyczajenia zerknął na zegarek. Dochodziła ósma. W tej chwili szykowano dla niego na lotnisku lśniący odrzutowiec dalekiego zasięgu, Boeing 707, którym miał dowodzić na trasie pięciu tysięcy mil podczas lotu do Rzymu.

Usłyszał, że z prysznicu przestała lecieć woda. Znow zaczął nucić pod nosem. Był szczęśliwy. O sole mio!.

7.

Porywisty, ostry wiatr szalał z niesłabnącą siłą po płycie lotniska, wciąż miotając gęsto padającym śniegiem.

Jadący samochodem Mel Bakersfeld zadrzał. Opuściwszy pas trzy-zero i unieruchomiony odrzutowiec, kierował się teraz w stronę lewej drogi jeden-siedem, którą właśnie odśnieżano. Zastanawiał się, czy drży z zimna czy na myśl o kłopotach, jakie przeczuwał kilka minut temu, czy też z powodu odzywającej się dokuczliwie starej kontuzji nogi.

Nabawił się jej przed szesnastoma laty u wybrzeży Korei, kiedy służył w marynarce wojennej jako pilot myśliwca startującego na akcje z lotniskowca Essex. Przez dwanaście godzin poprzedzających wypadek (do tej pory pamiętał to dokładnie) przeczuwał nadciągające nieszczęście. Nie był to lęk - tak jak inni, nauczył się z nim żyć - raczej przekonanie, że nieubłaganie zbliża się coś fatalnego, a może nawet ostatecznego. Nazajutrz, w trakcie powietrznej potyczki z Migiem-15, jego myśliwiec, Navy FF-5, został zestrzelony i spadł do morza.

Mel zdołał w kontrolowany sposób wodować, ale choć nie był ranny, to lewą stopę miał unieruchomioną przez zaklinowany pedał steru. Ponieważ samolot szybko tonął, unosząc się na wodzie nie lepiej od cegły, Mel chwycił nóż myśliwski należący do wyposażenia ratunkowego i ciął nim zaciekle, na oślep, i swoją nogę, i pedał. Jakimś cudem, już pod wodą, oswobodził nogę. Czując ostry ból, na wpół utopiony, wypłynął na powierzchnię.

Następne osiem godzin spędził w wodzie, aż wyłowiono go nieprzytomnego. Dowiedział się później, że poprzecinał sobie wiązadła z przodu, na wysokości kostki, tak że stopa tworzyła niemal prostą linię z nogą.

Z czasem wojskowi lekarze wyleczyli mu stopę, ale od tamtej pory Mel już nie latał jako pilot. W każdym razie ból co jakiś czas powracał, przypominając mu, że dawno temu, a i potem przy innych okazjach, instynkt go nie mylił. Teraz miał takie samo przeczucie.

Prowadząc ostrożnie samochód i pilnując, żeby wobec ograniczonej widoczności nie zgubić się w ciemnościach, zbliżał się do lewego pasa jeden-siedem. Był to pas,

który, jak oznajmił szef wieży, kontrola ruchu chciała wykorzystać po przewidywanej wkrótce zmianie kierunku wiatru.

Chwilowo czynne były dwie drogi startowe: prawa jeden-siedem oraz dwa-pięć.

Międzynarodowy port lotniczy Lincoln miał w sumie pięć dróg startowych. To one właśnie przez ostatnie trzy dni i noce stanowiły front walki, jaką lotnisko toczyło ze śnieżycą.

Najdłuższa i najszersza z tych pięciu była droga trzy-zero, zablokowana przez samolot linii Aereo-Mexican. Przy zmianie wiatru i samolotach podchodzących do lądowania z przeciwnego kierunku, mogła to być również droga jeden-dwa. Cyfry oznaczały wskazania kompasu: trzysta i sto dwadzieścia stopni. Miała ona prawie dwie mile długości i była szeroka jak miejski kwartał domów pomiędzy dwoma przecznicami. Na lotnisku żartowano, że z jednego jej końca nie widać drugiego z powodu krzywizny ziemi.

Pozostałe cztery drogi były mniej więcej o pół mili krótsze, i nie tak szerokie.

Od początku śnieżycy ciągnące się kilometrami pasy bezustannie uprzątano ze śniegu pługami, ssawami, zamiatano i posypywano piaskiem. Sprzęt zmotoryzowany, z ryczącymi silnikami Diesla wartymi kilka milionów dolarów, zatrzymywał się za każdym razem tylko na parę minut, głównie dla uzupełnienia paliwa i zmiany załóg. Podróżni nigdy nie widzieli tej pracy z bliska, ponieważ samoloty korzystały ze świeżo oczyszczonego pasa dopiero po inspekcji jego powierzchni i uznaniu go za bezpieczny. Wymagania były wysokie. Dla odrzutowców maksymalna dopuszczalna grubość pokrywy śnieżnej wynosiła półtora centymetra przy śniegu topniejącym, a siedem i pół przy sypkim. Grubsza warstwa zostałaby wessana do silników i stworzyłaby zagrożenie dla samolotu.

Mel Bakersfeld żałował, że brygady odśnieżania pasów nie są bardziej wystawione na widok publiczny. Było to wspaniałe widowisko. Nawet w ciemnościach i przy padającym śniegu, kiedy podjeżdżało się do nagromadzonego sprzętu od tyłu, efekt był imponujący. Gigantyczne kolumny śniegu opadały kaskadą tworząc czterdziestopięciometrowe łuki. Łuki te podświetlone były reflektorami, a w dodatku mieniły się kolorami około dwudziestu obrotowych lamp, bo każdy wóz miał jedną taką lampę na dachu.

Pracownicy lotniska nazywali zespoły tych pojazdów "korowodami". Korowód ten miał głowę, ogon, tułów oraz asystę i posuwał się po pasie startowym z choreograficzną precyzją.

Dowódca konwoju stanowił głowę. Był to starszy majster obsługi technicznej i jechał jasnożółtym, jak pozostały sprzęt korowodu, samochodem lotniskowym. To on nadawał tempo, zwykle szybkie. Dysponował dwoma radionadajnikami i był w stałym kontakcie z dyspozytornią odśnieżania i kontrolą ruchu lotniczego. Za pomocą kodu świetlnego mógł przekazywać polecenia jadącym za nim kierowcom: zielone światło oznaczało "przyśpieszyć", pomarańczowe - "utrzymać tempo", czerwone - "zwolnić", a czerwone błyskające - "zatrzymać się". Musiał mieć w głowie szczegółowy plan lotniska i wiedzieć dokładnie, gdzie się znajduje, nawet w najciemniejszą noc, jak dzisiejsza.

Za przewodnikiem konwoju jadącym z kierowcą, który był jak pierwszy skrzypek w orkiestrze, jechał pług - olbrzymia maszyna marki Oshkosh. Za tym pierwszym pługiem, na prawo od niego, jechał drugi. Pierwszy pług spychał śnieg na bok, drugi przejmował ten śnieżny zwal, powiększał go i spychał obie porcje jeszcze dalej.

Następnie, w jednej grupie z pługami, jechała odśnieżarka z ryczącym silnikiem o mocy sześciuset koni mechanicznych; była tym wśród sprzętu odśnieżającego, czym cadillac wśród samochodów. Jej potężne dmuchawy wchłaniały śnieg zgarnięty przez oba pługi, po czym odrzucały go gigantycznym łukiem poza pas.

W drugim eszelonie, bardziej na prawo, jechały kolejne dwa pługi i odśnieżarka.

Za pługami i odśnieżarkami sunęły z opuszczonymi lemieszami równiarki, pięć w szeregu jedna przy drugiej, usuwając wszystkie kopce pozostawione przez jadące z przodu pługi. Ciągnęły one za sobą obracające się szczotki pięciometrowej szerokości, zasilane niezależnymi silnikami. Szczotki te szorowały powierzchnię pasa niczym olbrzymie miotły uliczne.

Za nimi podążały piaskarki. Tam, gdzie jedenaście jadących w przedzie pojazdów oczyściło pas, trzy duże ciężarówki o napędzie na cztery koła, z zasobnikami o pojemności czterech metrów sześciennych każdy, rozsypywały równą warstwą piasek.

Specjalny piasek. Gdzie indziej na lotnisku, na drogach komunikacyjnych i w miejscach udostępnionych pasażerom, do piasku dodawano sól jako środek topiący lód. Nigdy jednak nie robiono tego na terenach użytkowanych przez samoloty. Sól ma

właściwości korodujące i zmniejsza trwałość metalu, a samoloty traktowano z większym szacunkiem niż samochody.

Jako ostatni z korowodu, "na ogonie", jechał drugim samochodem zastępca przewodnika. Jego zadaniem było dbać o całość kolumny oraz poganiać maruderów. Utrzymywał stały kontakt radiowy z dowódcą konwoju, który często ginął mu z oczu wśród śniegu i ciemności.

Na końcu podążała asysta: zapasowy pług na wypadek, gdyby któryś z głównego szyku miał awarię, ciężarówka obsługi z grupą mechaników, samochody, cysterny z olejem i benzyną oraz wzywany o oznaczonych porach przez radio furgon z kawą i pączkami.

Mel przyspieszył, wyminął pojazdy towarzyszące i zrównał się z wozem zastępcy dowódcy konwoju. Zauważono go.

- Właśnie dołączył do nas pan Bakersfeld - usłyszał przez radio wiadomość przeznaczoną dla przewodnika korowodu.

Kolumna posuwała się szybko, rozwijając prędkość czterdziestu mil na godzinę, zamiast jak zwykle dwudziestu pięciu. Przewodnik prawdopodobnie przyspieszył w związku ze spodziewaną zmianą kierunku wiatru i potrzebą otwarcia pasa dla ruchu.

Przełączwszy odbiornik na pasmo kontroli naziemnej Mel usłyszał, jak dowódca kolumny zwraca się do wieży:

- ...na lewym pasie jeden-siedem. Zbliżamy się do skrzyżowania z pasem dwa-pięć. Proszę o zezwolenie na przejazd przez to skrzyżowanie.

Pas dwa-pięć był akurat czynny i otwarty dla ruchu.

- Kontrola naziemna do szefa kolumny. Zatrzymajcie się przed skrzyżowaniem. Dwa samoloty podchodzą do lądowania. Nie możecie, powtarzam, nie możecie przejechać przez skrzyżowanie. Proszę potwierdzić.

Głos kontrolera brzmiał przeprasząco. Na wieży rozumiano, jak kłopotliwe jest zatrzymanie rozpędzonego orszaku i ponowne jego uruchomienie. Jednakże nadlatujące samoloty dokonały trudnego bez wątpienia zejścia według przyrządów i lada chwila miały lądować jeden za drugim. Tylko krytyczna sytuacja usprawiedliwiłaby odesłanie ich w taką noc z powrotem w górę, by okrążyły lotnisko.

W przedzie zapaliły się czerwone światła, błyskając rozkazująco. Korowód

zwolnił i zatrzymał się.

Zastępca przewodnika, wesóły młody Murzyn, wyskoczył z samochodu i podszedł do wozu Mela. Kiedy otworzył drzwiczki, do środka wdarł się wiatr, który tylko czuło się, ale nie słyszało wśród wszechpotężnego ryku pracujących na jałowym biegu silników. Murzyn przyłożył usta do ucha Mela.

- A może przesiądzie się pan do nas - zaproponował. - Któryś z chłopców zaopiekuje się pańskim wozem.

Mel uśmiechnął się. Na lotnisku wiadano, jaką frajdę sprawia mu jazda, a czasem operowanie ciężkim zmotoryzowanym sprzętem. Czemu nie, pomyślał. Przyjechał przecież na inspekcję odśnieżania w związku z raportem komisji pod przewodnictwem Demeresta. Krytyka była najwyraźniej bezzasadna, bo wszystko szło dobrze. Może jednak powinien jeszcze parę minut poprzyglądać się temu z bliska, jakby z narożnika ringu.

- Dobrze, pojedę drugą odśnieżarką! - krzyknął kiwając głową.

- Tak jest!

Z latarką w ręku, pochylając się pod wiatr, zastępca przewodnika poprowadził go wzdłuż szeregu stojących teraz w miejscu piaskarek i szczotek. Mel zauważył, że oczyszczoną zaledwie przed sekundami powierzchnię pasa znów zaczyna pokrywać świeży śnieg. Z tyłu jakiś człowiek pochylając głowę wysiadł z ciężarówki dla obsługi i podbiegł do jego samochodu.

- Proszę się pośpieszyć. To krótki postój - poradził młody Murzyn.

Skierował latarkę na kabinę odśnieżarki i trzymał ją nieruchomo, kiedy Mel się wdrapywał. Wysoko w górze kierowca odśnieżarki otworzył drzwi. Podczas wspinaczki niesprawna noga bolała Mela, ale nie było czasu. W przedzie migające czerwone światła zmieniły się na zielone, a więc dwa nadlatujące samoloty zapewne już wylądowały i minęły skrzyżowanie. Orszak musiał przejechać przez nie szybko przed kolejnym lądowaniem, które mogło nastąpić już za parę minut. Spoglądając do tyłu Mel zobaczył zastępcę przewodnika kolumny pędzącego do swojego samochodu "na ogonie".

Odśnieżarka już ruszyła, nabierając prędkości z donośnym rykiem. Kierowca zerknął z ukosa na Mela, który wsunął się na jedno z dwóch miękkich, wyściełanych siedzeń.

- Witam, panie Bakersfeld - powiedział.

- Jak się pan ma, Will - Mel poznał swojego rozmówcę, który normalnie, kiedy nie było śnieżnego pogotowia, pracował na lotnisku jako urzędnik sporządzający listę płac.

- Dobrze, panie dyrektorze. Jestem trochę zmęczony.

Kierowca pieczołowicie pilnował swojego miejsca w szyku za trzecim i czwartym pługiem, których światła sygnalizacyjne ledwo było widać. Olbrzymie spiralne łopaty odśnieżarki już pochłaniały śnieg, wpychając go do dmuchawy. I znów nieprzerwany biały strumień spływał łukiem w bok, poza pas.

Tu, na górze, było niczym na mostku kapitańskim. Kierowca trzymał kierownicę lekko, jak sternik. W zasięgu ręki znajdowało się mnóstwo połyskujących w ciemnościach tarcz i dźwigni. Obrotowe szybkie wycieraczki, takie jak na statku, zapewniały dobrą widoczność przez okrągłe okienka wyłobione w śnieżnej skorupie.

- Chyba tak jak wszyscy - powiedział Mel. - Mogę tylko pana pocieszyć, że to nie będzie trwać wiecznie.

Przyjrzał się wspinacze strzałki prędkościomierza z czterdziestu mil na pięćdziesiąt, z pięćdziesięciu na pięćdziesiąt pięć... Obrócił się w siedzeniu i wyjrzał przez okno. Ze swojego miejsca w środku korowodu widział światła i sylwetki innych pojazdów. Z zadowoleniem stwierdził, że jadą w doskonałym szyku.

Przed paroma laty przy takiej śnieżycy lotnisko zostałyby całkowicie zamknięte. Teraz jednak nie było takiej potrzeby, głównie dlatego, że w tej jednej dziedzinie odśnieżania urządzenia naziemne dorównały postępowi, jaki się dokonał w powietrzu. Tylko że o ilu dziedzinach lotnictwa można by to powiedzieć?

- No, ale przynajmniej mam urozmaicenie i nie siedzę cały czas przy maszynie do liczenia - rzekł kierowca. - A im dłużej popada, tym więcej zarobię. - Dotknął dźwigni przechylając kabinę do przodu, żeby obejrzeć łopaty. Inną dźwignią skorygował ich ustawienie, po czym wyrównał kabinę. - Nie muszę tego robić. Jak pan wie, zgłaszam się na ochotnika. Ale jakoś mi się tu podoba. Jest tak... - Zawahał się. - Sam nie wiem.

- Jak w samym sercu żywiołu - podsunął Mel.

- Właśnie - odparł kierowca i roześmiał się. - Może zbzikowałem na punkcie śniegu.

- Nie, Will, nie sędzę.

Mel odwrócił się twarzą do kierunku jazdy korowodu. Było tu rzeczywiście jak w samym sercu żywiołu.

Dawniej wychodził czasem na płytę lotniska, kiedy chciał się nad czymś zastanowić, coś obmyśleć w spokoju i samotności. Nie przypuszczał, że będzie miał po temu okazję... rozmyślał, zadawał sobie pytania, co ostatnio zdarzało mu się bardzo często, na temat przyszłości lotniska i swojej.

8.

Niecałe pięć lat temu lotnisko międzynarodowe Lincoln uważano za jedno z najlepszych i najnowocześniejszych w świecie. Podziwiali je różne delegacje. Działacze społeczni zachłystywali się tą “powietrzną awangardą” i “symbolem ery odrzutowców”. Obecnie wciąż wyrażano “achy” i “ochy”, ale było już ku temu mniej powodów. Przeważnie nie dostrzegano, że lotnisko, podobnie jak zaskakująco wiele innych portów lotniczych, stawało się powoli pobielanym grobem.

Jadąc w ciemnościach lewym pasem jeden-siedem Mel Bakersfeld zastanawiał się nad wyrażeniem “pobielaną grób”. Uznał, że to dobre określenie. Lotnisko miało zasadnicze braki, ale wiedzieli o nich jedynie wtajemniczeni.

Podróżni i goście lotniska Lincoln oglądali przede wszystkim główny dworzec pasażerski, jasno oświetlony, klimatyzowany, współczesny Tadż Mahal. Połyskujący szkłem i chromem, imponował przestronnością, a zatłoczone galerie dla pasażerów łączyły się z eleganckimi poczekalniami. Obszar, po którym poruszali się podróżni, otaczał pierścień wystawnie urządzonej pomieszczeń użyteczności publicznej. Wśród sześciu restauracji znajdował się z jednej strony lokal dla smakoszy, z połączoną porcelanową zastawą i odpowiednimi cenami, a z drugiej bufet, gdzie podawano gorące kiełbaski z bułką. Bary, przytulnie ciemne lub oświetlone jarzeniówkami, gdzie jadło się na stojąco, były tak liczne jak toalety. Oczekujący, nawet nie wychodząc z dworca, mógł zrobić zakupy, wynająć pokój z łóżkiem, zaaplikować sobie kąpiel parową i masaż, ostrzyć się, dać garnitur do uprasowania, kazać sobie wyczyścić buty, a nawet umrzeć, pozostawiając formalności pogrzebowe w rękach zakładu Ogrody Pamięci pod wezwaniem Świętego Ducha, który miał swoją filię na parterze hali.

Gdyby sądzić wyłącznie po dworcu, lotnisko wciąż prezentowało się okazale. Jego braki dotyczyły bowiem terenów operacyjnych, zwłaszcza pasów startowych i dróg kołowania.

Niewielu spośród osiemdziesięciu tysięcy pasażerów, którzy tu co dzień przylatywali i odlatywali, zdawało sobie sprawę, jak nieodpowiedni, a tym samym niebezpieczny, stał się system dróg startowych. Już przed rokiem pasy i drogi kołowania ledwie mogły sprostać wymaganiom; dziś były groźnie przeciążone. W okresach

zwykłego natężenia ruchu na obu głównych pasach co trzydzieści sekund startował lub lądował jakiś samolot. Komplikacje z osiedlem Meadowood i troska, jaką lotnisko okazywało jego mieszkańcom, zmuszały w okresach szczytowego nasilenia ruchu do używania dodatkowego pasa, który przecinał jeden z tamtych dwu. W rezultacie samoloty startowały i lądowały na zbieżnych trasach i zdarzało się, że kontrolerzy wstrzymywali oddech, modląc się w duchu. Nie dalej jak w zeszłym tygodniu brat Mela, Keith Bakersfeld, wygłosił ponurą przepowiednię: “No dobrze, więc jesteśmy tu na wieży w ciągłym pogotowiu, radzimy sobie z ryzykownymi przypadkami i jak dotąd nie sprowadziliśmy na to skrzyżowanie dwóch samolotów naraz. Ale któregoś dnia zdarzy się chwila nieuwagi albo błąd i któryś z nas to zrobi. Mam tylko nadzieję, że nie ja, bo powtórzyłoby się to samo, co w Grand Canyon”.

Skrzyżowanie, o którym mówił, było tym, przez które przejechał właśnie korowód. Jadący w kabinie odśnieżarki Mel obejrzał się. Kolumna oddalała się już od skrzyżowania i przez chwilową przerwę w śniegu widać było na drugim pasie przesuwające się szybko światła nawigacyjne startującego samolotu. A potem, nie do wiary, ledwie kilka metrów za tamtymi pojawiły się inne światła, światła drugiego samolotu, który wylądował, zdawałoby się w tej samej chwili.

Kierowca odśnieżarki też odwrócił głowę. Gwizdnął.

- Blisko były - powiedział.

Mel skinął głową. Rzeczywiście były blisko, wyjątkowo blisko, aż przez chwilę przeszło go mrowie. Najwidoczniej kontroler ruchu instruując przez radio pilotów przyjął niezwykle mały margines błędu. Jego fachowa ocena okazała się jak zwykle słuszna - oba samoloty były już bezpieczne, jeden na ziemi, drugi w powietrzu. Ale to właśnie konieczność stałego dokonywania takich wymagających milimetrowej precyzji ocen stwarzała nieustanne zagrożenie.

Mel często podkreślał owo zagrożenie wobec komisji do spraw lotniska i członków rady miejskiej, którzy zawiadywali finansami portu lotniczego Lincoln. Oprócz natychmiastowej budowy nowych pasów i dróg kołowania domagał się zakupienia dodatkowych terenów wokół lotniska z przeznaczeniem na długofalową zabudowę. W rezultacie odbyło się wiele dyskusji, przegradzających się czasem w zajadłe kłótnie. Kilku członków komisji i rady miejskiej podzielało jego stanowisko, reszta miała jednak

zdecydowanie odmienne zdanie. Trudno było przekonać ludzi, że nowoczesny port lotniczy dla odrzutowców, zbudowany w końcu lat pięćdziesiątych, tak szybko stał się nieodpowiedni, że aż niebezpieczny. Nie miał znaczenia fakt, że to samo można było powiedzieć o innych ośrodkach: Nowym Jorku, San Francisco, Chicago i tak dalej; politycy po prostu nie chcieli dostrzegać pewnych rzeczy.

Być może Keith miał rację. Może dopiero kolejna wielka katastrofa obudziłaby społeczną świadomość, tak jak w 1956 roku katastrofa w Grand Canyon skłoniła prezydenta Eisenhowera i osiemdziesiąty czwarty Kongres do reformy systemu dróg lotniczych. A jednak, o ironio, rzadko natrafiano na trudności w zdobyciu funduszy na ulepszenia nie związane z eksploatacją lotniska. Projekt przebudowy wszystkich parkingów na trypoziomowe spotkał się z jednogłośnie aprobatą władz miejskich. Ale było to coś, co ludzie, a więc potencjalni wyborcy mogli zobaczyć i dotknąć. Z pasami startowymi i drogami kołowania rzecz wyglądała inaczej. Koszt nowego pasa startowego wynosił kilka milionów dolarów, a jego budowa trwała dwa lata, jednakże niewielu ludzi, poza pilotami, kontrolerami ruchu i dyrekcją lotniska, znało zalety bądź wady konkretnego systemu dróg startowych.

Ale dla lotniska Lincoln zbliżał się szybko czas rozstrzygnięć. Miało dojść do próby sił. W ciągu ostatnich tygodni Mel wyczuwał jej oznaki, a gdyby nastąpiła, wybór był jasny: albo postęp na ziemi, odpowiadający nowym osiągnięciom w powietrzu, albo bezsilne, stopniowe cofanie się. Lotnictwo ani przez chwilę nie stało w miejscu.

Poza tym w grę wchodził jeszcze jeden czynnik.

Wraz z przyszłością lotniska ważyły się też i losy Mela. Zależnie od kursu przyjętego przez władze wobec portu wzrósłby lub zmalał jego prestiż u tych, którzy liczyli się najbardziej.

Jeszcze nie tak dawno Mel był w kraju rzecznikiem naziemnej logistyki w awiacji i reklamowano go jako wschodzącą gwiazdę w dziedzinie zarządzania lotniskami. Potem nagle jedno tragiczne wydarzenie zmieniło wszystko. Dziś, cztery lata później, przyszłość nie rysowała się już tak jasno.

Wydarzeniem, które spowodowało tę zmianę, było zabójstwo prezydenta Kennedy'ego.

- To już koniec pasa, panie Bakersfeld. Zawraca pan z nami, czy jak? - spytał

kierowca odśnieżarki odrywając go od wspomnień.

- Słucham?

Kierowca powtórzył pytanie. W przedzie znów zaczęły błyskać ostrzegawcze światła, a z mroku wyłonił się korowód. Za jednym przejazdem oczyszczano ze śniegu połowę szerokości drogi startowej. Teraz pojazdy miały zawrócić i przejechać z powrotem tę samą trasę, oczyszczając drugą część pasa. Łącznie z zatrzymywaniem się i uruchamianiem pojazdów zgarnianie śniegu i posypywanie piaskiem jednego pasa startowego zajmowało od czterdziestu pięciu minut do godziny.

- Nie, wysiądę tutaj - odparł Mel.

- Dobrze.

Kierowca oświetlił lampą sygnalizacyjną samochód zastępcy przewodnika korowodu, który od razu wyjechał z szyku. W chwilę potem Mel przesiadł się do swojego samochodu, który już na niego czekał. Z innych pługów i ciężarówek też wysiadali kierowcy i spieszyli do furgonu z kawą.

W drodze powrotnej na dworzec Mel skontaktował się przez radio z dyspozytornią odśnieżania i zapewnił Farrowa, że lewy pas jeden-siedem będzie wkrótce zdalny do użytku. Potem przełączył się na pasmo kontroli naziemnej i ściszył głośnik, mając teraz za tło dla swoich myśli stłumione, jednostajnie brzmiące rozmowy.

W kabinie odśnieżarki przypomniało mu się wydarzenie, które ze wszystkich, jakie zapamiętał, było najbardziej brzemienne w skutki.

Stało się to przed czterema laty.

Czy naprawdę minęło aż tyle czasu, pomyślał zaskoczony. Cztery lata temu, w szare listopadowe popołudnie, oszołomiony przysunął do siebie stojący na biurku mikrofon, rzadko używany i mający pierwszeństwo transmisji, przerwał komunikat o przylocach i ogłosił halom dworcowym, które szybko ucichły, wstrząsającą wiadomością, przekazaną kilka sekund wcześniej z Dallas.

Jego wzrok, kiedy to mówił, spoczywał na fotografii wiszącej na przeciwległej ścianie gabinetu. Na tej fotografii napisano: "Mojemu przyjacielowi, Melowi Bakersfeldowi, który, tak jak ja, dąży do rozluźnienia przyziemnych więzów tego świata. John F. Kennedy".

Fotografia pozostała, tak samo jak wiele wspomnień.

Dla Mela wspomnienia te rozpoczynały się od przemówienia, które wygłosił w Waszyngtonie.

W owym czasie piastował funkcję nie tylko dyrektora lotniska, ale i przewodniczącego Rady Dyrektorów Lotnisk jako najmłodszy szef w dziejach tej niedużej, ale wpływowej organizacji, skupiającej wielkie porty lotnicze świata. Jej siedziba znajdowała się w Waszyngtonie i Mel często tam latał.

Jego przemówienie skierowane było do zjazdu planistów.

Lotnictwo, powiedział, to jedyne prawdziwie udane przedsięwzięcie międzynarodowe. Przekracza ono nie tylko granice geograficzne, ale i podziały ideologiczne. Ponieważ przy wciąż malejących kosztach służy kontaktom różnych nacji, tym samym staje się najpraktyczniejszym z wynalezionych przez człowieka środków prowadzących do powszechnego wzajemnego zrozumienia.

A jeszcze ważniejszy jest handel. Przewóz ładunków drogą powietrzną, już obecnie prowadzony na gigantyczną skalę, w przyszłości jeszcze się zwiększy. Nowe olbrzymie samoloty odrzutowe, które wejdą do eksploatacji na początku lat siedemdziesiątych, najszybszy i najtańszy środek transportu towarów w historii ludzkości, przed upływem dziesięciolecia mogą sprawić, że statki oceaniczne staną się eksponatami muzealnymi pokazywanymi w suchych dokach, wyrugowanymi z transportu w taki sam sposób, w jaki samoloty pasażerskie wyeliminowały "Queen Mary" i "Elizabeth". W rezultacie powstać może nowa powietrzna flota handlowa o zasięgu światowym.

Mel przypomniał swoim słuchaczom, że z punktu widzenia możliwości technicznych lotnictwo oferuje to wszystko, i jeszcze więcej, za życia ludzi, którzy są dziś w średnim wieku.

A mimo to, ciągnął, w czasie gdy konstruktorzy samolotów zamieniają marzenia w rzeczywistość, istniejące urządzenia naziemne są na ogół wynikiem krótkowzroczności lub nieopatrzego pośpiechu. Porty lotnicze, system pasów startowych i dworce są przystosowane do dnia wczorajszego, niemal bez uwzględnienia jutra. Zapomina się albo nie bierze się pod uwagę tego, z jak niepohamowaną prędkością rozwija się lotnictwo.

Przełamaliśmy barierę dźwięku, ale nie przełamaliśmy bariery naziemnej - oświadczył.

Wymienił konkretne dziedziny wymagające zbadania i domagał się planowania naziemnego lotnictwa w skali międzynarodowej. Przemówienie to nagrodzono burzą oklasków i szeroko komentowano. Wspomniano o nim z uznaniem tak różne gazety, jak londyński "Times", "Prawda" i "Wall Street Journal".

Nazajutrz po wygłoszeniu przemówienia Mel został zaproszony do Białego Domu.

Wizyta u prezydenta udała się. Było to nieformalne, miłe spotkanie w prywatnym gabinecie na pierwszym piętrze. Mel przekonał się, że John Kennedy podziela wiele jego poglądów.

Potem nastąpiły dalsze spotkania, niektóre o charakterze "trustu mózgów", z udziałem doradców prezydenta, zazwyczaj wówczas, kiedy rząd rozpatrywał kwestie związane z lotnictwem. Po kilku takich naradach, kontynuowanych na gruncie nieformalnym, Mel czuł się w Białym Domu jak u siebie.

Mniej więcej w rok od ich pierwszego spotkania prezydent spytał Mela, czy chciałby stanąć na czele Federalnej Agencji Lotnictwa. (Wtedy była to jeszcze agencja, dopiero później zarząd). Mel dał jasno do zrozumienia, że gdyby zaproponowano mu stanowisko dyrektora, przyjąłby je chętnie.

Wieści rozeszły się i Rada Dyrektorów Lotnisk wybrała go ponownie na przewodniczącego. Nie miał jeszcze czterdziestki, gdy pasowano go na rycerza w dziedzinie zarządzania awiacją.

Pół roku później John Kennedy wyruszył w zgubną podróż do Teksasu. Tak jak inni, Mel był najpierw ogłuszony, a później zaświtała mu myśl, że kule mordercy trafiły rykoszetem w życie innych ludzi, w tym również jego. Jego nazwisko, jak się później dowiedział, nie znalazło się nawet na przygotowanej dla prezydenta Johnsona wąskiej liście kandydatów na dyrektora agencji.

Druga jego kadencja jako przewodniczącego Rady Dyrektorów Lotnisk upłynęła spokojnie, po czym zastąpił go na tym stanowisku inny rzutki młody człowiek. Ustały podróże do Waszyngtonu, publiczne wystąpienia ograniczyły się wyłącznie do miejscowego forum. Zmiana ta w pewnym sensie przyniosła mu ulgę. Jego obowiązki na lotnisku Lincolna zwiększyły się, pochłonęło go planowanie i rozmowy z komisją do spraw lotniska. Było o czym myśleć, pojawiły się kłopoty domowe. Dni, tygodnie i

miesiące miał wypełnione po brzegi.

Mimo to czuł, że okazja do zrobienia kariery przeszła mu koło nosa. Wiedzieli o tym i inni.

- Wieża do wozu jeden. Gdzie jesteś?

Domagający się odpowiedzi głos w odbiorniku przerwał mu rozmyślenia i raptownie przywołał do rzeczywistości.

Mel nastawił radio głośniej i zameldował się. Zbliżał się właśnie do głównego budynku dworca, którego światła mimo padającego wciąż gęsto śniegu były coraz wyraźniejsze. Zwrócił uwagę, że płyty postojowe dla samolotów są tak samo wypełnione jak wtedy, gdy wyjeżdżał z dworca, a przylatujące samoloty czekają nadal w kolejce na zwolnienie stanowisk przy wyjściach dla pasażerów.

- Wóz jeden, przepuść samolot Lake Central Nord, a potem jedź za nim.

- Tu wóz jeden. Zrozumiałem.

Kilka minut później Mel wprowadził samochód na parking w podziemiach dworca.

Niedaleko tego miejsca znajdowała się zamykana na klucz budka ze służbowym telefonem. Otworzył ją i wykręcił numer dyspozytorni odśnieżania. Telefon odebrał Danny Farrow. Mel zapytał, czy są jakieś świeże wiadomości o meksykańskim odrzutowcu.

- Nie - odparł Danny. - Szef wieży kazał ci powiedzieć, że brak pasa trzy-zero o połowę zwalnia ruch. Poza tym po każdym starcie dzwonią do niego ze skargami z Meadowood.

- Meadowood musi pocierpieć - odrzekł ponuro Mel. Na razie nic nie mógł poradzić na hałas. Najważniejsze w tej chwili było zmniejszenie opóźnień.

- Gdzie jest teraz Patroni? - spytał.

- Tam gdzie przedtem. W tym samym korku.

- Czy na pewno dojedzie?

- Ci z TW mówią, że tak. Ma w samochodzie telefon i są z nim w kontakcie.

- Jak tylko przyjedzie, chcę, żeby mnie zawiadomiono. Gdziekolwiek będę - powiedział Mel.

- Czyli pewnie na mieście.

Mel zawahał się. Nie było chyba powodu, dla którego musiałby siedzieć dłużej na lotnisku. A jednak znów, nie wiadomo dlaczego, ogarnęło go to samo złe przecucie co na płycie lotniska. Przypomniawszy sobie wcześniejszą rozmowę z szefem wieży i szereg samolotów czekających na płycie peronowej. Podjął spontaniczną decyzję.

- Nie, nie będę na mieście. Ten pas jest nam bardzo potrzebny, nie odjadę, dopóki Patroni nie przejmie kierowania akcją.

- W takim razie radzę ci natychmiast zadzwonić do żony - powiedział Danny. - Oto numer, pod którym ją zastaniesz.

Mel zapisał numer, wcisnął widełki i wykręcił go. Poprosił Cindy i po krótkim oczekiwaniu usłyszał jej ostry głos.

- Dlaczego cię jeszcze nie ma?

- Zatrzymano mnie, przepraszam. Mamy kłopoty. Śnieżycy jest tak straszna...

- Do diabła ze śnieżycą, przyjeżdżaj natychmiast!

Z faktu, że głos żony brzmi cicho, wywnioskował, że w pobliżu są ludzie. A mimo to było w nim tyle jadu.

Próbował czasem skojarzyć jej dzisiejszy ton z tamtą Cindy sprzed piętnastu lat. Wydawało mu się, że była wtedy łagodniejsza. Prawdę mówiąc, to właśnie między innymi jej łagodność wywarła na nim wrażenie, kiedy poznali się w San Francisco, dokąd przyjechał na urlop z Korei, gdzie służył w marynarce. Cindy była wówczas aktorką, niewielkiego zresztą lotu. Po zagranii kilku niewielkich ról w letnich teatrach repertuarowych i w telewizji, w przypiływie szczerości wyznała, że małżeństwo jest dla niej mile widzianym wybawieniem.

Po latach opowieść ta cokolwiek się zmieniła i Cindy chętnie informowała, że poświęciła dla Mela karierę gwiazdy. Ostatnio jednak wołała w ogóle nie wspominać swojej aktorskiej przeszłości.

- Przyjadę, jak tylko będę mógł - powiedział.

- I co z tego - ucięła Cindy. - Powinieneś być już. Dobrze wiedziałeś, jak ważny jest dla mnie ten wieczór, tydzień temu obiecałeś mi solennie, że przyjdiesz.

- Tydzień temu nie wiedziałem, że czeka nas największa śnieżycy od sześciu lat. W tej chwili mamy nieczynny jeden pas, chodzi o bezpieczeństwo lotniska...

- Przecież masz pracowników, tak czy nie? A może są tak mało kompetentni, że

nie można ich zostawić samych?

- Są bardzo kompetentni - odparł zirytowany. - A mnie płacą za to, żebym część odpowiedzialności wziął na siebie.

- Szkoda, że nie jesteś odpowiedzialny w stosunku do mnie. Raz po raz mam jakieś ważne plany towarzyskie, których niweczenie wyraźnie sprawia ci przyjemność.

Słuchając potoku jej słów wyczuł, że jest bliska wrzenia. Potrafił ją sobie bez trudu wyobrazić: metr siedemdziesiąt wzrostu, pantofle na najwyższym obcasie, władcza, energiczna, ciska błyskawice jasnoniebieskimi oczami, starannie uczesane włosy blond i głowa odchyłona w tył w szalenie atrakcyjny sposób, jak zawsze, kiedy się złościła. Przypuszczał, że z tego powodu we wczesnych latach małżeństwa jej wybuchy rzadko go zrażały. Im bardziej zapalała się w gniewie, tym bardziej jej pożądał. W takich chwilach nieodmiennie taksował ją spojrzeniem.

Dawniej, kiedy kończył taksować ją pełnym podziwu wzrokiem, rodziło się pomiędzy nimi jakieś fizyczne porozumienie, nakazujące obojgu wyciągnąć rękę. Rezultat był łatwy do przewidzenia. Wraz z ogarniającą ich falą zmysłowości przyczyna rozdrażnienia szła nieodmiennie w niepamięć.

Oczywiście w ten sposób nie rozwiązywali, a tylko odsuwali od siebie zatargi, które, jak dość wcześnie zrozumiał, dotyczyły spraw zasadniczych. W miarę upływu lat narosłe konflikty zaznaczały się wyraźniej.

W końcu przestali korzystać z seksu jako środka na wszystko i mniej więcej od roku Cindy jakby zupełnie zubożniała. Zastanawiał się nad tym. Czy znalazła sobie kochankę? Istniała taka możliwość i pewnie powinien się tym przejąć. Smutne, ale łatwiej mu było nie dbać o to.

A jednak bywały chwile, kiedy widok albo głos rozzłoszczonej i upartej żony działał mu na zmysły.

- To nieprawda, że niweczenie twoich planów sprawia mi przyjemność - powiedział, kiedy udało mu się jej przerwać. - Najczęściej spełniam twoje życzenia, chociaż nie wydaje mi się, żeby spotkania, na które chodzimy, były aż tak ważne. Przyjemność sprawiłoby mi częstsze spędzanie wieczorów w domu, z dziewczynkami.

- Przecież to wierutne bzdury, dobrze o tym wiesz - odparła.

Mocniej ścisnął ręką słuchawkę. Przyznał w duchu, że ostatnia uwaga jest być

może do pewnego stopnia słuszna. Przypomniało mu się, ile razy, mimo że mógł iść do domu, zostawał na lotnisku tylko dlatego, żeby uniknąć kolejnej kłótni z Cindy. Roberta i Libby nie były brane pod uwagę, tak ja zwykle bywa z dziećmi w małżeństwach, w których coś się psuje. Nie powinien był ich wspominać.

Dzisiaj jednak naprawdę było inaczej. Powinien zostać na lotnisku przynajmniej do czasu, aż zyska pewność, co się dzieje z zablokowanym pasem.

- Posłuchaj. Wyjaśnijmy sobie jedno - rzekł. - Nie mówiłem ci o tym, ale w zeszłym roku prowadziłem notatki. Chciałaś, żebym przyszedł na pięćdziesiąt siedem twoich charytatywnych jubli. Z tego udało mi się zaliczyć czterdzieści pięć, czyli o wiele więcej, niż gdybym zrobił to z własnego wyboru - to całkiem niezły wynik.

- Ty draniu! Ja nie jestem żadną grą, żebyś zapisywał wyniki. Jestem twoją żoną.

- Uspokój się! - przerwał jej ostro, bo i jego zaczynał ogarniać gniew. - Poza tym przypominam ci, jeśli nie wiesz, że mówisz podniesionym głosem. Chcesz, żeby ci wszyscy mili ludzie wokół ciebie dowiedzieli się, jak traktujesz męża?

- Mam to gdzieś - odparła, na wszelki wypadek cicho.

- Wiem dobrze, że jesteś moją żoną, i właśnie dlatego mam zamiar przyjechać, jak tylko będę mógł.

Ciekaw był, co by się stało, gdyby mógł teraz wyciągnąć rękę i dotknąć Cindy. Czy zadziałałaby dawna magia? Doszedł do wniosku, że nie.

- Więc zajmij mi miejsce i każ kelnerowi zostawić dla mnie ciepłą zupę - ciągnął.

- A poza tym przepros i wyjaśnij, dlaczego się spóźniam. Zakładam, że niektórzy z obecnych wiedzą o istnieniu lotniska. - Przyszło mu coś do głowy. - A tak na marginesie, z jakiej okazji jest to dzisiejsze spotkanie?

- Tłumaczyłam ci to w zeszłym tygodniu.

- Powtórz.

- Jest to przyjęcie z koktajlami i kolacją propagujące bal kostiumowy, który ma być wydany w przyszłym miesiącu na rzecz Funduszu Pomocy Dzieciom Archidony. Przyszła prasa. Będą robić zdjęcia.

Teraz już wiedział, dlaczego tak go poganiała. Będąc w jego towarzystwie miała większą szansę znalezienia się na zdjęciach, a tym samym w rubryce towarzyskiej jutrzejszych wydań gazet.

- Większość członkiń komitetu jest już w towarzystwie swoich mężów -
zaznaczyła z naciskiem Cindy.

- Ale nie wszystkie?

- Powiedziałam: większość.

- Mówiłaś: Fundusz Pomocy Archidonie?

- Tak.

- Której Archidonie? Bo są dwie. Jedna w Ekwadorze, a druga w Hiszpanii.

W szkole fascynowały go mapy i geografia, a miał przy tym dobrą pamięć.

Po raz pierwszy od początku rozmowy Cindy zawahała się z odpowiedzią.

- Cóż za różnica? - spytała z rozdrażnieniem. - Nie pora teraz na głupie pytania.

Mel miał ochotę roześmiać się w głos. Ona nie wie, pomyślał. Jak zwykle zaangażowała się w prace komitetu charytatywnego nie ze względu na cele, jakie mu przyświecały, ale na to, kto był jego członkiem.

- Ilu listów spodziewasz się tym razem? - spytał złośliwie.

- Nie wiem, o czym mówisz.

- Ależ wiesz doskonale.

Żeby zostać wpisanym do Almanachu Towarzyskiego, należało mieć osiem listów polecających od ludzi, których nazwiska już się w nim znajdowały. Przy ostatnim liczeniu, którego był świadkiem, miała cztery.

- Mel, jeżeli piśniesz słówko dziś albo w ogóle...

- Czy listy będą darmowe, czy zapłacisz za nie jak za tamte dwa? - spytał wiedząc, że zdobył przewagę. Zdarzało się to bardzo rzadko.

- Co za perfidne przypuszczenie - oburzyła się. - Nie można wkupić się...

- Bzdura! - przerwał jej. - Dostaję przecież zrealizowane czeki z naszego wspólnego konta. Przypominasz sobie?

Zapadło milczenie.

- Słuchaj! - powiedziała cicho i zjadliwie Cindy. - Masz tu przyjechać, i to szybko. Jeżeli nie przyjedziesz albo przyjedziesz i narobisz mi wstydu wygadując podobne bzdury, to koniec. Rozumiesz?

- Nie jestem pewien - odparł cicho. Instykt ostrzegł go, że jest to ważna chwila dla nich obojga. - Może sprecyzujesz, co przez to rozumiesz.

- Domyśl się sam - odparowała i odłożyła słuchawkę.

Kiedy szedł z parkingu do biura, wzbierała w nim wściekłość. Gniew ogarniał go zawsze wolniej niż Cindy. Należał do tych, którzy rozpalają się powoli. Teraz jednak rozpałił się na dobre.

Nie miał całkowitej pewności, na czym skupia się jego złość. W znacznym stopniu na Cindy, ale były też inne powody: w sferze zawodowej fakt, że nie udało mu się, w jego przekonaniu, skutecznie przygotować na nową erę w lotnictwie, że najwyraźniej nie potrafi już zarażać innych swoimi przekonaniem, że nie spełniły się jego wielkie nadzieje. W sumie i jego kariera zawodowa, i życie osobiste stały się świadectwem nieudolności. Małżeństwo rozpadło mu się, w każdym razie było na najlepszej ku temu drodze i gdyby doszło do rozpadu, zawiódłby również i dzieci. Na lotnisku odpowiadał za tysiące pasażerów, a wysoki standard portu lotniczego, który stworzył, stopniowo i nieubłaganie podupadał.

W drodze na służbową antresolę nie spotkał nikogo znajomego. I bardzo dobrze, pomyślał. Gdyby ktoś się do niego odezwał, to bez względu na zadane pytanie, odburknąłby mu ze złością. W biurze ściągnął z siebie grube okrycie, upuścił je na podłogę i nie podniósł. Zapalił papierosa. Miał cierpki smak, więc go zgasił. Podchodząc do biurka poczuł, że ból w nodze wrócił, i to silniejszy.

Kiedyś, wydawało mu się, że w odległej przeszłości, gdyby w wieczór taki jak dziś bolała go noga, pojechałby do domu, gdzie Cindy nalegałaby, żeby odpoczął. Najpierw wzięłby gorącą kąpiel, a potem leżałby na brzuchu w małżeńskim łóżku, a ona masowałaby mu plecy i kark chłodnymi, mocnymi palcami tak długo, aż ból by odpłynął. Naturalnie nie do pomyslenia było, żeby jeszcze kiedyś to zrobiła, a gdyby nawet, to wątpli, czy by pomogło. Można stracić kontakt nie tylko słowny, zakonkludował.

Siedząc za biurkiem podparł głowę dłońmi.

Tak jak wcześniej na płycie lotniska, wstrząsnął nim dreszcz. Nagle zadzwonił telefon. Przez chwilę nie zwracał na niego uwagi. Dzwonek powtórzył się i wówczas Mel zorientował się, że to dzwoni czerwony alarmowy aparat stojący na podstawce koło biurka. W dwóch szybkich susach znalazł się przy nim.

- Tu Bakersfeld - powiedział.

Usłyszał szczęknięcia i kolejne zgłoszenia, w miarę jak inni odbierali telefony.

- Tu kontrola ruchu - oznajmił głos szefa wieży. - Mamy alarm powietrzny trzeciej kategorii.

9.

Keith Bakersfeld, brat Mela, miał za sobą jedną trzecią ośmiogodzinnego dyżuru w sali radarowej kontroli ruchu.

Na kontrolę radarową dzisiejsza śnieżycy wywarła wielki, choć nie całkiem fizyczny wpływ. Keith pomyślał, że obserwatorowi nie rozumiejącemu skomplikowanej opowieści, którą snuło skupisko ekranów radaru, mogłoby się wydawać, że szalejąca tuż za oknem zamieć oddalona jest o tysiące mil.

Sala radarowa mieściła się w wieży kontrolnej, o jedno piętro nad oszklonym orlim gniazdem - kabiną, skąd kontrola ruchu lotniczego kierowała samolotami kołującymi na ziemi oraz ich lotem w najbliższym sąsiedztwie lotniska. Zasięg działania sekcji radarowej rozciągał się poza lotnisko, jej kontrolerzy wypełniali lukę między kontrolą lokalną a najbliższym regionalnym ośrodkiem kontroli ruchu lotniczego. Ośrodki regionalne, znajdujące się w odległości wielu kilometrów od najbliższych lotnisk, kontrolowały główne drogi lotnicze oraz korzystające z nich samoloty.

W przeciwieństwie do szczytowej części wieży, w pomieszczeniu kontroli radarowej nie było okien. W panującym tu wiecznym półmroku rozświetlanym księżycową poświatą lamp pracowało dzień i noc dziesięciu kontrolerów i inspektorów. Wokół nich wszystkie cztery ściany pokrywały gęsto rozmieszczone przyrządy: ekrany radarów, pulpity sterownicze i konsolety radiowe. Kontrolerzy pracowali zwykle w samych koszulach, ponieważ zimą i latem dla ochrony delikatnego sprzętu elektronicznego utrzymywano tu stałą temperaturę dwudziestu jeden stopni Celsjusza.

W sali kontrolnej panowała atmosfera spokoju. Jednakże pod spokojem tym zawsze kryło się napięcie nerwowe. Dziś zwiększyło się ono dodatkowo z powodu śnieżycy, a w ciągu ostatnich kilku minut wzrosło jeszcze bardziej. Skutek był taki, jakby ktoś naciągnął i tak już napiętą sprężynę.

Przyczyną dodatkowego napięcia był sygnał na ekranie radaru, który z kolei włączył mrugającą czerwoną lampę i brzęczyk alarmowy w sali. Brzęczyk już wyłączono, ale wyraźny sygnał radarowy pozostał. Nazywano go podwójnym pękiem. Wykwitł na przyciemnionym ekranie niczym drżący zielony goździk i oznaczał samolot w niebezpieczeństwie. W tym wypadku chodziło o samolot wojskowy typu KC-135,

który leciał w śnieżycy wysoko nad lotniskiem i prosił o zezwolenie na natychmiastowe lądowanie przymusowe. Płaskoekranowy radar, na którym pojawił się sygnał alarmowy, obsługiwał Keith, do którego zdążył już dołączyć inspektor. Obaj przekazywali właśnie szybkie i pilne polecenia - kontrolerom z sąsiednich działów przez telefon, innym samolotom drogą radiową.

Pracujący piętro wyżej szef wieży został bezzwłocznie poinformowany o sygnale zagrożenia. On z kolei ogłosił alarm trzeciego stopnia i postawił na nogi obsługę naziemną lotniska.

Znajdujący się w tej chwili w centrum uwagi płaskoekranowy radar był to ułożony poziomo szklany krąg wielkości koła od roweru, umieszczony w pulpicie stołu. Powierzchnię miał ciemnozieloną, z jaskrawozielonymi punkcikami świetlnymi pokazującymi wszystkie samoloty znajdujące się w powietrzu w promieniu czterystu mil od lotniska. Wraz z przemieszczaniem się samolotów przesuwały się również punkciki światła. Przy każdym punkciku znajdował się mały plastikowy znacznik identyfikujący samolot. Znaczniki nazywano potocznie "łódkami", a kontrolerzy przesuwali je ręcznie w miarę zbliżania się samolotów i zmiany ich pozycji na ekranie. Nowe maszyny identyfikowano przez radio i zgodnie z tym oznaczano. Nowe systemy radarowe obchodziły się bez plastikowych "łódek". Zamiast nich na samym ekranie radaru pojawiały się literowo-cyfrowe oznaczenia kodowe, informujące również o wysokości lotu. Jednakże nowa metoda jeszcze się nie upowszechniła i podobnie jak wszystkie systemy, miała wady, które należało usunąć.

Dziś na ekranie widniało niezwykle dużo samolotów i ktoś powiedział, że zielone punkciki mnożą się jak mrówki.

Siedzący najbliżej płaskiego ekranu szczupły, wysmukły Keith był zgarbiony i napięty, a zaczezione pod krzesłem nogi miał sztywne jak drewno. Posępny wyraz skupienia od wielu miesięcy nie schodził mu z twarzy. Zielona poświata w niesamowity sposób podkreślała jego podkrążone oczy. Każdego, kto go znał, a nie widział od mniej więcej roku, przeraziłby zarówno jego wygląd, jak i zmiana w zachowaniu. Kiedyś Keith promieniował uprzejmością, niewymuszoną zyczliwością, a teraz wszelkie jej oznaki zniknęły. Sześć lat młodszy od Mela, wyglądał w tej chwili znacznie starzej od brata.

Jego koledzy, z których część pracowała dziś przy innych stanowiskach w sali

kontrolnej, zauważyli zmianę, jaka w nim się dokonała. Znali też dobrze jej powód, budzący szczere współczucie. Byli jednak ludźmi praktycznymi, których praca wymagała dokładności i uwagi, dlatego też inspektor sali radarowej, Wayne Tevis, ukradkiem przyglądał się Keithowi, wypatrując u niego już od jakiegoś czasu oznak rosnącego napięcia. Tevis, kościsty, charakterystycznie przeciągający głoski Teksaszczyk, siedział pośrodku sali na wysokim stołku, skąd mógł zaglądać przez ramię operatorom przy kilku radarach spełniających rozmaite funkcje. Własnoręcznie wyposażył swój stołek w kółka i od czasu do czasu jechał na nim jak na koniu tam, gdzie był w danej chwili potrzebny, wprawiając go w ruch szybkimi pchnięciami nóg w teksaskich butach ręcznej roboty.

W ciągu minionej godziny ani razu nie oddalił się zbyt od Keitha. A to dlatego, że w razie potrzeby gotów był zastąpić go przy radarze, zaś czuł intuicyjnie, że może być potrzebny w każdej chwili.

Inspektor był człowiekiem życzliwym, mimo pewnej pretensjonalności w zachowaniu. Ze strachem myślał, do czego może być zmuszony, wiedział, jak głęboki wpływ wywarłoby to na Keitha. Gdyby jednak musiał, nie cofnąłby się przed taką decyzją.

- Słuchaj, stary, ten rejs z Braniff zbliża się do samolotu Eastern - powiedział przeciągle, wpatrzony w płaski ekran przed Keithem. - Gdybyś skierował Braniff w prawo, mógłbyś zostawić Eastern na tym samym kursie. - Keith powinien był sam to zauważyć.

Prawie cała zmiana radarowców pracowała właśnie gorączkowo nad tym, żeby oczyścić szlak dla wojskowego KC-135, który rozpoczął już podchodzenie do lądowania według przyrządów z wysokości ponad trzech tysięcy metrów. Problem polegał na tym, że pod wielkim wojskowym odrzutowcem krążyło w trzystumetrowych odstępach na małej przestrzeni pięć samolotów pasażerskich. Wszystkie czekały na swoją kolej do lądowania. Z obu jego stron w odległości kilku kilometrów znajdowały się dalsze kolumny podobnie warstwowo ułożonych samolotów, a jeszcze niżej kolejne trzy odrzutowce podchodzące do lądowania. Zaś pomiędzy nimi wszystkimi znajdowały się ruchliwe korytarze odlotowe. Trzeba było przeprowadzić jakoś samolot wojskowy wśród samolotów cywilnych, nie doprowadzając do kolizji. Zadanie to w normalnych warunkach wystawiłoby na próbę najsilniejsze nerwy. Teraz sytuację komplikowała

dotatkowa awaria radia w KC-135, przez co utracono możliwość rozmowy z pilotem.

Keith włączył kciukiem mikrofon.

- Braniff osiem, dwadzieścia, dziewięć, skręć natychmiast w prawo, weź kurs zero, dziewięć, zero - polecił.

W takich chwilach należało zachować w rozmowach spokój. Ale głos Keitha zabrzmiał wysoko, zdradzając zdenerwowanie. Keith zauważył, że Tevis spojrzał na niego gwałtownie. Ale znajdujące się niebezpiecznie blisko siebie na ekranie radaru punkciki zaczęły się oddalać, kiedy kapitan Braniff wypełnił polecenie. Zdarzały się takie właśnie chwile, kiedy kontrolerzy dziękowali każdy swojemu Bogu za czujność i szybkie reakcje pilotów. Piloci mogli sobie narzekać i często mieli później pretensje o to, że każe się im nagle zmieniać kurs, co wymaga ostrych, raptownych zwrotów. Kiedy jednak kontroler powiedział "natychmiast", bezzwłocznie wykonywali polecenie, kłótnie zostawiając na potem.

Mniej więcej za minutę znów należało zmienić kurs samolotu Braniff, podobnie jak odrzutowca Eastern, który leciał na tym samym poziomie. Przedtem jednak trzeba było podać nowe kursy dwóm samolotom TWS, z których jeden był wyżej, drugi niżej, a także Convairowi linii Lake Central, Vanguardowi Air Canada i samolotowi Swissair, które pojawiły się właśnie na ekranie. Aż do wylądowania KC-135 te i inne samoloty należało prowadzić zygzakiem, ale tylko po krótkich odcinkach, bo żadnemu nie wolno się było zabłąkać w sąsiednie przestrzenie powietrzne. Przypominało to do pewnego stopnia skomplikowaną rozgrywkę szachową, z tą różnicą, że figury znajdowały się na różnych poziomach i poruszały się z prędkością kilkuset kilometrów na godzinę.

Odrywając się raz na jakiś czas myślami od radaru Keith zastanawiał się, co czuje w tym momencie pilot samolotu wojskowego, który znalazł się w opałach i schodził do lądowania w śnieżycy i w zatłoczonej przestrzeni powietrznej. Był pewnie samotny. Samotny, jak on sam, samotny jak całe życie upływające w samotności, nawet gdy inni są blisko. Pilot miał drugiego pilota i załogę, tak jak on miał przy sobie współtowarzyszy pracy, którzy znajdowali się w zasięgu ręki. Tylko że taka bliskość się nie liczy. Nie liczy się, jeśli jesteś samotny wewnątrz własnego umysłu, dokąd nikt nie ma dostępu, gdzie żyjesz ze świadomością, pamięcią, sumieniem, strachem. Jesteś samotny od narodzin aż do śmierci.

Keith wiedział, jak bardzo samotny może być człowiek.

Jeden po drugim podał nowe kursy samolotom Swissair, Lake Central, Eastern i jednemu TWS. Słyszał za sobą, jak Tevis ponownie wywołuje przez radio wojskowy KC-135. Nadal nie było odpowiedzi, tylko radarowy sygnał samolotu w niebezpieczeństwie, włączony przez pilota, rozkwitał wciąż na ekranie radaru. Położenie sygnału wskazywało, że pilot robi, co należy, i trzyma się ściśle poleceń wydanych przed awarią radia. Postępując w ten sposób był pewien, że kontrola ruchu może przewidywać jego manewry. Był też pewien, że pozycję jego samolotu widać na radarze na ziemi.

Keith wiedział, że lot samolotu wojskowego zaczął się na Hawajach i że po zatankowaniu paliwa w powietrzu nad Wybrzeżem Zachodnim trwał non stop, a jego celem podróży była baza lotnicza Andrews pod Waszyngtonem. Ale na zachód od działu wodnego Gór Skalistych nastąpiła awaria silnika, a potem kłopoty z instalacją elektryczną, wobec czego dowódca samolotu postanowił lądować nieplanowo w Smoky Hill w stanie Kansas. Jednakże w Smoky Hill nie skończono oczyszczać ze śniegu pasów startowych, w związku z czym skierowano KC-135 na lotnisko międzynarodowe Lincoln. Kontrola lotów ze szczególną troską poprowadziła samolot wojskowy na północny wschód przez stany Missouri i Illinois. A później, kiedy znalazł się trzydzieści mil od lotniska, przejęła go kontrola przylotów zachodnich, czyli Keith Bakersfeld. Wkrótce potem do innych zmartwień pilota doszedł defekt radia.

Przy normalnej pogodzie samoloty wojskowe trzymały się na ogół z dala od lotnisk cywilnych. Ale przy takiej śnieżycy jak dziś proszono o pomoc i udzielano jej bez pytania.

W mrocznej, zatłoczonej sali inni kontrolerzy pracowali w pocie czoła tak jak Keith. Nie wolno im było jednak zdradzić głosem pośpiechu czy napięcia w rozmowach z pilotami. Piloci i tak zawsze mieli się czym martwić. Dziś, kiedy miotła nimi burza śnieżna i prowadzili samoloty według instrumentów przy zerowej widoczności, ich fachowość musiała sprostać zwielokrotnionym wymaganiom. W związku z opóźnieniami spowodowanymi nasilonym ruchem większość z nich przekroczyła już planowy czas lotu, który teraz jeszcze bardziej się przedłużał.

Ze wszystkich stanowisk kontroli radarowej płynął strumień szybkich, spokojnych rozkazów radiowych powstrzymujących nadlatujące samoloty od wejścia w

niebezpieczny rejon. Do tych, które czekały na swoją kolej lądowania, co parę minut dołączały nowe, opuszczające korytarze powietrzne.

- Chuck, mam jeden pilny. Możesz wziąć Deltę siedem, trzy? - zawołał przez ramię kontroler cichym, lecz nagłym głosem.

Było to równoznaczne ze stwierdzeniem, że ma trudności i nie może dać sobie rady z natłokiem samolotów.

- Cholera! Ja też jestem zawałony... - odpowiedział drugi głos. - Czekaj!... Tak, już go mam. - Sekunda przerwy. - Kontrola podejścia Lincoln do Deltę siedem, trzy. Skręć w lewo, kurs jeden, dwa, zero. Utrzymaj wysokość cztery tysiące stóp!

W miarę możliwości kontrolerzy pomagali sobie wzajemnie. Za kilka minut pomocy mógł potrzebować ten drugi.

- Ej, uważaj na tego Northwesta, nadlatuje z przeciwnej strony. Chryste Panie! Robi się tłok jak na autostradzie w godzinach szczytu...

- American cztery, cztery, trzymaj obecny kurs. Jaka masz wysokość?...

- Ta startująca Lufthansa zoczyła z kursu. Wyprowadź ją z rejonu lądowania!

Samoloty startujące prowadzono jak najdalej od zagrożonego rejonu, ale przylatujące wstrzymano, tracąc cenny czas przeznaczony na lądowanie. Nawet później, po odwołaniu alarmu, wiadomo było, że rozładowywanie powietrznego korka potrwa co najmniej godzinę.

Keith z wielkim wysiłkiem koncentrował się, żeby zachować w głowie obraz swojego sektora ze wszystkimi znajdującymi się w nim samolotami. Wymagało to natychmiastowego zapamiętywania numerów identyfikacyjnych, położenia, typów maszyn, ich prędkości, wysokości, kolejności lądowania... szczegółowego trójwymiarowego wykresu, w którym zachodziły ciągłe zmiany... konfiguracji, która nigdy nie stała w miejscu. Nawet w spokojniejszych chwilach psychiczne napięcie nie malało, a dziś w dodatku śnieżycą zmuszała do szczytowego wysiłku. Koszmarem dręczącym kontrolerów była wizja "zgubienia obrazu", sytuacja, w której przeciążony mózg buntował się i w głowie powstawała kompletna pustka. Zdarzało się to czasem nawet najlepszym.

Kiedyś należał do nich Keith. Aż do zeszłego roku do niego właśnie zwracali się koledzy w trudnych chwilach. "Keith, jestem zawałony. Możesz przejąć ze dwa?" Nigdy

nie odmawiał.

Ostatnio jednak role odwróciły się. Teraz koledzy osłaniali go, jak tylko mogli.

Trzeba było wydać kolejne polecenia przez radio. Inspektor Tevis odjechał na swoim wysokim stołku w drugi koniec sali, żeby sprawdzić innego kontrolera, i Keith został sam. Jego mózg pracował jak maszyna, błyskawicznie wydając decyzje: Braniff w lewo, Air Canada w prawo, Eastern o sto osiemdziesiąt stopni. Sygnały na ekranie radaru już zmieniały kierunek. Wolniejszy Convair Lake Central mógł poczekać jeszcze minutę. Ale nie odrzutowiec Swissair, bo jego kurs zbiegał się z kursem samolotu Eastern. Swissair musiał natychmiast dostać nowy kurs, tylko jaki? Myśl szybko! Czterdzieści pięć stopni w prawo, ale tylko na minutę, a potem znów w prawo. Nie spuszczaaj oka z TWS-a i Northwestu! Z zachodu nadlatuje z dużą prędkością nowy samolot, zidentyfikuj go i znajdź więcej miejsca. Skup się, skup się!

Nie zgubię obrazu, przynajmniej nie dziś, nie teraz, pomyślał ponuro.

Miał powód, żeby do tego nie dopuścić. Stanowił on tajemnicę, której nie wyjawiał nikomu, nawet swojej żonie Natalii. Tylko on, i nikt więcej, wiedział, że siedzi przed ekranem radaru ostatni raz w życiu. Ten dzień miał być ostatnim, jaki spędzał w kontroli ruchu lotniczego. Wkrótce miał dobiec końca.

Miał to być także ostatni dzień jego życia.

- Zrób sobie przerwę, Keith - rozległ się głos szefa wieży.

Keith nie zauważył, kiedy tamten wszedł i stanął niepostrzeżenie przy inspektorze Tevisie.

Przed chwilą Tevis powiedział cicho do szefa wieży:

- Keith radzi sobie dobrze. Przez chwilę martwiłem się o niego, ale jakoś wziął się w garść.

Cieszył się, że nie musiał podjąć drastycznego kroku, który wcześniej rozważał.

- Zwolnijmy go jednak na trochę - mruknął szef wieży. - Ja to załatwię - dodał po namyśle.

Spoglądając na tych dwóch stojących razem Keith natychmiast się domyślił, dlaczego go zwalniają. Kryzys trwał, a oni mu nie ufali. Przerwa w pracy stanowiła pretekst, należała mu się dopiero za pół godziny. Czy powinien zaprotestować? Jak na kontrolera z jego stażem, był to afront, który nie mógł ujść uwagi innych. Pomyślał

jednak, że nie ma co się teraz spierać. Nie warto. Zresztą dziesięciminutowa przerwa podziela uspokajająco. Potem, kiedy największe zagrożenie minie, wróci na stanowisko i zostanie do końca zmiany.

- Lee cię zastąpi, Keith - powiedział Tevis pochyliwszy się nad nim, a potem przywołał ręką kontrolera, który właśnie wrócił ze swojej planowej przerwy.

Keith skinął głową bez słowa, ale nie ruszył się z miejsca i nadal wydawał polecenia samolotom, podczas gdy jego zmiennik rekonstruował w myślach obraz sytuacji w powietrzu. Przekazanie stanowiska trwało zwykle kilka minut. Nowy kontroler musiał przestudiować obraz na ekranie radaru i odtworzyć sobie wszystko w głowie. Musiał też osiągnąć stan odpowiedniego skupienia.

Osiąganie stanu skupienia, świadome i umyślne, stanowiło element pracy kontrolera. Nazywali to “wyostrzeniem się” i Keith w ciągu piętnastu lat pracy w kontroli ruchu stale obserwował to zjawisko u siebie i innych. Człowiek, który obejmował dyżur, jak w tej chwili, spręzał się, bo musiał. Kiedy indziej robił to odruchowo, jak wtedy, kiedy kontrolerzy jechali razem do pracy, bo niektórzy podwozili się na zmianę samochodami. Wychodząc z domu rozmawiali swobodnie i naturalnie. Na tym etapie podróży zadane od niechcienia pytanie w rodzaju: “Wybierasz się w sobotę na mecz?” wywołałoby równie niedbałą odpowiedź: “No pewnie” albo “Nie, w tym tygodniu nie mogę”. Ale kiedy zbliżali się do miejsca pracy, rozmowa usztywniała się i na to samo pytanie, zadane kilkaset metrów od lotniska, padała jedynie lakoniczna odpowiedź “tak” lub “nie”.

Oprócz wyostrzonej sprawności umysłowej wymagano jeszcze jednego: opanowania i wystudiowanego spokoju przez cały czas pełnienia dyżuru. Oba wymagania, których połączenie kłóciło się z naturą ludzką, prowadziły do wyczerpania psychicznego i w przyszłości trzeba było za nie płacić. Wielu kontrolerów dostawało wrzodów żołądka, z czym kryli się w obawie, że stracą pracę, leczyli się więc prywatnie, na własny koszt, zamiast zwrócić się o bezpłatną pomoc lekarską, do której mieli prawo z racji zatrudnienia. W pracy chowali w szafkach butelki maaloxy “na złagodzenie nadkwasoty żołądka”, i od czasu do czasu popijali ukradkiem biały słodkawy płyn.

Zdarzały się też inne skutki. Niektórzy kontrolerzy - a znał takich kilku - byli nieprzyjemni i wybuchowi w domu albo urządzali awantury, co stanowiło reakcję na

emocje nagromadzone w ciągu dnia. Wszystko to, w połączeniu z nieregularnymi godzinami pracy i snu, utrudniającymi ułożenie sobie życia rodzinnego, sprawiało, że efekt był łatwy do przewidzenia. Wśród kontrolerów ruchu lotniczego długa była lista rozbitych małżeństw, a procent rozwodów wysoki.

- Dobra, mam obraz - powiedział nowy kontroler.

Keith wysunął się z fotela i odłączył słuchawki, a jego miejsce zajął zmiennik. Nim zdążył usiąść, już zaczął przekazywać nowe polecenia temu z dwóch samolotów TWS-a, który leciał niżej.

- Twój brat wspomniał, że może później wpadnie - powiedział do Keitha szef wieży.

Wychodzący z sali Keith skinął głową. Nie żywił urazy do szefa wieży, który miał na głowie własne obowiązki, był zadowolony, że nie zaprotestował przeciwko przedwczesnej zmianie. Niczego w tej chwili tak nie pragnął, jak zapalić papierosa, napić się kawy i być sam. Cieszył się również, że podjęto za niego decyzję i że oderwał się od kryzysowej sytuacji. Miał w życiu do czynienia z tak wieloma, że nie żałował, iż ominie go przełomowy moment jeszcze jednej.

Takie czy inne niebezpieczne sytuacje w ruchu lotniczym zdarzały się na lotnisku Lincoln kilka razy na dzień, podobnie jak w każdym większym porcie lotniczym. Mogło do nich dojść przy każdej pogodzie - i w najśnieźniejszy dzień, i podczas takiej słońca jak dzisiaj. Zwykle zaledwie garstka ludzi wiedziała o takich wypadkach, ponieważ prawie wszystkie kończyły się pomyślnie i nawet pilotom rzadko podawano przyczyny opóźnień lub nagłych zaskakujących poleceń. Po pierwsze, nie potrzebowali o tym wiedzieć, po drugie, nie było nigdy czasu na pogaduszki przez radio. Zawiadamiano zawsze naziemne służby specjalne: ekipy ratownicze, obsługę karetek pogotowia, policję oraz dyrekcję lotniska i podejmowano działania w zależności od kategorii ogłoszonego alarmu. Alarm kategorii pierwszej był najpoważniejszy, ale zdarzał się rzadko, ponieważ oznaczał rozbicie samolotu. Alarm kategorii drugiej obwieszczał bezpośrednie zagrożenie życia lub szkody materialne. Alarm kategorii trzeciej, taki jak w tej chwili, stanowił ogólne ostrzeżenie dla służb ratowniczych lotniska i stawiał je w stan pogotowia. Dla kontrolerów każdy alarm niósł z sobą dodatkowe napięcia i skutki uboczne.

Keith wszedł do szatni kontrolerów sąsiadującej z salą kontroli radarowej. W małej klitce z jednym oknem pod trzema ścianami stały metalowe szafki, a pośrodku drewniana ława. Na tablicy ogłoszeń koło okna wisiał bezładny zbiór okólników oraz zawiadomień różnych organizacji pracowniczych i towarzyskich. Po półmroku pomieszczenia radarowego jaskrawe światło nie osłoniętej żarówki wydawało się oślepiające. Keith był w szatni sam, więc sięgnął do przełącznika i zgasił ją. Z umieszczonych na wieży reflektorów wpadało tu dość światła.

Zapalił papierosa. Potem otworzył szafkę i wyjął pojemnik z jedzeniem, które naszykowała mu Natalia. Nalewając sobie kawy z termosu zastanawiał się, czy włożyła mu razem z jedzeniem liścik, a jeżeli nie liścik, to jakiś drobiazg wycięty z gazety lub pisma. Często robiła jedno z dwojga albo obie rzeczy naraz w nadziei, jak przypuszczał, że go tym rozweseli. Usilnie się o to starała, odkąd tylko zaczął mieć kłopoty. Znajdował jednak coraz mniej liścików i wycinków. Może się w końcu zniechęciła. Ostatnimi czasy miała mu mniej do powiedzenia, a po jej zaczerwienionych oczach poznawał, że popłakuje.

Widząc to, chciał jej pomóc. Ale jakże mógł jej pomóc, jeżeli sam sobie nie radził?

Do wewnętrznej strony drzwiczek szafki przyklejone było taśmą jej zdjęcie, kolorowa fotka, którą sam zrobił. Przedstawiała ona Natalię w kostiumie bikini. Siedziała na skale, roześmiana, szczupłą ręką osłaniając oczy od słońca. Jej jasnobrązowe włosy spływały do tyłu, drobna, śniada twarz obsypana była piegami, które pojawiały się zawsze w lecie. Natalia miała w sobie coś zuchwałego, figlarnego, a przy tym silną wolę - aparat fotograficzny uchwycił jedno i drugie. W tle widać było niebieskie jezioro, wysokie jodły i sterczące skały. Wybrali się wtedy na wakacje samochodem do Kanady i zatrzymali się na kempingu nad jeziorami Haliburton, zostawiwszy ten jeden raz dzieci, Briana i Theo, pod opieką Mela i Cindy w Illinois. Wakacje te okazały się dla nich jednym z najszczęśliwszych okresów w życiu.

Może to dobrze, że przypomniał sobie o tym właśnie dziś.

Za fotografią tkwiła złożona kartka. Jeden z tych liścików, o których myślał przed chwilą, a które Natalia wkładała mu czasem do pojemnika z jedzeniem. Ten pochodził sprzed kilku miesięcy. Był to wycinek z gazety, a u dołu znajdowało się kilka linijek

dopisanych charakterem żony.

Natalia miała różne dziwne zainteresowania, niekiedy bardzo rozległe, i zachęcała Keitha oraz obu synów, żeby je z nią dzielili. Wycinek dotyczył eksperymentów podejmowanych przez amerykańskich genetyków. Ludzką spermę można obecnie zamrażać, donosiła gazeta. Umieszcza się ją w zamrażarce o bardzo niskiej temperaturze, gdzie przechowuje się w dobrym stanie dowolnie długo. Po rozmrożeniu można jej użyć do zapładniania kobiet w każdej chwili, nawet o kilka pokoleń później.

Natalia dopisała:

@”Arka byłaby mniejsza o połowę, gdyby Noe oferma
wiedział, co to jest mrożona sperma.

Bo podobno dzięki lodówce
można mieć dzieci, ile się chce.

Cieszę się, że oboje
z namiętnej miłości mamy swoje.”

Wtedy jeszcze się starała, wciąż podejmowała rozpaczliwe wysiłki, żeby przywrócić - im obojgu i całej rodzinie - takie życie, jakie wiedli dawniej. “Namiętą miłość”.

Do wysiłków Natalii przyłączył się Mel i razem z nią próbował wpłynąć na brata, żeby uwolnił się od depresji, która zawładnęła nim całkowicie.

Jeszcze wtedy jakaś część jego duszy chciała odpowiedzieć na ich starania. Wykrzesując z głębi świadomości iskrę ducha próbował odpowiedzieć na okazaną miłość miłością. Ale skończyło się to niepowodzeniem. Nie żywił już do nikogo żadnych uczuć, nie przeżywał wzruszeń. Ani sympatii, ani miłości, ani nawet gniewu. Pozostała wyłącznie beznadziejna pustka, wyrzuty sumienia i wszechogarniająca rozpacz.

Natalia już wiedziała, że przegrali, był tego pewien. Przypuszczał, że właśnie dlatego popłakiwała po kątach.

A Mel? Być może on też dał za wygraną. Chociaż niezupełnie... Przypomniawsobie, co powiedział mu szef wieży. “Twój brat wspomniawsobie, że może wpadnie”.

Byłoby prościej, gdyby się nie zjawił. Czuł, że spotkanie z Melem jest ponad jego siły, chociaż przez całe życie byli sobie tak bliscy, jak tylko mogą być bracia. Obecność

Mela mogła wszystko skomplikować.

Czuł się zbyt wyczerpany, zbyt zmęczony na dodatkowe komplikacje.

Znów pomyślał o tym, czy Natalia włożyła mu dziś razem z jedzeniem liścik. Opróżnił starannie pojemnik, mając nadzieję, że tak.

Znalazł kanapki z szynką i rzeżuchą, kubek twarożku, gruszkę oraz papier śniadaniowy. Nic więcej.

Przekonawszy się, że nie ma żadnej wiadomości, z całej duszy zapragnął listu, jakiegokolwiek, choćby najbliższego. I wtedy uprzytomnił sobie, że to przecież jego wina - nie było na to czasu. Z powodu przygotowań, jakie musiał zrobić, wyszedł dziś z domu wcześniej niż zwykle. Natalia, której o tym nie uprzedził, bardzo się spieszyła z szykowaniem kanapek. Nie spytała, czemu chce wcześniej wyjść, chociaż wiedział, że jest ciekawa. Gdyby go wypytywała, musiałby coś wymyślić, a nie chciał, żeby ostatecznie słowa, jakie z nią zamieni, były kłamstwem.

Czasu miał jednak dosyć. Pojechał do przylotniskowego centrum handlowo-usługowego i wpisał się na listę gości hotelu "U O'Hagana", gdzie wcześniej tego dnia telefonicznie zarezerwował pokój. Wszystko starannie przygotował, zgodnie z planem obmyślonym przed kilkoma tygodniami. Po wprowadzeniu się do wynajętego pokoju opuścił hotel i stanął na lotnisku tuż przed dyżurem.

Hotel "U O'Hagana" znajdował się o kilka minut jazdy samochodem od lotniska. Za kilka godzin, po skończonym dyżurze, mógł tam szybko dojechać. Klucz od pokoju miał w kieszeni. Wyjął go, żeby sprawdzić.

10.

Informacja, którą szef wieży przekazał wcześniej Melowi Bakersfeldowi o zebraniu mieszkańców Meadowood, była całkowicie prawdziwa.

Zebranie, odbywające się w sali szkółki niedzielnej kościoła anabaptystów w Meadowood, o piętnaście sekund lotu odrzutowcem od krańca pasa startowego dwa-pięć, trwało już od pół godziny.

Skład zebranych był mieszany, typowy dla średnio zamożnej dzielnicy na skraju miasta. Część mężczyzn byli to pracownicy na kierowniczych stanowiskach, część stanowili rzemieślnicy, wśród których znajdowali się też miejscowi sklepikarze. Kobiet przyszło w przybliżeniu tyle samo co mężczyzn. Ponieważ był to piątek wieczór, początek weekendu, większość ubrała się niedbale, z wyjątkiem pół tuzina gości z zewnątrz oraz kilku dziennikarzy z prasy.

Sala szkółki niedzielnej była niezdolnie przepelniona, duszna i zadymiona. Zajęto wszystkie znajdujące się tu krzesła, a oprócz tego jeszcze co najmniej setka ludzi stała.

To, że w taki wieczór przyszło aż tyle osób, opuszczając ciepłe domy, świadczyło dobitnie o ich determinacji i zaangażowaniu w sprawę. Wszyscy, co do jednego, byli rozgniewani.

Ich gniew, niemal równie namacalny jak dym tytoniowy, miał dwa źródła: zadawniony żal związany z ogłuszającym hukiem napędu odrzutowego, który atakował domy Meadowood w dzień i w nocy, burząc ich spokój, i obecna frustracja spowodowana tym, że jak dotąd przez większą część zebrania zgromadzeni nie słyszeli się wzajemnie.

Przewidziano, że będą pewne kłopoty, dlatego wypożyczono z kościoła przenośną aparaturę nagłaśniającą. Nie przypuszczano jednak, że dziś odrzutowce będą latały nad głową, czyniąc ludzkie uszy i nagłośnienie całkowicie nieprzydatnymi. Powodem tego było zablokowanie pasa startowego trzy-zero przez meksykański Boeing 707, przez co inne samoloty kierowano na pas dwa-pięć. Biegł on prosto jak strzała na Meadowood, podczas gdy pas trzy-zero, kiedy był czynny, wypuszczał startujące maszyny nieco w bok od osiedla.

W chwilowej ciszy, jaka zapadła, rumiany przewodniczący zebrania krzychał:

- Proszę państwa, od lat dyskutujemy z władzami lotniska i towarzystwami lotniczymi. Wskazywaliśmy na pogwałcenie nietykalności naszych domostw. Udowodniliśmy, korzystając z pomocy bezstronnych świadków, że w tych warunkach normalne życie jest niemożliwe. Argumentowaliśmy, że nasze zdrowie psychiczne znalazło się w niebezpieczeństwie, nasze żony, dzieci i my sami jesteśmy o krok od załamania nerwowego, które już część z nas dotknęło.

Przewodniczący, łysawy mężczyzna o masywnej szczęce, nazywał się Floyd Zanetta i był właścicielem drukarni oraz domu w Meadowood. Sześćdziesięcioletni Zanetta był też w swoim środowisku działaczem społecznym, a w kłapie sportowej marynarki nosił odznakę długoletniej służby w klubie Kiwanis, organizacji działającej na rzecz podniesienia poziomu w przemyśle, handlu i wolnych zawodach.

Zarówno on, jak i młodszy od niego nieskazitelnie ubrany mężczyzna znajdowali się na niewielkim podeście z przodu sali. Młodszy, który siedział, był prawnikiem i nazywał się Elliott Freemantle. U jego boku stała otwarta czarna skórzana aktówka.

Zanetta uderzył pięścią w pulpit, który miał przed sobą.

- A co robi lotnisko i linie lotnicze? - mówił. - Powiem wam, co robią. Udają, że nas słuchają. I składają obietnice za obietnicami, których nie mają najmniejszego zamiaru dotrzymać. Władze lotniska, Federalny Zarząd Lotnictwa i towarzystwa lotnicze to kłamcy i oszuści...

Słowo "oszuści" nie było słyszalne. Utonęło w druzgoczącym, niemal niewiarygodnie spotężniałym huku i monstualnym ryku silników, który zatrzęsł budynkiem. Jakby w geście obrony, wielu obecnych zatkało uszy. Niektórzy spojrzeli niespokojnie w górę. Inni, z oczami pałającymi gniewem, mówili coś w uniesieniu do swoich sąsiadów, chociaż tylko umiejący czytać z ruchu warg wiedziałby o czym. Dzbanek z wodą stojący na pulpicie przewodniczącego zadrżał. Gdyby Zanetta nie chwycił go szybko, spadłby na podłogę.

Równie szybko jak wybuchł, huk ścichł. Znajdujący się już w odległości wielu kilometrów i na wysokości kilkuset metrów samolot linii Pan American, lot 58, wspinał się pośród śnieżycy i ciemności sięgając wyżej położonych, czystych sfer i wchodząc na kurs do Frankfurtu w Niemczech zachodnich. A na drugim krańcu pasa dwa-pięć kołował właśnie odrzutowiec linii Continental, lecący do Denver w stanie Colorado i mający już

zezwoleń na start nad Meadowood. Dalsze samoloty, ustawione na przyległej drodze kołowania, czekały na swoją kolej.

Tak było przez cały wieczór, zebranie trzeba było prowadzić w czasie krótkich chwil ciszy.

- Powiedziałem, że to kłamcy i oszuści - ciągnął pośpiesznie Zanetta. - To, co się w tej chwili dzieje, stanowi ostateczny dowód. Mamy przynajmniej prawo do manewrów redukujących hałas, a dziś nawet tego...

- Panie przewodniczący - przerwała mu jakaś kobieta ze środka sali - myśmy już to sto razy słyszeli. Wiemy o tym, a powtarzanie wszystkiego od początku nic nie zmieni.

Oczy zgromadzonych zwróciły się w jej stronę. Kobieta wstała. Miała inteligentną twarz o zdecydowanych rysach i sięgające ramion ciemne włosy, które opadły jej do przodu, więc odgarnęła je niecierpliwym ruchem.

- Chciałabym się dowiedzieć - podjęła - podobnie jak inni, co jeszcze możemy zrobić i co dalej?

Rozległy się oklaski i okrzyki.

- Jeżeli pozwolicie mi łaskawie skończyć... - zaczął zirytowany Zanetta, ale nie skończył.

Ten sam wszechogarniający huk zawładnął znów salą szkółki niedzielnej.

Takie zgranie hałasu z ostatnim zdaniem wywołało jedyny jak dotąd wybuch śmiechu sali. Nawet przewodniczący uśmiechnął się żałośnie, wznosząc ręce w górę gestem pełnym rozpacz.

- Jedź pan dalej! - zawołał gniewnie jakiś mężczyzna.

Zanetta skinął głową na znak zgody. Ciągnął swoją przemowę lawirując niczym alpinista na skałach wśród powtarzających się i piętrzących nad głową jak góry huków. Oświadczył, że mieszkańcy Meadowood mają prawo zwrócić się do sądu, a zatem trzeba przygotować się do walki ostrej, w razie potrzeby nie przebierając w środkach. Co zaś do formy, jaką winna przybrać ofensywa prawna, to tak się akurat składa, że znany prawnik, pan Elliott Freemantle, którego biura mieszczą się w śródmieściu na Loop, zgodził się wziąć udział w zebraniu. Pan Freemantle przestudiował przepisy dotyczące nadmiernego hałasu, naruszenia prywatności oraz przestrzeni powietrznej i już za chwilę wszyscy, którzy na przekór pogodzie stawili się na zebranie, będą mieli przyjemność wysłuchania

tego znakomitego specjalisty i dżentelmena. W istocie przedstawi on nawet propozycję...

Słuchając tego potoku banałów i frazesów Freemantle nie mógł spokojnie usiedzieć na krześle. Przeciągnął lekko ręką po ufryzowanych, przyprószonych siwizną włosach, dotykając palcami wygolonej brody i policzków, wciągnął lekki zapach drogiego płynu po goleniu i zdjął nogę z nogi zwracając uwagę na lśniące jak lustro buty z krokodylej skóry za dwieście dolarów i starając się nie naruszyć kantu spodni odszytego na miarę garnituru ze srebrzystego sukna o grubym splocie. Już dawno odkrył, że ludzie wolą, aby adwokaci prezentowali się zamożnie. Zamożność u adwokata stwarza aurę sukcesów na sali sądowej, na których zależy każdemu, kto zamierza się procesować.

Freemantle miał nadzieję, że większość obecnych na sali ma takie zamiary i że on będzie ich reprezentował. A na razie pragnął jedynie, żeby ten cymbał Zanetta wreszcie usiadł i pozwolił mu zabrać głos. Najpewniejszy sposób na utratę zaufania słuchaczy lub przysięgłych to dopuścić, żeby myśleli szybciej od ciebie, żeby wiedzieli, co chcesz im powiedzieć, zanim to powiesz. Pomyślał, że będzie musiał się napracować, żeby dowieść im swojej fachowości i intelektualnej wyższości.

Niektórzy spośród kolegów prawników zakwestionowaliby opinię o jego rzekomej wyższości intelektualnej. Może nawet sprzeciwiliby się użyciu przez przewodniczącego zebrania słowa dżentelmen przy jego prezentacji.

Adwokaci mieli go czasem za reklamiarza, pobierającego wysokie honoraria głównie dzięki umiejętności autoreklamy. Przyznawano jednak, że intuicyjnie wyczuwał sprawy, które okazywały się później spektakularne i rentowne.

Sytuacja w Meadowood powstała jakby na zamówienie Freemantle'a.

Przeczytał kiedyś o kłopotach mieszkańców dzielnicy i wykorzystując swoje znajomości postarał się, żeby jego nazwisko podsunęto kilku właścicielom domów sugerując, że jest właśnie tym, który im najpewniej pomoże. W rezultacie zwrócił się do niego komitet właścicieli domów, a fakt, że zrobili to oni, a nie odwrotnie, dawał mu psychologiczną przewagę, której zdobycie zaplanował od początku. W międzyczasie zapoznał się, dość powierzchownie, z przepisami prawnymi oraz niedawnymi rozstrzygnięciami sądów w sprawach dotyczących hałasu i naruszania spokoju - był to dla niego temat całkiem nowy - i kiedy przybyli członkowie komitetu, zwrócił się do nich z pewnością eksperta zajmującego się tym problemem przez całe życie.

Wyglądało na to, że przewodniczący Zanetta kończy wreszcie swoje rozwlekłe zagajenie. Prawie nie czekając, aż padnie jego nazwisko, Freemantle zerwał się na nogi. Zaczął mówić, zanim jeszcze pośladki Zanetty zetknęły się z siedzeniem krzesła. Jak zwykle obył się bez wstępu.

- Jeżeli oczekujecie państwo ode mnie współczucia, to możecie od razu wyjść. Ja się zajmuję prawem. Tylko prawem, i niczym więcej.

Umyślnie przemówił szorstkim tonem i zdawał sobie sprawę, że poruszył zebranych, tak jak zamierzał.

Spostrzegł również, że dziennikarze podnieśli głowy i zaczęli uważnie słuchać. Przy stole dla prasy z przodu sali siedziała ich trójka: dwaj młodzi reporterzy z dużych dzienników miejskich oraz starsza dziennikarka z lokalnego tygodnika. Wszyscy oni odgrywali ważną rolę w jego planach i zadał sobie trud, żeby poznać ich nazwiska i zamienić z nimi parę słów przed zebraniem. Teraz ich ołówki poszły w ruch. Świetnie! We wszystkich jego przedsięwzięciach współpraca z prasą liczyła się wysoko; Freemantle wiedział z doświadczenia, że łatwiej o nią, jeśli się dostarczy ciekawego materiału i nowego spojrzenia na sprawę.

Przeniósł uwagę na widownię.

- Jeżeli postanowimy wspólnie, że mam państwa reprezentować - ciągnął nieco mniej agresywnym tonem - będę musiał wypytać was o wpływ hałasu z lotniska na wasze domy, wasze rodziny i wasze zdrowie, fizyczne i psychiczne. Nie wyobrażajcie sobie jednak, że będę wam zadawał pytania dlatego, że te sprawy i wy, jako ludzie, osobiście mnie obchodzą. Jeśli mam być szczery, to przeciwnie. Jestem wyjątkowym samolubem. Jeżeli zadam wam pytanie, to po to, żeby ustalić zakres szkód, jakie wam wyrządzono w oczach prawa. A jestem przekonany, że pewne szkody zostały wyrządzone, może nawet znaczne, dlatego macie prawo do zadośćuczynienia. Chcę jednak, żebyście państwo wiedzieli, że bez względu na to, jak bardzo angażuję się w sprawy klientów, poza biurem czy salą sądową jestem spokojny. Niemniej... - Freemantle zrobił efektowną pauzę. - Niemniej zarówno w biurze, jak na sali sądowej cała moja uwaga i umiejętności byłyby do waszej dyspozycji! I jeżeli będziemy współpracować, obiecuję, że będziecie państwo zadowoleni, iż macie mnie po swojej stronie, a nie przeciwko sobie.

Słuchali go teraz uważnie wszyscy obecni starając się nie uronić ani słowa. Przyszła pora, żeby nieco złagodzić ten ton. Uśmiechnął się krótko, po czym ciągnął poważnie.

- Informuję państwa o tym wszystkim, żebyśmy się wzajemnie zrozumieli. Niektórzy mówią mi, że jestem złośliwy i nieprzyjemny. Być może mają rację, chociaż myślę, że gdybym sam potrzebował kiedyś adwokata, to na pewno wybrałbym kogoś, kto występując w moim imieniu jest właśnie złośliwy i nieprzyjemny, a także ostry.

Część osób skinęła głowami i uśmiechnęła się.

- Naturalnie, jeżeli wolicie kogoś sympatyczniejszego, kto okaże więcej współczucia, choć może mniejszą znajomość prawa - powiedział wzruszając ramionami - to wasza sprawa.

Od pewnego czasu uważnie obserwował zebranych; zobaczył, że jakiś poważny mężczyzna w okularach w grubej oprawce pochyła się do swojej sąsiadki i coś szepcze. Z wyrazu ich twarzy domyślił się, że mężczyzna mówi coś w rodzaju: "To mi się podoba! Na coś takiego czekaliśmy!". Kobieta, prawdopodobnie jego żona, skinęła potakująco głową. Na twarzach innych widać było to samo przekonanie.

Jak zwykle w takich sytuacjach, Freemantle trafnie ocenił nastrój obecnych i odpowiednio się do niego dostosował. Szybko wyczuł, że ci ludzie mają dość frazesów i współczucia, które bierze się wprawdzie z dobrych intencji, ale nic nie załatwia. Jego przemowa, brutalna i szczerza, podziałała jak zimny, odświeżający prysznic. Teraz, zanim umysły ochłoną, należało zmienić taktykę. Nadeszła trudna pora na konkrety, na wyłożenie przepisów prawnych dotyczących hałasu. Zdolność podtrzymywania uwagi słuchaczy, w czym celował, polegała na tym, żeby wyprzedzać ich myśli o pół kroku.

- Proszę o uwagę, ponieważ omówię teraz wasz konkretny przypadek.

Przepisy prawne w sprawach hałasu, oznajmił, coraz częściej stają się przedmiotem analiz sądów krajowych. Poglądy zmieniają się. Nowe orzeczenia sądowe stanowią, że nadmierny hałas może być naruszeniem nietykalności osobistej, jak również prawa własności. Co więcej, sądy skłonne są wydawać zakazy i zasądzać odszkodowania tam, gdzie da się to naruszenie, w tym także przez samoloty, udowodnić.

Urwał na chwilę, bo w górze zagrzmiał kolejny startujący samolot, po czym wskazał ręką sufit.

- Myślę, że z dowodami nie będzie problemu - powiedział.

Trójka reporterów przy stole dla prasy zanotowała to sobie.

Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych, ciągnął Freemantle, ustanowił już precedens. W sądach stanowych w Oregon i Waszyngtonie, w sprawach Thornburg kontra lotnisko Portland oraz Martin kontra lotnisko Seattle, przyznano odszkodowania za nadmierny hałas samolotowy, chociaż przestrzeń powietrzna bezpośrednio nad domami powodów nie została naruszona. Mieszkańcy innych społeczności wystąpili albo mieli zamiar wszcząć podobne kroki prawne; niektórzy zbierając dowody korzystali z wozów nagraniowych i kamer filmowych. Wozy rejestrowały poziom decybeli, a kamery wysokość przelotu samolotów. Hałas częstokroć okazywał się większy, a wysokość mniejsza, niż przyznawały się do tego towarzystwa lotnicze i władze lotnisk. W Los Angeles pewien obywatel wniósł skargę na międzynarodowy port lotniczy w tym mieście stwierdzając, że lotnisko, które zezwala na lądowanie samolotów na niedawno przedłużonym pasie startowym w pobliżu jego domu, pozwoliło sobie wkroczyć na jego grunt bez dopełnienia formalności prawnych. Zażądał on dziesięciu tysięcy dolarów, o tyle bowiem, jak obliczał, obniżyła się wartość jego domu. W innych miejscowościach sądy rozpatrywały coraz więcej podobnych spraw, dodał Freemantle.

Lista była efektowna. Wzmianka o konkretnej sumie - dziesięciu tysięcy dolarów - wzbudziła, tak jak zamierzał, natychmiastowe zainteresowanie. Jego wystąpienie brzmiało autorytatywnie i rzeczowo, jakby było wynikiem długoletnich studiów. Tylko on jeden wiedział, że przedstawione "fakty" nie są owocem ślęczenia nad sprawozdaniami sądowymi, ale dwóch godzin spędzonych wczoraj po południu na lekturze wycinków prasowych w archiwum miejskim.

Były też i fakty, o których nie wspomniał.

Ale adwokat Freemantle wcale nie chciał, by o nich wiadomo - przynajmniej na razie - ani też nie przejmował się zbytnio tym, czy sprawa, gdyby trafiła do sądu, zostałaby w końcu wygrana czy przegrana. Pragnął jedynie, żeby mieszkańcy Meadowood zostali jego klientami - za ogromne honorarium.

W związku z tym policzył swoich słuchaczy i przeprowadził w myślach obliczenia. Ich wynik bardzo go ucieszył.

Szacował, że na sześciuset obecnych na sali około pięciuset może więcej, to

właściciele nieruchomości. Jeśli uwzględnić, że mężowie są z żonami, oznaczało to minimum dwustu pięćdziesięciu ewentualnych klientów. Gdyby udało się skłonić wszystkie dwieście pięćdziesiąt osób do podpisania umowy o zaliczkę, a miał nadzieję, że przed końcem zebrania do tego dojdzie, wówczas ogólne honorarium przekraczające sumę dwudziestu pięciu tysięcy dolarów znalazłoby się w jego zasięgu.

Zdumiewające, ile można osiągnąć bezczelnością, zwłaszcza kiedy ludzi zaślepia chęć osiągnięcia korzyści. Miał w teczce dostateczną ilość drukowanych formularzy zaliczkowych. "Poniższa umowa pomiędzy... zwanymi odtąd powodem\ami Freemantle'em i Sye'em, adwokatami... którzy podejmują się reprezentowania w sądzie powoda\ów. Popierając roszczenia o odszkodowanie za szkody poniesione z tytułu użytkowania przez samoloty lotniska międzynarodowego Lincoln... Powód\dzi zobowiązuje\ją się uiścić opłatę na ręce wyżej wymienionych Freemantle'a i Sye'a w wysokości stu dolarów, w czterech ratach po dwadzieścia pięć dolarów, przy czym pierwsza byłaby płatna zaraz, a pozostałe na żądanie co kwartał... Ponadto, w przypadku wygrania procesu, Freemantle i Sye otrzymają dziesięć procent ogólnej sumy przyznanych odszkodowań..."

Na te dziesięć procent istniały minimalne szanse, ponieważ było mało prawdopodobne, żeby w ogóle przyznano jakieś odszkodowania. A jednak w dziedzinie prawa zdarzały się czasem dziwne rzeczy, Freemantle zaś wyznawał zasadę zabezpieczania się ze wszystkich stron.

- Przedstawiłem państwu tło prawne, a teraz chciałbym udzielić wam porady - oznajmił. Błysnął jednym ze swoich rzadkich uśmiechów. - Ta porada będzie bezpłatna, ale za wszystkie następne trzeba będzie płacić.

W odpowiedzi rozległ się śmiech, który Freemantle uciał szybkim gestem.

- Brzmi ona tak: nie ma już teraz wiele czasu na nic poza działaniem. Natychmiastowym działaniem.

Na te słowa znów zaczęto klaskać i z aprobatą kiwać głowami. Jak gdyby dla podkreślenia tego zdania, w górze zagrzmiał kolejny samolot. Zanim ucichł huk, Freemantle krzyknął:

- Dlatego powtarzam: radzę wam dłużej nie zwlekać! Trzeba działać już dziś! Natychmiast!

Z przodu audytorium zerwał się młody mężczyzna w swetrze i samodziiałowych spodniach.

- Na miły Bóg, niech pan powie, od czego zacząć! - zawołał.

- Możecie zacząć, jeśli chcecie, od wynajęcia mnie na waszego adwokata.

- Tak, chcemy - rozległ się natychmiast kilkusetgłosowy chór.

Przewodniczący Zanetta wstał i czekał, aż umilkną krzyki. Minę miał zadowoloną. Dwóch reporterów rozglądało się wokoło wyciągając szyje. Dziennikarka z miejscowego tygodnika spojrzała na podest z przyjaznym uśmiechem.

Zgodnie z przewidywaniami Freemantle'a, udało się. Reszta była zwykłą formalnością. Wiedział, że za pół godziny spora część blankietów umów znajdujących się w jego teczce będzie podpisana, a inne zostaną zabrane do domów, omówione i najprawdopodobniej wysłane nazajutrz pocztą. Ci ludzie nie bali się podpisywania dokumentów ani działań prawnych, przywykli do jednego i drugiego przy okazji kupna domów. Także suma stu dolarów nie wydawała się przesadnie wygórowana; niektórzy może nawet się dziwili, że jest tak niska. Wiedział, że zaledwie garstka zada sobie trud dokonania w myślach obliczeń, tak jak on, a gdyby nawet zaprotestowali przeciw wysokości ogólnej sumy, mógłby uzasadnić takie honorarium odpowiedzialnością za dużą liczbę klientów.

Ponadto postarałby się, aby odczuli, że są to dobrze ulokowane pieniądze, urządziłby efektowne, pełne rozmachu przedstawienie w sądzie i poza sądem. Zerknąwszy na zegarek stwierdził, że czas wziąć się do roboty. Przypieczętowawszy już swój udział w sprawie, chciał zainscenizować pierwszy akt dramatu. Był on, jak wszystko do tej pory, zaplanowany i miały się nim zająć, znacznie szerzej niż samym zebraniem, jutrzejsze gazety. Jego celem było też przekonanie ludzi, że on, Freemantle, całkiem serio mówi o nie traceniu czasu.

Aktorami dramatu mieli być zgromadzeni tu mieszkańcy Meadowood.

Miejscem akcji miał być port lotniczy.

Czasem akcji - dzisiejszy wieczór.

11.

Mniej więcej w tym samym czasie, kiedy Elliott Freemantle upajał się swoim sukcesem, pewien zgorzkniały, przegrany życiowo, były przedsiębiorca budowlany o nazwisku D.O. Guerrero godził się z porażką.

Guerrero znajdował się o jakieś piętnaście mil od lotniska w zamkniętym na klucz pokoju, w nędznym domu bez windy, w południowej dzielnicy miasta. Mieszkanie znajdowało się nad hałaśliwą garkuchnią na Pięćdziesiątej Pierwszej ulicy, niedaleko zagród dla bydła rzeźnego.

Guerrero, wychudły, lekko przygarbiony, o długich rękach i nogach, miał twarz o ziemistej cerze i wystającej wąskiej szczęce, oczy głęboko osadzone, usta blade, cienkie i mały rudawy wąsik. Szyję miał chudą, z wystającą grdyką, włosy nad czołem przerzedzone, a ręce niespokojne, z palcami, które rzadko odpoczywały. Palił bez przerwy, zapalając papierosa od papierosa. Siedział teraz zarośnięty i w brudnej koszuli, a przy tym spocony, chociaż w pokoju, gdzie się zamknął, panował chłód. Miał pięćdziesiąt lat, a wyglądał o kilkanaście lat starzej.

Guerrero był żonaty, i to od osiemnastu lat. Według pewnych kryteriów jego małżeństwo należało do udanych, choć niczym się nie wyróżniało. D.O. (przez większość życia nazywany inicjałami imion) i Inez Guerrero odnosili się do siebie przyjaźnie, a myśl, żeby pożądać innego partnera, jakoś nie przychodziła im do głowy. Guerrero w każdym razie nigdy się zbytnio nie interesował kobietami; znacznie bardziej zajmowały go transakcje i manipulacje finansowe. W zeszłym roku jednak pomiędzy małżonkami otworzyła się duchowa przepaść, której Inez mimo starań nie umiała pokonać. Stało się tak w wyniku szeregu katastrof finansowych, które zepchnęły ich z poziomu względnej zamożności niemal do nędzy, zmuszając w końcu do kolejnych przeprowadzek, najpierw z wygodnego i przestronnego, choć obciążonego dużym długiem hipotecznym podmiejskiego domu do mniej pretensjonalnej siedziby, a jeszcze później do tego właśnie lichego dwupokojowego mieszkania z przeciągami i karaluchami.

Inez starała się ze wszystkich sił złagodzić sytuację, ale jej mąż stawał się coraz bardziej ponury, bywał wściekły, a czasem w ogóle nie mogła się z nim porozumieć. Parę tygodni temu w napadzie złości uderzył ją tak, że miała posiniaczoną twarz, ale i to by mu przebaczyła, lecz on ani jej nie przeprosił, ani nawet wspomniał później o tym

incydencie. Z obawy przed dalszymi rękoczynami wkrótce potem wysłała dwójkę kilkunastoletnich dzieci, syna i córkę, do zamężnej siostry mieszkającej w Cleveland. Sama została i zaczęła pracować w kawiarni jako kelnerka. Choć praca była ciężka, a wygodzenie niewielkie, to przynajmniej miała na życie. Mąż jakby w ogóle nie zauważył nieobecności dzieci ani żony. Popadł ostatnio w głęboką depresję i zamknął się w sobie.

Inez wyszła akurat do pracy. Guerrero był w mieszkaniu sam. Nie musiał zamykać na klucz drzwi do małej sypialni, ale zrobił to, żeby się dodatkowo zabezpieczyć przed czymś wtargnięciem, chociaż nie zamierzał tam długo pozostawać.

Tego wieczoru, tak jak wielu innych, wybierał się wkrótce na lotnisko. Miał potwierdzenie rezerwacji oraz ważny bilet na dzisiejszy lot numer dwa linii Trans America do Rzymu. W tej chwili bilet ten znajdował się w kieszeni palta, które leżało w zamkniętej sypialni, zarzucone niedbale na chwiejące się drewniane krzesło.

Inez nic nie wiedziała o bilecie do Rzymu, nie miała też najmniejszego pojęcia, co skłoniło jej męża do jego nabycia.

Bilet był w obie strony, co kosztowało normalnie czterysta siedemdziesiąt cztery dolary. Jednakże z pomocą oszustwa Guerrero uzyskał kredyt. Wpłacił zaliczkę w wysokości czterdziestu siedmiu dolarów, które zdobył zastawiając w lombardzie ostatnią wartościową rzecz należącą do żony - pierścioneł jej matki (Inez jeszcze nie odkryła straty) - a resztę, wraz z procentami, zobowiązał się uiścić w miesięcznych ratach rozłożonych na dwa lata.

Było wysoce nieprawdopodobne, żeby kiedykolwiek wywiązał się z tego zobowiązania.

Żadne szanujące się towarzystwo ani bank nie udzieliłyby mu pożyczki na sumę równą cenie biletu autobusowego do Peorii, a co dopiero na bilet lotniczy do Rzymu. Zbadano by dokładnie jego przeszłość i odkryto, że ma w swoim życiorysie długi okres niewypłacalności, portfel zadawnionych długów osobistych oraz że jego przedsiębiorstwo budujące domy jednorodzinne, Guerrero Contracting Inc., znalazło się przed rokiem na liście bankrutów.

Jeszcze wnikliwsza kontrola jego zagmatwanych finansów wykazałaby, że w ciągu ostatnich ośmiu miesięcy posługując się nazwiskiem żony usiłował zebrać

fundusze na spekulacyjny handel gruntami, ale mu to nie wyszło. W związku z tym niepowodzeniem popadł w nowe długi. W tej chwili z powodu pewnych fałszywych oświadczeń, a także dlatego, że był dłużnikiem, w stosunku do którego nie uchylono upadłości, grożące mu zdemaskowanie pociągnęłoby za sobą oskarżenie o przestępstwo i prawie na pewno uwięzienie. Nie tak poważny, ale równie naglący był fakt, że nawet za to nędzne mieszkanie zalegali z czynszem od trzech tygodni, a właściciel ostrzegł, że jutro ich wyrzuci. W razie esksmisji nie mieli dokąd pójść.

Guerrero był zrozpaczony.

Ale towarzystwa lotnicze szczególnie wyrozumiale odnosiły się do prolongat spłaty kredytu, a ponadto z mniejszą niż inne instytucje surowością zabierały się do jego ściągania.

Za pomocą dwóch prostych sposobów Guerro uniknął bardziej szczegółowej kontroli kredytowej. Po pierwsze, przedstawił “zaświadczenie z miejsca pracy”, które sam wypisał na maszynie używając papieru firmowego zlikwidowanego przedsiębiorstwa, którym kiedyś kierował, a którego adresem był numer jego własnej skrytki pocztowej. Po drugie, pisząc zaświadczenie umyślnie popełnił błąd w pisowni swojego nazwiska, zmieniając pierwszą literę z “G” na “B”, tak żeby zwykła kontrola kredytowa pod nazwiskiem “Buerrero” nie znalazła żadnych informacji. Do dalszego udokumentowania swojej tożsamości posłużył się legitymacją ubezpieczeniową i prawem jazdy, na których zmienił przedtem tę samą literę, a potem poprawił ją z powrotem. Pamiętał również, żeby na umowie o ratalnej opłacie biletu podpisać się nieczytelnie, tak żeby nie było jasne, czy napisał “G” czy “B”.

Błąd ten został powtórzony przez urzędnika, który wydał mu wczoraj bilet lotniczy na nazwisko “D.O. Buerrero”, i Buerrero rozważył starannie ten fakt w świetle swoich najbliższych planów. Postanowił nie martwić się. Gdyby potem zrodziły się jakieś wątpliwości, to błąd, zarówno na “zaświadczeniu z miejsca pracy”, jak i na bilecie, wyglądałby na autentyczną pomyłkę. Nie było żadnego dowodu na to, że została ona spreparowana. W każdym razie po zgłoszeniu się później na lotnisku miał zamiar wytknąć ów błąd, żeby go poprawiono i na liście pasażerów i na bilecie. Musiał być pewny, że kiedy znajdzie się w samolocie, nie będzie wątpliwości co do jego prawdziwego nazwiska. To również należało do obmyślonego wcześniej planu.

Inna część tego planu przewidywała zniszczenie samolotu odbywającego rejs numer dwa przez wysadzenie go w powietrze. Razem z samolotem Guerrero miał unicestwić również siebie, ale to go nie odstraszało, ponieważ uważał, że jego życie nie przedstawia już żadnej wartości ani dla niego, ani dla innych.

Za to jego śmierć mogła mieć wartość - i zamierzał dopilnować, żeby miała.

Zaplanował, że przed odlotem wykupi ubezpieczenie lotnicze na sumę siedemdziesięciu pięciu tysięcy dolarów, jako spadkobierców podając żonę i dzieci. Uznał, że do tej pory niewiele dla nich zrobił, ale że jego ostatni uczynek w życiu będzie jedynym wspaniałym gestem wobec nich. Wierzył, że to, co robi, jest dziełem miłości i poświęcenia.

Jego wypaczony umysł, którym rządziła desperacja, nie poświęcił ani jednej myśli innym pasażerom samolotu i jego załodze, tym wszystkim, którzy mieli zginąć wraz z nim.

Wydawało mu się, że przewidział wszystkie ewentualności.

Sprawa biletu przestała się liczyć z chwilą znalezienia się w samolocie na trasie. Nikt nie mógł udowodnić, że nie zamierzał spłacić rat, a gdyby nawet ujawniono fałszywe zaświadczenie z miejsca pracy, co było prawdopodobne, dowodziło ono tylko tego, że uzyskał kredyt podstępem. A to, samo w sobie, nie miało znaczenia dla późniejszych praw do odszkodowania.

Oprócz tego umyślnie wykupił bilet w obie strony, aby stworzyć wrażenie, że zamierza wracać, zaś lot do Rzymu wybrał dlatego, że miał we Włoszech kuzyna, którego zresztą nie widział na oczy. Tak więc w końcu jego wybór miał na pozór logiczne uzasadnienie.

Guerrero nosił się ze swoim planem od kilku miesięcy; w tym czasie wiodło mu się coraz gorzej. Przystudiował dokładnie dzieje katastrof lotniczych, w których samoloty zostały zniszczone przez osoby usiłujące wyciągnąć korzyści z ubezpieczenia lotniczego. Przykładów na to było zaskakująco wiele. We wszystkich odnotowanych przypadkach motywy wyszły na jaw w trakcie dochodzenia po katastrofie, a tam, gdzie konspiratorzy uszli z życiem, wytoczono im sprawy o usiłowanie morderstwa. Polisy ubezpieczeniowe osób zamieszanych w katastrofy zostały unieważnione.

Naturalnie nie sposób ocenić, ile katastrof, których przyczyn nie wyjaśniono, było

wynikiem sabotażu. Kluczowy czynnik stanowiły szczątki rozbitego samolotu lub ich brak. Tam, gdzie te szczątki odnaleziono, eksperci prowadzący śledztwo składali je do kupy, usiłując odkryć zawarte w nich tajemnice. Zwykle im się to udawało. Jeżeli eksplozja nastąpiła pomiędzy ziemią a niebem, to jej ślady pozostawały i można było określić charakter wybuchu. Guerrero rozumował więc, że jego plan musi wykluczyć odnalezienie szczątków.

Dlatego właśnie wybrał bezpośredni lot linii Trans America do Rzymu.

Znaczna część trasy lotu numer dwa prowadziła nad oceanem, gdzie szczątków samolotu nie dałoby się odnaleźć.

Posługując się jednym z wydanych przez linie lotnicze informatorów, który dla wygody pasażerów podawał trasy lotów, prędkość rozwijaną przez samoloty, a nawet zawierał pozycję "Sam zaznacz na mapie swoje położenie", Guerrero obliczył, że po czterech godzinach lotu, uwzględniając przeciętną prędkość wiatrów, samolot znajdzie się nad środkową częścią Atlantyku. Zamierzał sprawdzać swoje obliczenia i w razie potrzeby wносить poprawki już w trakcie podróży. Miał to zrobić w następujący sposób: po pierwsze, zanotować dokładną godzinę startu, a potem słuchać uważnie komunikatów na temat lotu, które kapitan zawsze podaje przez głośniki. Mając te informacje łatwo było określić, czy samolot opóźnia się, czy wyprzedza plan lotu i o ile. Wreszcie, w mniej więcej wybranym punkcie, tysiąc trzysta kilometrów na wschód od Nowej Fundlandii, spowodowałby wybuch. Nie znaleziono by nigdy żadnych szczątków. Nie byłoby żadnych oględzin, nie groziłoby ujawnienie przyczyn zaginięcia samolotu. Żywi mogliby się dziwić, zadawać pytania, snuć domysły, może nawet odgadnąć prawdę, ale nie wiedzieć na pewno.

Wobec braku jakichkolwiek dowodów sabotażu odszkodowania musiałyby zostać wypłacone.

Wszystko zależało wyłącznie od wybuchu. Naturalnie, że musiał być odpowiednio silny, aby zniszczyć samolot, ale równie ważne było, żeby nastąpił w odpowiednim momencie. Z tego drugiego powodu Guerrero postanowił osobiście wnieść urządzenie wybuchowe na pokład samolotu i sam je detonować. Zamknięty na klucz w sypialni konstruował właśnie bombę i mimo że jako budowniczy domów obeznany był z materiałami wybuchowymi, pocił się już nad tym od kwadransa.

Głównych składników było pięć: trzy laski dynamitu, mała spłonka z przymocowanymi drutami oraz bateria do radia tranzystorowego. Ładunki dynamitu były typu Du Pont Red Cross Extra, niewielkie, lecz niezwykle silne, zawierające czterdziestoprocentową nitroglicerynę. Średnica jednego wynosiła trzy centymetry, długość - dwadzieścia. Połączone były ze sobą czarną taśmą izolacyjną, jakiej używają elektrycy, i dla niepoznaki umieszczone w pudełku po płatkach ryżowych, otwartym z jednego końca.

Na wytartej kapie przykrywającej łóżko, gdzie pracował, Guerrero rozłożył także starannie kilka innych przedmiotów. Były to: drewniana klamerka od bielizny, dwie pluskiewki, kwadratowy calowy kawałek przezroczystego plastiku oraz kawałek sznurka. Wartość ekwipunku, który miał zniszczyć samolot za sześć i pół miliona dolarów, wynosiła w sumie poniżej pięciu dolarów. Wszystko to, łącznie z dynamitem, resztką z czasów, kiedy Guerrero kierował firmą budowlaną, zostało zakupione w sklepach z wyrobami żelaznymi.

Na łóżku leżała też mała, płaska walizeczka w rodzaju tych, w których przemysłowcy i handlowcy podróżujący samolotami przewożą dokumenty i książki. W niej właśnie instalował mechanizm wybuchowy. Później zamierzał wnieść ją na pokład samolotu.

Całe urządzenie było niesłychanie proste. Pomyślał, że proste do tego stopnia, iż ludzie nie znający się na materiałach wybuchowych, a więc większość, nigdy by nie uwierzyli, że zadziała. A jednak tak - druzgocząco, niszcząco, śmiertelnie.

W końcówkę jednej z lasek dynamitu wcisnął ołówek, robiąc dziurę głębokości trzech i pół centymetra. Wyjął ołówek i włożył na jego miejsce spłonkę, która miała tę samą średnicę. Od spłonki prowadziły dwa izolowane druty. Wystarczyło teraz podłączyć prąd elektryczny, żeby detonować spłonkę i wszystkie trzy laski dynamitu.

Wewnątrz walizeczki Guerrero solidnie przytwierdził taśmą pudełko po płatkach ryżowych zawierające dynamit. Tuż obok zamocował drewnianą klamerkę od bielizny i baterijkę. Bateria miała zapalić ładunek. Klamerka z metalową sprężynką, była przełącznikiem, który we właściwym czasie miał wyzwolić prąd z baterii.

Guerrero połączył jeden drut biegnący od spłonki z końcem baterii.

Drżały mu ręce. Czuł, jak pod koszulą spływają po nim strugi potu. W tej chwili

wystarczyłby jeden błąd, jedno niedopatrzenie, a natychmiast wyleciałby w powietrze on sam, pokój i prawie cały budynek.

Skupił uwagę na klamerce.

Po obu stronach jej główki wcisnął od środka pinezki. Po zetknięciu się obu pinezek pod naciskiem sprężynki w klamerce miało powstać połączenie elektryczne. Żeby temu na razie zapobiec, wsunął między nie izolator - kawałek przezroczystego plastiku.

Wstrzymał oddech podłączając drugi drut biegnący od spłonki dynamitu do jednej z pinezek na klamerce. W ten sposób zostały zamocowane oba druty połączone z dynamitem.

Odczekał chwilę, czując, jak mu wali serce, i wytarł chusteczką zwilgotniałe dłonie. Nerwy miał napięte, zmysły wyczulone. Czuł pod sobą cienki, wygnieciony materac. Zniszczone żelazne łóżko zaprotestowało skrzypieniem, kiedy się na nim poruszył.

Podjął pracę. Z najwyższą ostrożnością połączył krótki kawałek drutu najpierw z drugim biegunem baterii, a potem z drugą pinezką w klamerce. Teraz już tylko całowy kwadracik przezroczystego plastiku rozdzielający pinezki zapobiegał przepływowi prądu, a tym samym eksplozji.

W plastiku, nie mającym nawet półtora milimetra grubości, była przy brzegu mała dziurka. Guerrero wziął ostatni przedmiot, jaki został na łóżku - sznurek. Przewłókł go przez dziurkę i zawiązał mocno, uważając, żeby nie poruszyć kwadracika. Drugi koniec sznurka przepchnął przez niepozorną dziurkę, wywierconą wcześniej, która wychodziła na zewnątrz teczki, pod rączką. Pozostawiwszy w środku sznurek dość luźno, zrobił na zewnątrz drugi supeł, na tyle duży, żeby sznurek nie wsunął się z powrotem. Na koniec, także na zewnątrz, zawiązał pętelkę średnicy palca, przypominającą miniaturowy stryczek, i odciął zbędny sznurek.

Bomba była gotowa.

Teraz tylko wsadzić w pętlę palec i szarpnąć! Izolacja z kawałka plastiku wyfrunie spomiędzy części klamerki i pinezki zetkną się. Popłynie prąd i następuje wybuch, natychmiastowy, niszczący i ostateczny dla wszystkich i wszystkiego w pobliżu.

Zakończywszy dzieło, Guerrero odprężył się i zapalił papierosa. Uśmiechnął się

szyderczo na myśl o tym, że czytelnicy, w tym również autorzy kryminałów, wyobrażają sobie, że produkcja bomby jest znacznie bardziej skomplikowana. W opowiadaniach, które znał, opisywano zawsze skomplikowane mechanizmy, zegary, lonty, tykające, syczące, sypiące iskrami, które można było unieszkodliwić przez zanurzenie w wodzie. W rzeczywistości niepotrzebne były żadne skomplikowane elementy, wystarczyły proste, zwyczajne składniki, które właśnie zmontował. Nic też nie mogłoby powstrzymać detonacji takiej bomby jak ta z chwilą pociągnięcia za sznurek - ani woda, ani kule, ani odwaga.

Trzymając papierosa w ustach i mrużąc oczy, żeby widzieć przez dym, ułożył ostrożnie w teczce trochę gazet, zakrywając dynamit, klamerkę od bielizny, druty, baterię i sznurek. Upewnił się, czy gazety się nie przesuwają, a sznurek rusza się pod nimi swobodnie. Nawet gdyby z jakiegoś powodu otworzył teczkę, jej zawartość wyglądałaby niewinnie. Zamknął teczkę i przekręcił kluczyk w zamku.

Spojrzał na tani budzik stojący przy łóżku. Było kilka minut po ósmej, niecałe dwie godziny do odlotu. Pora iść. Miał zamiar pojechać metrem do śródmiejskiego dworca linii lotniczych, a stamtąd autobusem na lotnisko. Pieniądzy zostało mu akurat tylko na przejazdy i na wykupienie polisy ubezpieczeniowej na lot. Ta myśl przypomniła mu, że musi zarezerwować odpowiednio dużo czasu na załatwienie ubezpieczenia. Włożył szybko palto, sprawdzając, czy bilet do Rzymu ma nadal w wewnętrznej kieszeni.

Przekręcił klucz w drzwiach sypialni i przeszedł do nędznego, odrapanego pokoju, zabierając ze sobą teczkę, którą trzymał bardzo ostrożnie.

Zostało mu do zrobienia jeszcze jedno! List do Inez. Znalazł świstek papieru, ołówek i po kilkusekundowym namyśle napisał:

“Nie będzie mnie w domu kilka dni. Wyjeżdżam. Spodziewam się wkrótce dobrych wiadomości, które cię zdziwią”.

Podpisał się inicjałami D.O.

Zawahał się chwilę, rozczulił. Nie był to imponujący list na zakończenie osiemnastu lat małżeństwa. Doszedł jednak do wniosku, że musi wystarczyć. Byłoby błędem zbyt wiele wyjaśniać. Wiedział, że po wszystkim, nawet jeśli nie będzie szczątków samolotu, inspektorzy prowadzący śledztwo wezmą pod lupę spis pasażerów i

zarówno list, jak reszta dokumentów, które pozostawi, zostaną skrupulatnie zbadane.

Położył list na stole, gdzie Inez musiała go zauważyć.

Schodząc po schodach słyszał głosy i dźwięki szafy grającej dobiegające z obskurnej garkuchni. Postawił kołnierz palta, drugą ręką mocno trzymając teczkę. Pod jej rączką, tuż przy zgiętych palcach, znajdowała się pętelka - mały katowski stryczek.

Kiedy wychodził z budynku na South Side i ruszał w stronę metra, wciąż padał śnieg.

CZEŚĆ DRUGA

Godzina 20:30 - 23:00 (czasu centralnego)

1.

Joe Patroni, szef obsługi technicznej linii TW, kolejny raz wrócił do ciepłego wnętrza swojego samochodu i zadzwonił na lotnisko. Zawiadomił, że droga do lotniska jest nadal zablokowana w następstwie wypadku drogowego, przez który się spóźnia, ale są szanse, że wkrótce będzie przejezdna. Zapytał, czy meksykański Boeing 707 wciąż tkwi w błocie na płycie lotniska. Odpowiedziano mu, że tak, a co więcej, wszyscy zainteresowani dzwonią co parę minut do TW i pytają, gdzie jest i za ile przyjedzie, bo jest pilnie potrzebny.

Nie czekając, aż się zagrzeje, Patroni wysiadł z wozu i pośpieszył autostradą z powrotem na miejsce wypadku, brnąc w padającym śniegu przez głęboką breję.

W tej chwili sceneria wokół przewróconej ciężarówki przypominała katastrofę zainscenizowaną dla filmu panoramicznego. Gigantyczny pojazd leżał dalej na boku blokując wszystkie cztery pasma ruchu. Śnieg zdążył go już dokładnie przysypać i z kołami w powietrzu wyglądał jak martwy przewrócony dinozaur. Wspomagane bielą śniegu reflektory i race sprawiały, że było widno jak w dzień. Strumienie światła reflektorów padały na trzy ciągniki, które zdążono sprowadzić na życzenie Patroniego. Jaskrawoczerwone rakiety wystrzelili policjanci, których zjawilo się jeszcze więcej. Wyglądało na to, że kiedy któryś z nich nie ma nic lepszego do roboty, to wystrzela kolejną racę. Tak więc pirotechniczny pokaz godzin był obchodów Święta Niepodległości.

Przybycie przed kilkoma minutami ekipy telewizyjnej z kamerami zwiększyło jeszcze wrażenie inscenizacji. Bufoni z telewizji nadjechali poboczem drogi brązowym samochodem kombi z włączonym klaksonem i błyskającym nielegalnym światłem sygnalizacyjnym. W typowy dla siebie sposób czterej młodzi ludzie tworzący ekipę telewizyjną wzięli ster w swoje ręce. Jakby całe zdarzenie zostało zaaranżowane specjalnie z myślą o nich i dalej wypadki mogły się potoczyć według ich widzimisię. Kilkunastu policjantów, którzy przymknęli oko na nielegalną lampę sygnałową na ich

samochodzie, wymachiwało rękami do kierowców pokazując, gdzie mają przemieścić ciągniki.

Patroni zanim odszedł zatelefonować, starannie naprowadził wszystkie trzy ciągniki na pozycje zapewniające najskuteczniejsze ich wykorzystanie. Kiedy odchodził, kierowcy ciągników wraz z pomocnikami mocowali ciężkie łańcuchy, co, jak przewidywał, musiało im zająć kilkanaście minut. Policja stanowa była bardzo zadowolona z jego pomocy, a krzepki porucznik, który dowodził akcją, polecił kierowcom ciągników, żeby robili, co im każe. W tej chwili jednak, rzecz nie do wiary, łańcuchy były usunięte, z wyjątkiem jednego, przy którym w świetle lamp zdjęciowych manipulował szeroko uśmiechnięty do przenośnej kamery operator ciągnika.

Za kamerą i światłami zgromadził się jeszcze większy niż przedtem tłum ludzi z innych uwiecznionych w korku pojazdów. Większość przyglądała się z zainteresowaniem kręceniu filmu, chwilowo zapominając o zniecierpliwieniu, zimnie i niedolach tej nocy.

Nagły, gwałtowny podmuch wiatru uderzył Patroniego w twarz lodowatym, mokrym śniegiem. Poczul, że trochę śniegu wpadło mu za kołnierz i przesiąkło przez koszulę. Nie zwracając uwagi na tę przykrość, podszedł szybko do porucznika policji i spytał:

- Kto, u licha ciężkiego, poprzestawiał ciągniki? Tak jak stoją teraz, nie ruszyłyby z miejsca psiego gówna. Będą tylko ciągnąć jeden drugiego.

- Wiem, proszę pana - odparł wysoki, barczysty porucznik, górujący nad niskim, krępyim Patronim, okazując chwilowe zakłopotanie. - Ale ci z telewizji chcieli mieć lepsze ujęcie. Są z miejscowej stacji i kręcą film o śnieżycy do dzisiejszego dziennika wieczornego. Przepraszam.

Jeden z reporterów, opatulony w grube palto, kiwał na niego ręką, żeby przyszedł na plan zdjęć. Porucznik, z podniesioną głową, nie zwracając uwagi na padający śnieg, podszedł energicznym, władczym krokiem do ciągnika, który znajdował się w centrum filmowanej sceny. Za nim poszło dwóch policjantów. Porucznik, starając się zwracać twarzą do kamery i gestykulując, zaczął wydawać operatorowi ciągnika polecenia przeważnie niespójne, ale efektowne jako ujęcia.

Patroni, myśląc o tym, że musi dotrzeć szybko na lotnisko, poczul, że wzbiera w nim gniew. Gotów był pobiec, schwycić kamery telewizyjne i lampy i roztrzaskać je.

Byłby w stanie to zrobić. Mięśnie miał instynktownie napięte, a oddech przyspieszony, lecz po chwili, z pewnym trudem, zdołał się opanować.

Cechował go krewki, gwałtowny temperament. Na szczęście tę gwałtowność niełatwo było pobudzić, z chwilą jednak, gdy dochodziła do głosu, opuszczał go rozsądek i zdolność logicznego rozumowania. Panowania nad sobą uczył się przez całe dorosłe życie. Nie zawsze potrafił się opanować, chociaż dopomagało mu w tym pewne wspomnienie.

Zdarzyło się raz, że go poniosło. Skutki tego przypadku prześladowały go do dziś.

Służąc w lotnictwie wojskowym w czasie drugiej wojny światowej, Patroni był groźnym bokserem amatorem. Walczył w wadze średniej i w pewnym momencie znalazł się o krok od zdobycia mistrzostwa swojej dywizji stacjonującej w Europie.

W Anglii, na krótko przed inwazją Normandii, wystawiono go do walki z dowódcą drużyny nazwiskiem Terry O'Hale, prymitywnym i brutalnym bostończykiem, znanym ze złośliwości na ringu i poza nim. Patroni, podówczas młody mechanik w stopniu starszego szeregowca, znał O'Hale'a i nie lubił go. Antypatia nie miałaby znaczenia, gdyby O'Hale do swojego repertuaru techniki bokserskiej nie wprowadził powtarzanych z premedytacją inwektyw w rodzaju: "Ty brudny makaroniarzu... Czemu nie walczysz po drugiej stronie, ty zaszary italiańcu? Cieszysz się, kiedy zestrzelują naszych, ty mafioso za dychę?" Patroni przejrzał na wylot tę taktykę obliczoną na zdenerwowanie go i nie reagował na to aż do chwili, kiedy O'Hale zadał mu jeden po drugim dwa ciosy w okolice pachwiny, których nie zauważył krążący z tyłu sędzia.

Połączenie obelg, nieczystych ciosów i rozdzierającego bólu rozgniewało go, na co liczył przeciwnik. O'Hale nie przewidział jednak, że Patroni przypuści atak na tyle błyskawiczny, okrutny i bezlitosny, że on sam padnie pod jego naporem i po wyliczeniu ogłoszą jego zgon.

Patroniego uniewinniono. Chociaż sędzia ringowy nie zauważył ciosów poniżej pasa, inni przy ringu je dostrzegli. Ale nawet bez ich świadectwa było jasne, że Patroni zrobił tylko to, czego po nim oczekiwano - włożył w walkę wszystkie swoje umiejętności i siłę. On jeden zdawał sobie sprawę, że na kilka sekund dosłownie wpadł w szal. Później przyznał się w duchu, że gdyby nawet wiedział, że O'Hale umiera, nie mógłby się powstrzymać.

Ostatecznie uniknął stereotypowego zakończenia kariery boksterskiej, czyli “zawieszenia rękawic na kołku”, jak to się zwykle pisze w powieściach. Walczył dalej, wkładając w walki na ringu wszystkie swoje siły - nie oszczędzał przeciwników, ale poddawał próbie swoją samokontrolę, żeby uniknąć przekroczenia cienkiej jak włos granicy pomiędzy rozsądkiem a niekontrolowanym okrucieństwem. Udało mu się, wiedział o tym, i dopiero wówczas pożegnał się z boksem na dobre.

Jednakże nie wyzbył się uczucia gniewu do końca. Kiedy porucznik wrócił z planu zdjęć, przemówił do niego gwałtownie:

- Panie, zablokował pan drogę na dodatkowe dwadzieścia minut. Dziesięć minut zajęło ustawianie tych ciągników, a teraz drugie dziesięć zajmie poustawianie ich z powrotem.

Kiedy to mówił, nad ich głowami zahuczał przelatujący odrzutowiec, przypominając o przyczynach jego pośpiechu.

- Słuchaj no pan - odparł porucznik, którego twarz, już i tak poczerwieniała z zimna i wiatru, oblała się jeszcze głębszym rumieńcem. - Zechce pan przyjąć do wiadomości, że ja tu rozkazuję. Każda pomoc, również pańska, jest przez nas mile widziana. Ale to ja tu decyduję.

- No to decyduj pan!

- Zrobię, co będę uważał...

- Nie! Teraz niech pan mnie posłucha!

Patroni wbił w policjanta rozgniewany wzrok, nie zważając na jego imponującą posturę. Coś w jego powstrzymywanym gniewie, jak też i aura władczości sprawiły, że porucznik zawahał się.

- Na lotnisku jest krytyczna sytuacja. Już to panu wyjaśniałem. I dlatego jestem tam potrzebny - powiedział Patroni, który dla podkreślenia swoich słów dźgnął powietrze żarzącym się cygarem. - Może innym też się z jakichś powodów śpieszy, żeby się stąd wydostać, ale mój powód na razie wystarczy. Mam w samochodzie telefon. Mogę zadzwonić do swoich szefów, którzy zadzwonią do pańskich, i zanim się pan obejrzy, przez pański radiotelefon ktoś spyta, czemu zamiast zajmować się tym, co do pana należy, popisuje się pan przed kamerami telewizji. Niech więc pan podejmuje decyzję, tak jak pan obiecał! Mam zadzwonić czy zabieramy się do roboty?

Porucznik odpowiedział mu gniewnym spojrzeniem. Przez krótką chwilę najwyraźniej gotów był dać upust złości, ale się rozmyślił. Odwrócił swoje potężne ciało w stronę ekipy telewizyjnej.

- Zabierajcie się z tymi gratami! - krzyknął. - Mielście dość czasu.

- Jeszcze tylko parę minutek szefie! - zawołał przez ramię jeden z reporterów.

Porucznik zrobił dwa duże kroki i znalazł się przy nim.

- Słyszeliście, co powiedziałem? Natychmiast! - rozkazał.

Pochylił się z tak dzikim wyrazem twarzy, który został mu po starciu z Patronim, że aż tamten się wzdrygnął.

- Już dobrze, dobrze - powiedział reporter, skinął pośpiesznie na kolegów i światła na przenośnej kamerze zgasły.

- A teraz ustawimy te dwa ciągniki tak jak przedtem! - zawołał porucznik i zaczął wydawać rozkazy policjantom, którzy zabrali się szybko do ich wypełniania. Wrócił do Patroniego i wskazał ręką przewróconą ciężarówkę. Najwidoczniej doszedł do wniosku, że lepiej mieć w nim sprzymierzeńca niż przeciwnika. - Nadal pan uważa, że musimy odciągnąć tę brykę? Na pewno nie da rady jej postawić? - spytał.

- Chyba, że chce pan zablokować drogę aż do rana. Ciężarówkę trzeba by najpierw rozładować, a jeżeli...

- Wiem, wiem! Nieważne! Będziemy ciągnąć i pchać, a potem martwić się o szkody - rzekł porucznik i wskazał czekający sznur aut. - Jeżeli chce pan ruszyć zaraz potem, to niech pan wyskoczy z kolejki i podjedzie do przodu. Przyda się panu eskorta na lotnisko?

Patroni skinął głową z wdzięcznością.

- Tak, dziękuję - powiedział.

Dziesięć minut później ostatni hak holowniczy wskoczył z trzaskiem na miejsce. Na osiach unieruchomionej kabiny ciężarówki zamocowano grube łańcuchy od jednego z ciągników, połączone mocną, stalową liną z jego wciągarką. Drugi ciągnik sprzęgnięty był z przewróconą przyczepą, trzeci, który miał pchać, znajdował się z tyłu za ciężarówką.

Kierowca wielkiego pojazdu, który, choć przewrócony, był uszkodzony tylko nieznacznie, jęknął patrząc na to, co się dzieje.

- Moim szefom to się wcale nie spodoba! - powiedział. - Maszyna jest prawie nowa. Rozerwiecie ją.

- Jeżeli rozerwiemy, to tylko dokończymy to, co pan zaczął - odparł młody policjant.

- Co was to obchodzi, no nie? Dla was to nic, że właśnie straciłem dobrą pracę - odburknął kierowca. - Może powinienem spróbować lżejszego chleba, na przykład zostać gliną od siedmiu boleści.

Policjant uśmiechnął się wesoło.

- Czemu nie? Kierowcą od siedmiu boleści już jesteś - powiedział.

- Jak pan myśli, wszystko gotowe? - spytał porucznik Patroniego.

Patroni skinął głową. Przykucnąwszy sprawdził, jak napięte są łańcuchy i liny.

- Tylko powoli i ostrożnie - przestrzegł. - Najpierwabinę.

Pierwszy ciągnik uruchomił wciągarkę. Ponieważ koła ślizgały mu się na śniegu, kierowca dodał gazu napinając łańcuch holowniczy. Kabina przewróconej ciężarówki zaskrzypiała, przesunęła się kilkadziesiąt centymetrów ze zgrzytem stawiającego opór metalu i zatrzymała.

Patroni kiwnął ręką.

- Ciągnąć dalej! Ruszcie przyczepę! - polecił.

Łańcuchy i lina łączące osie przyczepy z drugim ciągnikiem naprężyły się. Trzeci ciągnik pchał jej dach. Koła wszystkich ślizgały się walcząc o punkt oparcia na mokrym, zbitym śniegu. Następne pół metra kabina i przyczepa, połączone razem jak wtedy, gdy się przewróciły, przejechały bokiem w poprzek autostrady przy akompaniamencie niezgranych wiwatów w tłumie gapiów. Znow pracowała kamera telewizyjna, której światła dodatkowo rozjaśniały całą scenę.

W tym miejscu drogi, gdzie przedtem leżała wielka ciężarówka, ukazał się szeroki i głęboki ślad. Kabina i załadowana przyczepa odczuwały skutki brutalnego traktowania, dach tej drugiej, trąc bokiem o autostradę, zaczął się wyginać. Zapowiadało się, że koszt szybkiego otwarcia zablokowanej drogi, który miał obciążyć firmy ubezpieczeniowe, będzie wysoki.

Pługi śnieżne harcujące po obu jezdniach wokół drogowej blokady starały się uprzętać jak najwięcej śniegu nagromadzonego po wypadku. W tej chwili wszystko i

wszystkich pozostających na otwartej przestrzeni, z Patronim, porucznikiem i policjantami włącznie, pokrywał śnieg.

Znów zaryczały silniki ciągników. Z wirujących na mokrym, zbitym śniegu opon zadymiło się. Ciężko i powoli przewrócony pojazd przesunął się najpierw kilka, potem kilkadziesiąt centymetrów, a wreszcie przejechał ślizgając się ze środka drogi na jej przeciwny brzeg. Wystarczyły sekundy, żeby zamiast czterech pasm ruchu, tarasował tylko jedno. Trzem ciągnikom pozostało do wykonania łatwe zadanie zepchnięcia ciężarówki na pobocze.

Policjanci wystrzelili już rakiety przygotowując się do rozładowania gigantycznego korka, co mogło im zająć kilka najbliższych godzin. I znów odgłos przelatującego odrzutowca przypomniawszy Patroniemu, że główne zadanie tego wieczoru czeka go gdzie indziej.

Porucznik zdjął czapkę i strząsnął z niej śnieg. Skinął na Patroniego.

- Kolej na pana - powiedział.

Zaparkowany na poboczu wóz patrolowy wjeżdżał właśnie ostrożnie na drogę. Porucznik wskazał go i dodał:

- Niech pan się trzyma tego samochodu. Powiedziałem im, że będzie pan za nimi jechał, mają rozkaz szybko doprowadzić pana na lotnisko.

Patroni skinął głową. Kiedy wsiadał do swojego buicka, porucznik zawołał za nim:

- Proszę pana... Dziękuję!

2.

Vernon Demerest cofnął się o krok od drzwi szafki, którą otworzył, i cicho, przeciągle gwizdnął.

Znajdował się nadal u Gwen Meighen w kuchni przy Uliczce Stewardes. Gwen, która brała prysznic, nie zjawiła się jeszcze, więc czekając na nią szykował herbatę, tak jak zaproponowała. Właśnie w trakcie szukania filiżanek i spodeczków otworzył drzwiczki tej szafki.

Miał przed sobą cztery półki zastawione ciasno butelkami. Były to same miniaturki, czterdziestopięciogramowe, które linie lotnicze podają pasażerom podczas lotu. Żadna z nich nie była otwarta, a na większości nad nazwami firmowymi znajdowały się małe nalepki towarzystw lotniczych. Dokonując pobieżnej kalkulacji ocenił, że jest ich blisko trzysta.

Już przedtem widywał w mieszkaniach stewardes alkohol należący do towarzystw lotniczych, ale nigdy w takiej ilości.

- Oprócz tego jeszcze trochę mamy zachomikowane w sypialni - odezwała się wesoło zza jego pleców Gwen. - Zbieramy na przyjęcie. Jak myślisz, chyba będzie dosyć?

Do kuchni weszła po cichu, więc odwrócił się dopiero teraz. Odkąd zaczął się ich romans, na jej widok zawsze czuł się oczarowany i odświeżony. W takich chwilach, rzecz niezwykła u kogoś, kto na ogół nie tracił pewności siebie przy kobietach - nie mógł się oprzeć zdumieniu, że Gwen do niego należy. Była w schludnej przepisowej spódnicy i bluzce, które ją jeszcze bardziej odmładzały. Żywą twarz o wysokich kościach policzkowych uniosła do góry, gęste, czarne włosy błyszcząły w świetle kuchennych lamp, a głębokie ciemne oczy uśmiechały się do niego ze szczerą aprobatą.

- Możesz mnie mocno pocałować - powiedziała. - Jeszcze się nie umalowałam.

Uśmiechnął się, zachwycony od nowa jej dźwięczną, melodyjną angielszczyzną. Gwen, co w jakiś sposób udaje się dziewczętom z najlepszych szkół prywatnych w Wielkiej Brytanii, wychwyciła wszystko co najlepsze w angielskiej wymowie, unikając tego, co najgorsze. Zachęcał ją czasem do mówienia dla samej przyjemności słuchania jej głosu.

Umilkli, przytuleni do siebie i Gwen chciwie zaczęła oddawać mu pocałunki.

Mniej więcej po minucie odepchnęła go.

- Nie! - oznajmiła stanowczo. - Nie, nie tutaj, kochany.

- Dlaczego? Mamy dość czasu - zaprotestował. W jego stłumionym głosie brzmiała szorstka niecierpliwość.

- Bo już ci mówiłam: chcę porozmawiać, a nie ma czasu na jedno i drugie.

Poprawiła bluzkę, która wyszła ze spódnicy.

- A niech cię! - mruknął niezadowolony. - Najpierw doprowadzasz mnie do wrzenia, a potem... No, już dobrze, zaczekam do Neapolu. - Pocałował ją delikatniej. - Przez całą drogę do Europy myśl o tym, że siedzę w kabinie pilotów i gotuję się na wolnym ogniu.

- Doprowadzę cię znów do wrzenia, obiecuję - odparła ze śmiechem i opierając się o niego całym ciałem, długimi szczupłymi palcami przejechała mu przez włosy i dookoła twarzy.

- Już to robisz - jęknął.

- W takim razie wystarczy.

Ujęła go za ręce, które oplatały ją w pasie, i zdecydowanym ruchem odepchnęła od siebie. Odwróciła się i podeszła do szafki, do której zaglądał, chcąc ją zamknąć.

- Ej, zaczekaj. Co to wszystko znaczy? - spytał Demerest wskazując miniaturowe butelki z alkoholem i nalepkami linii lotniczych.

- Te butelki? - spytała Gwen. Obrzuciła spojrzeniem cztery wypełnione półki, uniosła brwi i zrobiła minę urażonego niewiniątka. - To resztki, których nie chcieli pasażerowie. Chyba nie doniesie pan na mnie, panie kapitanie, z powodu tych resztek?

- Aż tyle? - spytał niedowierzająco.

- Oczywiście - odparła biorąc butelkę z ginem Beefeater, odstawiła ją i obejrzała inną z whisky Canadian Club. - Towarzystwa lotnicze mają tę zaletę, że zawsze kupują najlepsze marki. Golniesz sobie?

Demerest potrząsnął głową.

- Po co pytasz, jeśli wiesz, że nie.

- Owszem, ale dlaczego mówisz to z takim potępieniem?

- Po prostu nie chcę, żeby cię przyłapano.

- Nikt nikogo jeszcze nie przyłapał, a robią to prawie wszyscy. Zrozum, każdemu pasażerowi pierwszej klasy przysługują dwie takie buteleczki, ale niektórzy wypijają tylko jedną, a poza tym, zawsze są tacy, którzy w ogóle nie chcą.

- Przepisy nakazują zwrot wszystkich nie wykorzystanych butelek.

- Na miłość boską! Przecież tak właśnie robimy, oddajemy kilka dla przyzwoitości, ale resztę dziewczęta dzielą między siebie. Tak samo z winem, które nam zostaje. - Powiedziała Gwen i zaśmiała się. - Lubimy pasażerów, którzy proszą o wino pod koniec lotu. Dzięki temu możemy oficjalnie otworzyć nową butelkę, nalać kieliszek...

- Rozumiem. A resztę zabrać do domu?

- Chcesz zobaczyć? - spytała i otworzyła inną szafkę. Stał tam tuzin pełnych butelek.

Demerest uśmiechnął się szeroko.

- Do licha - powiedział.

- Nie wszystko jest moje - wyjaśniła Gwen. - Moja współlokatorka i jedna z sąsiadek od jakiegoś czasu też zbierają na przyjęcie, które mamy w planie. - Ujęła go pod rękę. - Przyjdziesz, prawda?

- Jeżeli zostanę zaproszony.

Zamknęła obie szafki.

- Zostaniesz.

Usiedli w kuchni i Gwen nalała herbaty, którą zaparzył. Przyglądał się z zachwytem, jak to robi. Nawet takiemu zwykłemu spotkaniu potrafiła nadać charakter wydarzenia.

Spostrzegł z rozbawieniem, że filiżanki wyjęła z jeszcze innej szafki, gdzie stała ich cała sterta, wszystkie ze znakiem firmowym linii Trans America. Tych filiżanek używano na pokładzie samolotu. Skarcił się w duchu, że zbyt formalnie podszedł do zapasu alkoholu należącego do linii lotniczych. W końcu "boki" stewardes, dodatek do pensji, nie były niczym nowym. Tyle że zdumiały go rozmiary zgromadzonych zapasów.

Wiedział, że każda stewardesa już na początku swojej pracy w tym zawodzie odkrywa, że odrobina gospodarności i oszczędności w kuchniach samolotów to ulga w wydatkach na utrzymanie domu. zabierały ze sobą bagaż ręczny, w którym z reguły było

trochę miejsca na żywność, zawsze najwyższej jakości, ponieważ linie lotnicze kupowały tylko to, co najlepsze. Pusty termos przydawał się do wynoszenia płynów: śmietanki, a nawet przelanego z butelki szampana. Zapewniano go kiedyś, że przedsiębiorcza stewardesa potrafi zmniejszyć o połowę swoje tygodniowe wydatki na żywność. Tylko na lotach międzynarodowych, gdzie, zgodnie z przepisami, całą żywność, zarówno napoczętą, jak i nie ruszoną, natychmiast po wylądowaniu palono, dziewczęta zachowywały większą ostrożność.

Oczywiście przepisy wszystkich towarzystw lotniczych obejmowały bezwzględny zakaz wszelkie tego rodzaju praktyki.

Stewardesy orientowały się również, że po skończonym locie nigdy nie przeprowadzano inwentaryzacji ruchomego sprzętu w kabinie. Towarzystwa lotnicze nie miały po prostu na to czasu, a poza tym taniej wypadło przymknąć oczy na pewne straty, niż robić o nie rwetes. Dlatego też wiele stewardes zaopatrywało się w ten sposób w przedmioty domowego użytku: koce, poduszki, ręczniki, lniane serwetki, szklanki, srebrne sztuce, i to w zdumiewających ilościach. Demerest znał takie gniazdko, gdzie prawie wszystkie używane na co dzień przedmioty pochodziły z tego źródła.

Gwen przerwała mu te rozmyślania.

- Vernon, chciałam ci powiedzieć, że jestem w ciąży.

Powiedziała to tak od niechcienia, że w pierwszej chwili sens tych słów nie dotarł do jego świadomości.

- Co takiego? - spytał bezmyślnie.

- Jestem w ciąży, c-i-ą...

- Wiem, jak to się pisze - burknął zirytowany. Wciąż jeszcze nie mógł zebrać myśli. - Jesteś pewna?

Gwen roześmiała się uroczym, srebrzystym śmiechem i łyknęła herbaty. Poczuł, że z niego drwi. Jeszcze nigdy nie wyglądała tak ślicznie i pociągająco.

- Kochanie, zadałeś mi przed chwilą bardzo banalne pytanie - powiedziała. - We wszystkich książkach, jakie czytałam, w podobnej sytuacji mężczyzna pyta: "Jesteś pewna?"

- Psiakrew, Gwen! - powiedział podniesionym głosem. - Jesteś pewna czy nie?

- Oczywiście. Inaczej bym ci o tym nie mówiła - odparła i wskazała stojącą przed

nim filiżankę. - jeszcze herbaty?

- Nie!

- Sprawa jest prosta - rzekła spokojnie. - W czasie postoju w San Francisco... pamiętasz?... Zatrzymaliśmy się w tym wspaniałym hotelu na Nob Hill, tym z widokiem. Jak on się nazywał?

- Fairmont. Owszem, pamiętam. Mów dalej.

- No więc, niestety, byłam nieostrożna. Przestałam brać pigułki, bo tyłam od nich, a tego dnia wydawało mi się, że nie potrzebuję żadnych środków ostrożności, ale okazało się, że się pomyliłam. Tak czy owak, ponieważ byłam nieostrożna, noszę teraz w sobie maciupkiego Vernona Demeresta, który będzie rósł i rósł.

Zapadło milczenie.

- Nie powinienem chyba pytać... - odezwał się Demerest z zakłopotaniem.

- Ależ powinieneś - przerwała mu. - masz do tego prawo. - Przyglądała mu się szczerze i otwarcie głęboko osadzonymi, ciemnymi oczami. - Chcesz wiedzieć, czy miałam kogoś oprócz ciebie i czy jestem całkowicie pewna, że to ty? Czy tak?

- Zrozum, Gwen...

Wyciągnęła rękę, żeby dotknąć jego dłoni.

- Nie wstydz się pytać. W odwrotnej sytuacji ja też bym pytała.

Zmartwiony, machnął ręką.

- Nieważne. Przepraszam - powiedział.

- Ale ja chcę ci powiedzieć - odparła z większym pośpiechem, odrobinę mniej pewna siebie. - Nie miałam nikogo innego. Nie mogłabym. Widzisz... tak się składa, że cię kocham. - Po raz pierwszy w trakcie tej rozmowy spuściła oczy. - Wydaje mi się, że kochałam cię... wiem, że cię kochałam... jeszcze nawet przed San Francisco. Kiedy to sobie uświadomiłam, ucieszyłam się, bo trzeba przecież kochać tego kogoś, z kim się będzie miało dziecko, nie uważasz?

- Posłuchaj, Gwen - powiedział Demerest kładąc dłonie na jej dłoniach. Ręce miał silne i wrażliwe, odpowiedzialne i opanowane, a przy tym precyzyjne i delikatne. W tej chwili były delikatne. Bliskie jego sercu kobiety zawsze tak na niego działały, w przeciwieństwie do mężczyzn, których traktował szorstko i surowo. - Musimy poważnie porozmawiać i zrobić jakieś plany.

Teraz, kiedy minęło pierwsze zaskoczenie, myśli zaczęły mu się układać w głowie. Było najzupełniej jasne, co należy zrobić.

- Nie musisz nic robić - powiedziała Gwen unosząc głowę. Głos miała opanowany. - Nie masz się też co zastanawiać, czy sprawię ci kłopoty albo nieprzyjemności. Nic takiego nie zrobię. Wiedziałałam, na co się narażam, wiedziałałam, że to się może stać. Wprawdzie nie spodziewałam się tego, no ale stało się. Musiałam ci o tym dziś powiedzieć, bo dziecko jest twoje, jest częścią ciebie, więc powinieneś wiedzieć. A ponieważ już wiesz, zapewniam cię, że nie musisz się martwić. Załatwię to sama.

- Nie bądź śmieszna, oczywiście, że ci pomogę. Nie wyobrażasz sobie chyba, że odejdę jak gdyby nigdy nic.

Najważniejsze, to szybko działać, pomyślał. Sposobem na niepożądany płód było wcześniej się go pozbyć. Zastanawiał się, czy Gwen ma jakieś religijne skrupuły w związku z usuwaniem ciąży. Nigdy nie wspominała, jakiego jest wyznania, ale czasem religijni okazywali się ci, po których nikt by się tego nie spodziewał.

- Jesteś katoliczką? - spytał.

- Nie.

No, to już coś, pomyślał. Może więc wystarczy załatwić szybko lot do Szwecji, co zajmie tylko kilka dni. Trans America, zgodnie ze stałą praktyką linii lotniczych, pójdzie na rękę, pod warunkiem, że oficjalnie nie będzie w to zamieszana; można dać do zrozumienia, że chodzi o przerwanie ciąży, ale w żadnym razie nie wolno powiedzieć tego wprost. W ten sposób Gwen będzie mogła bezpłatnie polecieć samolotem linii Trans America do Paryża, a potem liniami Air France do Sztokholmu korzystając z darmowego biletu pracowniczego wydawanego przez oba towarzystwa na zasadzie wzajemności. Naturalnie, kiedy znajdzie się w Szwecji, pozostaną do uregulowania cholernie wysokie koszty opieki lekarskiej.

Wśród pracowników lotnictwa krążył żart, że zagraniczne klientki pozbywają się w Szwecji nie tylko ciąży, ale i pieniędzy. W Japonii oczywiście było taniej. Wiele stewardes leciało do Tokio i przerywało tam ciążę za pięćdziesiąt dolarów. Zabiegi podobno wykonywano fachowo, ale Demerest nie miał do nich zaufania. Szwecja bądź Szwajcaria były pewniejsze. Oświadczył kiedyś, że jeżeli jakaś stewardesa zajdzie przez

niego w ciążę, to wyśle ją pierwszą klasą.

Było mu bardzo nie na rękę, że dotknęło to Gwen właśnie teraz, kiedy rozbudowywał dom, co już kosztowało więcej, niż przewidywał. Trudno, pomyślał ponuro, trzeba będzie sprzedać trochę akcji, prawdopodobnie General Dynamics. Sporo na nich zarobił, nadszedł więc czas, żeby podjąć zyski. Postanowił, że zadzwoni do swojego maklera natychmiast po powrocie z Rzymu, no i z Neapolu.

- Ale nadal wybierasz się ze mną do Neapolu? - spytał.

- Oczywiście, nie mogę się doczekać. Poza tym kupiłam sobie nowy szlafroczek. Zobaczysz go jutro wieczorem.

Demerest wstał od stołu i uśmiechnął się.

- Bezwstydnicza z ciebie - powiedział.

- Bezwstydnicza w ciąży, która cię bezwstydnie kocha. A ty ją?

Podeszła do Demeresta, który pocałował ją w usta, twarz i ucho. Poczuł w odpowiedzi uścisk jej rąk i szepnął:

- Tak, kocham cię. - Pomyślał, że w tej chwili kocha ją naprawdę.

- Vernon, kochanie.

- Słucham?

Opierała się miękko policzkiem o jego policzek. Jej stłumiony głos dobiegł znad jego ramienia.

- Mówiłam poważnie. Nie musisz mi pomagać. Ale jeżeli naprawdę chcesz, to co innego.

- Chcę.

Postanowił, że w drodze na lotnisko wybada ją na temat ewentualnego przerwania ciąży.

Gwen wysunęła się z jego objęć i spojrzała na zegarek. Było dwadzieścia po ósmej.

- Czas na nas, panie kapitanie - powiedziała.

- Zdajesz sobie chyba sprawę, że naprawdę nie masz się o co martwić - powiedział, kiedy jechali samochodem. - Linie przywykły do tego, że ich niezameżne stewardesy zachodzą w ciążę. To się zdarza bez przerwy. Ostatni raport, jaki czytałem, podawał, że średnia krajowa wynosi dziesięć procent rocznie.

Z zadowoleniem stwierdził, że ich rozmowa staje się coraz bardziej rzeczowa. Świetnie! Ważne, żeby odwieść ją od niedorzecznego roztkliwiania się nad dzieckiem. Wiedział, że jeśli zacznie się rozczulać, to może dojść do różnych niepożądanych sytuacji, utrudniających rozsądne myślenie.

Prowadził mercedesa ostrożnie, delikatnie, a zarazem zdecydowanie, co było jego drugą naturą, ilekroć kierował jakąś maszyną, w tym także samolotem i samochodem. Podmiejskie ulice, świeżo oczyszczone, kiedy jechał z lotniska do Gwen, pokryły się znów grubą warstwą śniegu. Śnieg wciąż sypał, a z dala od domów, w miejscach wystawionych na wiatr, rosły coraz wyższe zasy. Większe objeżdżał bardzo ostrożnie. Za nic nie chciał utknąć w śniegu, ani wysiadać z samochodu do czasu, aż znajdzie się pod osłoną krytego parkingu linii Trans America.

- Czy to rzeczywiście prawda, że rok w rok dziesięć stewardes na sto zachodzi w ciąży? - spytała z niedowierzaniem Gwen, zwinięta w kłębek obok niego na skórzanym składanym siedzeniu.

- Liczba ta waha się nieznacznie z roku na rok, ale różnice są niewielkie - zapewnił ją. - Owszem, pigułka zmieniła co nieco, ale z tego, co słyszę, nie tyle, ile można by się spodziewać. Jako działacz związku mam dostęp do takich informacji.

Zaczekał, co mu odpowie, ale ponieważ się nie odezwała, mówił dalej:

- Musisz pamiętać o tym, że stewardesy to z reguły młode dziewczęta, ze wsi albo ze skromnych rodzin miejskich. Mają za sobą spokojny czas dorastania, przeciętne życie. Raptem dostają atrakcyjną pracę: podróżują, spotykają ciekawych ludzi, zatrzymują się w najlepszych hotelach. Pierwszy raz kosztują la dolce vita. - Uśmiechnął się. - Niekiedy to pierwsze skosztowanie pozostawia osad na dnie kieliszka.

- Jak można coś takiego powiedzieć! - oburzyła się Gwen. Po raz pierwszy odkąd ją znał wybuchnęła gniewem. - Mówisz to z taką wyższością, jak typowy mężczyzna. Jeżeli mam jakiś osad w swoim kieliszku, albo w sobie, to pozwól sobie przypomnieć, że po tobie, i jeśli nawet nie planowaliśmy go tam pozostawić, to myślę, że znalazłabym na to lepsze określenie. Poza tym, jeżeli przykładasz do mnie tę samą miarę co do tych wszystkich dziewcząt, jak powiedziałaś, ze wsi i "skromnych rodzin miejskich", to mi się to również nie podoba.

Jej policzki zarumieniły się, oczy gniewnie błyszczały.

- Ej! Podoba mi się twój temperament - powiedział.
- Tylko mów tak dalej jak przed chwilą, a spodoba ci się jeszcze bardziej.
- Aż taki byłem okropny?
- Nie do zniesienia.
- Wobec tego przepraszam.

Demerest zwolnił i zatrzymał samochód przy światłach na skrzyżowaniu, przeświecających czerwonymi refleksami przez padający śnieg. Czekali w milczeniu, aż przypominające kolorystycznie świąteczną kartkę czerwone światło mrugnie i zmieni się w zielone.

- Nie chciałem cię porównywać z kimkolwiek, ponieważ jesteś wyjątkiem - powiedział ostrożnie, kiedy znów ruszyli. - Jesteś wyrobioną dziewczyną, która była nieostrożna. Sama tak powiedziałaś. Chyba oboje byliśmy nieostrożni.

- No dobrze - odparła Gwen, której gniew już przeszedł. - Ale nie wrzucaj mnie nigdy do jednego worka z innymi. Jestem sobą i nikim innym.

Przez jakiś czas milczeli.

- Moglibyśmy go chyba tak nazwać - powiedziała w zamyśleniu.

- Kogo, jak nazwać?

- Przypomniałeś mi to, o czym mówiłam wcześniej, o małym Vernonie Demerescie, który jest we mnie. Gdybyśmy mieli chłopca, moglibyśmy go nazwać Vernon Demerest Junior, zgodnie z amerykańskim zwyczajem.

Demerest nigdy specjalnie nie lubił swojego imienia.

- Nie chciałbym, żeby mój syn... - zaczął i urwał. Wszedł na niebezpieczny teren.
- Zacząłem mówić o tym, że linie są przyzwyczajone do takich rzeczy. Znasz trzypunktowy program na wypadek ciąży?

- Tak - odparła krótko Gwen.

Naturalnie, że go znała. Prawie każda stewardesa orientowała się, co proponuje zatrudniająca ją linia lotnicza, gdyby zaszła w ciążę, zakładając, że dobrowolnie przyjęłaby pewne warunki. W towarzystwie Trans America system ten nazywano potocznie "trójką". W pozostałych używano innych określeń, szczegóły organizacyjne nieco się różniły, lecz zasada pozostawała ta sama.

- Znam dziewczęta, które korzystały z "trójki" - powiedziała Gwen. - Nie

sądziłam, że będzie mi kiedykolwiek potrzebna.

- One pewnie też - odparł Demerest i dodał: - Ale nie martw się. Linie nie reklamują się z tym i wszystko odbywa się po cichu. Jak stoimy z czasem?

Przysunęła zegarek pod światło padające z tablicy rozdzielczej.

- Dobrze - odparła.

Demerest skręcił ostrożnie wyprowadzając mercedesa na środkowy pas ruchu, ocenił przyczepność kół na mokrej, ośnieżonej nawierzchni i minął jadącą powoli ciężarówkę służb komunalnych. Kilku ludzi, prawdopodobnie brygada pogotowia technicznego, trzymało się kurczowo jej burt. Widać było, że są zmęczeni, przemoczeni i w podłym nastroju. Zastanawiał się, jak by zareagowali na wiadomość, że on i Gwen za kilkanaście godzin znajdą się pod ciepłym, rozświetlonym niebem Neapolu.

- Nie wiem... nie wiem, czy mogłabym to zrobić - odezwała się Gwen.

Podobnie jak on, wiedziała, jak rozumują linie lotnicze w przypadku zajścia w ciążę przez stewardesę. Pracodawca nie lubił tracić swoich stewardes, obojętnie z jakiego powodu. Szkolenie kosztowało dużo i wykwalifikowana stewardesa przedstawiała sobą znaczną inwestycję. A poza tym trudno było znaleźć odpowiednie dziewczęta, wyróżniające się urodą, elegancją i osobowością.

Programy funkcjonowały w sposób prosty i praktyczny. Jeżeli stewardesa zaszła w ciążę, a nie zamierzała wyjść za mąż, to po urodzeniu dziecka mogła naturalnie wrócić do pracy, przyjmowano ją zwykle z otwartymi ramionami. Otrzymywała oficjalny urlop i chroniono jej pozycję w hierarchii zawodowej. Jeśli zaś idzie o jej dobro osobiste, to w wydziałach kadrowych towarzystw lotniczych istniały specjalne sekcje, które między innymi pomagały w załatwieniu opieki lekarskiej lub kliniki położniczej w miejscu zamieszkania bądź w jakiejś odległej miejscowości, zależnie od życzenia. Pomoc towarzystwa lotniczego miała też znaczenie psychologiczne - dziewczyna wiedziała, że ktoś się o nią troszczy i dba o jej interesy. Czasem udawało się zorganizować pożyczkę. Potem, jeżeli stewardesa po urodzeniu dziecka krępowała się wracać na poprzednią placówkę, przenoszono ją po cichu na nową, którą sama sobie wybrała.

W zamian za to wszystko linie lotnicze wymagały od niej trzech rzeczy, stąd nazwa "program trzypunktowy".

Po pierwsze, musiała informować na bieżąco wydział kadr o miejscu swego

pobytu przez cały okres trwania ciąży.

Po drugie, musiała wyrazić zgodę na adopcję dziecka natychmiast po jego urodzeniu. Ludzi adoptujących nie miała prawa poznać, dlatego dziecko zniknęło z jej życia raz na zawsze. Linie lotnicze ze swej strony gwarantowały, że adopcja zostanie przeprowadzona zgodnie z przyjętymi zasadami, a dziecko umieszczone w dobrych rękach.

Po trzecie, na samym początku trzypunktowego programu stewardesa musiała podać towarzystwu nazwisko ojca dziecka. Przedstawiciel kadr, doświadczony w załatwianiu takich spraw, kontaktował się z nim szybko w celu uzyskania odpowiednich środków finansowych. Chodziło mianowicie o pisemne zobowiązanie wpłacenia odpowiedniej sumy na pokrycie kosztów kliniki położniczej i opieki lekarskiej oraz w miarę możliwości części lub całości zarobków utraconych przez stewardesę. Towarzystwa lotnicze starały się załatwiać takie sprawy uprzejmie i dyskretnie. W razie potrzeby jednak nie pobrażały i korzystając ze swych znacznych wpływów wywierały nacisk na opornych.

Konieczność ostrego postawienia sprawy rzadko zachodziła tam, gdzie ojcem dziecka był członek personelu latającego, kapitan albo pierwszy lub drugi oficer. W takich przypadkach wystarczała zwykle łagodna perswazja oraz życzenie ojca, żeby całą sprawę utrzymać w tajemnicy. Towarzystwo spełniało to życzenie. Wpłaty na utrzymanie mogły być dokonywane w dowolny sposób, albo też, jeżeli pracownik wolał, regularnie potrącały z jego poborów. By mu oszczędzić kłopotów domowych, potrącenia te umieszczano w rubryce "wydatki osobiste różne".

Wszystkie pieniądze uzyskane w ten sposób wypłacane były w całości stewardesie oczekującej dziecka. Towarzystwo lotnicze nie potrącało nic jako kosztu własnego.

- Najważniejsze w tym programie jest to, że kobieta nie zostaje sama, a poza tym otrzymuje wszechstronną pomoc - powiedział Demerest.

Uważał na jedno: żeby nie wspomnieć ani słówkiem, przynajmniej na razie, o przerywaniu ciąży. Było to odrębne zagadnienie; żadne towarzystwo lotnicze nie mogło ani nie chciało zajmować się bezpośrednio załatwianiem takich spraw. Dziewczynom, które szukały informacji na ten temat, często udzielali nieoficjalnie porad inspektorzy

wydziału stewardes, którzy, korzystając z cudzych doświadczeń dowiadywali się, jak się takie sprawy załatwia. Dążyli oni do tego, żeby zdecydowanej na przerwanie ciąży dziewczynie pomóc w przeprowadzeniu zabiegu w warunkach bezpiecznych i pod fachową opieką.

Gwen przyjrzała się ciekawie swojemu towarzyszowi.

- Powiedz mi jedno - poprosiła. - Skąd tyle o tym wszystkim wiesz?

- Mówiłem ci, jestem działaczem związku...

- Jesteś członkiem stowarzyszenia zrzeszającego pilotów. Nie masz do czynienia ze stewardesami, a przynajmniej nie na tym gruncie.

- Może nie bezpośrednio.

- Vernon, czy to już ci się kiedyś przydarzyło... że miałeś dziecko ze stewardesą...

Powiedz, czy tak?

Demerest skinął głową niechętnie.

- Tak - przyznał.

- Łatwo ci to musi przychodzić - robienie dzieci stewardesom, tym łatwowiernym dziewczętom ze wsi, o których mówiłeś. Czy może raczej ze "skromnych rodzin miejskich"? - spytała Gwen z goryczą. - Ile ich w sumie było? Dziesięć, dwadzieścia? Podaj mi dla orientacji przybliżoną liczbę.

Demerest westchnął.

- jedna, tylko jedna - odparł.

Naturalnie miał szczęście. Mogło ich być znacznie więcej, ale jego odpowiedź była zgodna z prawdą. No... prawie; był jeszcze ten jeden raz i poronienie, ale to się nie liczy.

W miarę jak zbliżali się do lotniska, oddalonego o ćwierć mili, ruch na drodze zwiększał się. Jasne światła wielkiego dworca lotniczego, choć tego wieczoru przytłumione przez śnieg, nadal były łuną w niebo.

- A ta druga dziewczyna, która zaszła w ciążę? Nie chcę wiedzieć, jak się nazywa... - zaczęła Gwen.

- I tak bym ci nie powiedział.

- Czy korzystała z tego, jak on się nazywa... trzypunktowego programu?

- Tak.

- Pomagałeś jej.

- Już mówiłem, za kogo mnie masz? - zniecierpliwiał się. - Oczywiście, że jej pomagałem. Jeżeli koniecznie chcesz wiedzieć, to potracali mi z zarobków. Stąd właśnie wiem, jak to się załatwia.

Gwen uśmiechnęła się.

- "Osobiste różne"? - spytała.

- Tak.

- Czy twoja żona wiedziała o tym?

Demerest zawahał się, zanim odpowiedział.

- Nie.

- Co się stało z dzieckiem?

- Zostało zaadoptowane.

- Co to było za dziecko?

- Po prostu dziecko.

- Wiesz doskonale, o co pytam. Czy to był chłopiec, czy dziewczynka?

- Zdaje się, że dziewczynka.

- Zdaje się?!

- Wiem na pewno. To była dziewczynka.

Pytania Gwen wprawiły go w pewne zakłopotanie. Wywołały niepożądane wspomnienia.

Milczeli, kiedy przejechał przez szeroką główną bramę wjazdową na lotnisko. Wysoko nad nią, oświetlone reflektorami, strzelały w górę futurystyczne paraboliczne łuki, entuzjastycznie przyjęte osiągnięcie światowego konkursu plastycznego, symbolizujące, jak twierdzono, szlachetne zamierzenia lotnictwa. Przed nimi rozciągał się imponujący kompleks krętych dróg, bezkolizyjnych skrzyżowań i przejazdów oraz tuneli zaprojektowanych dla utrzymania dużej szybkości nieustającego ruchu pojazdów, chociaż dziś, w efekcie trzydniowej śnieżycy, jechało się wolniej niż zwykle. Wielkie zwały śniegu pokrywały część użytkowej powierzchni dróg. Pługi śnieżne i wywrotki starające się utrzymać przejezdność pozostałej ich części powiększały jeszcze bałagan.

Po krótkich postojach w korkach Demerest skręcił w drogę dojazdową prowadzącą do głównego hangaru linii Trans America, gdzie mieli wysiąść z samochodu

i zabrać się autobusem dla załogi na dworzec lotniczy.

Gwen poruszyła się obok niego.

- Vernon - zagadnęła.

- Słucham.

- Dziękuję ci za szczerość - powiedziała wyciągając rękę i dotykając jego dłoni opartej na kierownicy. - Dam sobie radę. Chyba było tego trochę za dużo naraz, tak nagle. Naprawdę chcę jechać z tobą do Neapolu.

Demerest skinął głową i uśmiechnął się; puścił kierownicę i uścisnął mocno rękę Gwen.

- Będzie wspaniale - powiedział. - Obiecuję ci, że dla nas obojga będą to niezapomniane chwile.

Postanowił, że zrobi wszystko, by dotrzymać tej obietnicy. Dla niego nie powinno to być trudne. Jak sięgał pamięcią, żadna dziewczyna nie pociągała go tak jak Gwen, dla żadnej nie miał tyle czułości, nie czuł takiej duchowej wspólnoty. Gdyby nie to, że był żonaty... Nie po raz pierwszy naszła go myśl, żeby rzucić Sarę i ożenić się z Gwen. Odsunął ją jednak od siebie. Zbyt wielu znał pilotów, którzy przeżyli taki przewrót, po wielu latach małżeństwa rzucając żony dla młodszych kobiet. Kończyło się to najczęściej rozczarowaniem i wysokimi alimentami dla małżonek.

Pomyślał, że jednak jeszcze w czasie tej podróży, w Rzymie albo w Neapolu, musi przeprowadzić poważną rozmowę z Gwen. Na razie rozmawiali nie tak, jakby chciał, nie podjęli też kwestii przerwania ciąży.

Tymczasem, o czym przypomniała mu myśl o Rzymie, miał przed sobą, w bliższej perspektywie, dowodzenie lotem numer dwa linii Trans America.

3.

Klucz był do pokoju 224 w hotelu "U O'Hagana".

Siedząc w półmroku szatni sąsiadującej z salą kontrolerów ruchu Keith Bakersfeld złapał się na tym, że od kilku minut wpatruje się w klucz i doczepiony do niego plastikowy numer. A może były to tylko sekundy? Też możliwe. Od niedawna miał wrażenie, że podobnie jak tyle innych rzeczy, czas płynie nierównomiernie i jest rozregulowany. W domu zdarzało się ostatnio, że Natalia zastawała go stojącego zupełnie nieruchomo i zapatrzonego w przestrzeń. A kiedy zatroskana pytała, co robi, wówczas dopiero uświadamiał sobie, gdzie się znajduje.

Przypuszczał, że zarówno wtedy, jak przed chwilą, jego zmęczony, wyczerpany umysł po prostu się wyłączał. Gdzieś w środku skomplikowanej maszyny mózgu: naczyń krwionośnych, zmagazynowanych myśli i uczuć, znajdował się małe pstryczek, urządzenie samoobronne podobne do termicznego wyłącznika w silniku elektrycznym, działającego wtedy, gdy silnik przegrzewa się i trzeba go ratować przed spalaniem. Między silnikiem a mózgiem ludzkim zachodziła jednak pewna różnica, polegająca na tym, że w razie potrzeby silnik pozostawał wyłączony. A mózg nie.

Z zewnątrz wpadało do środka dość światła z reflektorów na fasadzie wieży kontrolnej, żeby mógł przy nim widzieć. Chociaż właściwie nie było na co patrzeć. Siedział na jednej z drewnianych ław, obok nietkniętych kanapek naszykowanych przez Natalię, i nie robił nic oprócz tego, że trzymał klucz z hotelu "U O'Hagana" i rozmyślał nad paradoksem ludzkiego mózgu.

Ludzki mózg zdolny był do wzlotów wyobraźni, tworzenia wierszy i radarów, zbudowania Kaplicy Sykstyńskiej i ponaddzwiękowego odrzutowca Concorde. A mimo to mózg, mieszczący w sobie pamięć i świadomość, mógł także zniewalać i zadreć bez ustanku, tak że tylko śmierć mogłaby to przeciąć.

Śmierć... niepamięć, zapomnienie i nareszcie - odpoczynek.

To był powód, dla którego postanowił odebrać sobie życie.

Wiedział, że wkrótce musi wracać do sali kontrolnej, że czeka go jeszcze kilka godzin dyżuru, a przyrzekł sobie, że dziś zostanie do samego końca. Nie był pewien, dlaczego to zrobił, po prostu uważał, że tak trzeba, bo zawsze starał się sumiennie

spełniać obowiązki. Być może sumienność była cechą rodzinną; wydawało mu się zawsze, że on i jego brat Mel właśnie to mają ze sobą wspólne.

W każdym razie po dyżurze, wypełnieniu ostatniego obowiązku, mógł bez przeszkód udać się do hotelu "U O'Hagana", gdzie tego popołudnia wpisał się na listę gości. Zaraz po znalezieniu się tam zamierzał bezzwłocznie zażyć czterdzieści kapsułek nembutalu - blisko cztery gramy, które miał w kieszeni w pudełku. Zaoszczędził je po trochu w ciągu ostatnich miesięcy. Przepisywano mu je na sen, a on z każdej recepty realizowanej przez aptekarza Natalii, wyjmował połowę proszków i chował. Przed kilkoma dniami wybrał się do biblioteki i korzystając z podręcznika toksykologii upewnił się, że ilość nembutalu, jaką ma, przewyższa znacznie dawkę śmiertelną.

Jego dzisiejszy dyżur kończył się o północy. Niedługo potem, po zażyciu leku, miał zapaść szybko w wieczny sen.

Sprawdził godzinę, wystawiając tarczę zegarka na wpadające z zewnątrz światło. Dochodziła dziewiąta. Czy powinien już wrócić do sali kontrolnej? Nie, lepiej odczekać jeszcze kilka minut. Chciał być spokojny, mieć nerwy przygotowane na wszystko, co mogły przynieść ostatnie godziny dyżuru.

Znów dotknął palcami klucza. Do pokoju 224.

Dziwna była zbieżność liczb, to, że numer jego pokoju, przydzielonego mu przypadkiem, zawiera w sobie liczbę 24. Niektórzy wierzyli w takie rzeczy - w numerologię, tajemne znaczenie liczb. On nie wierzył, chociaż gdyby wierzył, to te dwie końcowe cyfry, poprzedzone dwójką, mogłyby oznaczać dwudziesty czwarty po raz drugi.

Pierwszy dwudziesty czwarty był dniem sprzed półtora roku. Na to wspomnienie oczy, jak tyle już razy, zaszyły mu mgłą. Dzień ten wypaliły w jego pamięci wyrzuty sumienia i udręka. To on był źródłem jego ponurości, nieutulonego żalu. To z jego powodu miał dziś odebrać sobie życie.

Letni dzień, poranek. Czwartek, dwudziesty czwarty czerwca.

Był to dzień jakby stworzony dla poetów, kochanków i fotografów robiących kolorowe zdjęcia, taki dzień, jaki ludzie zachowują w pamięci, żeby wracać do niego - jak otwiera się album z fotografiami i pamiątkami, by po latach przypomnieć sobie najprzyjemniejsze chwile i miejsca życia. W Leesburgu, w stanie Wirginia, położonym

niedaleko historycznego miasta Harpers Ferry, niebo o świcie było bezchmurne, a w prognozie pogody ogłoszono NPiW, co w skrótowym języku lotniczym oznaczało “nieograniczony pułap i widzialność”. Warunki te utrzymały się, jeśli nie liczyć kilku rozrzuconych jak strzępki waty cumulusów, które zjawily się po południu. Słońce przygrzewało, ale nie nadmiernie. Łagodny wietrzyk, wiejący od Gór Błękitnych, niósł ze sobą woń kapryfolium.

Tego ranka w drodze do pracy, jadąc samochodem do Waszyngtońskiego Ośrodka Kontroli Lotów w Leesburgu, widział kwitnące dzikie róże. Przypomnił mu się werset z Keatsa, którego nauczył się w szkole. “A lato się przepeliło...”. Pasowało to do tego dnia.

Przejechał jak zwykle granicę stanu Wirginia w drodze z Adamstown w stanie Maryland, gdzie mieszkał z Natalią i dwoma synami w przyjemnym, wynajętym domku. Dach volkswagena był złożony. Keith nie spieszył się; rozkoszował się dobrodziejstwami powietrza i słońca i kiedy ujrzał znajome niskie nowoczesne budynki ośrodka kontroli lotów, czuł się odprężony jak nigdy. Zastanawiał się później, czy nie to właśnie stało się przyczyną wydarzeń, które nastąpiły. Nawet w grubych, pozbawionych okien murach Skrzydła Operacyjnego, gdzie nigdy nie docierało słońce, miał wrażenie, że wspaniały letni dzień w jakiś sposób przeniknął do środka. W gronie co najmniej siedemdziesięciu kontrolerów pełniących dyżur w samych koszulach panował pogodny nastrój, kontrastujący z nerwową gorliwością charakteryzującą ich pracę przez większość dni w roku. Być może jednym z powodów było mniejsze niż zwykle obciążenie ruchem w związku z wyjątkowo ładną, bezchmurną pogodą. Wiele samolotów nieliniowych: prywatne, wojskowe, a nawet kilka pasażerskich, leciało na VS według przepisów lotu “z widocznością wizualną bezpośrednią”, czyli metodą “ja widzę ciebie, ty widzisz mnie”, zgodnie z którą piloci sami śledzili trasę, nie meldując się przez radio kontrolerom.

Mieszczący się w Leesburgu waszyngtoński ośrodek kontroli lotów był kluczowym punktem kontrolnym. W jego głównej sali obserwowano i kierowano wszelkim ruchem lotniczym w korytarzach powietrznych nad sześcioma wschodnimi nadmorskimi stanami. W sumie kontrolowany obszar przekraczał sto tysięcy mil kwadratowych. Ilekroć z jakiegoś lotniska na tym obszarze startował samolot, który zgłosił plan lotu według przyrządów, obserwację i kontrolę nad nimi obejmował

Leesburg. Pozostawał on pod stałą kontrolą aż do zakończenia lotu albo do momentu opuszczenia rejonu kontroli. Samoloty wlatujące w rejon były przekazywane przez inne ośrodki, których w całej kontynentalnej części Stanów Zjednoczonych znajdowało się dwadzieścia, a ten w Leesburgu należał do najruchliwszych. Obejmował on swoim zasięgiem południowy kraniec “korytarza północno-wschodniego”, w którym codziennie było największe na świecie natężenie ruchu lotniczego.

Co dziwne, Leesburg nie leżał w pobliżu żadnego lotniska, a od Waszyngtonu, od którego ośrodek wziął nazwę, dzieliło go czterdzieści mil. Sam ośrodek - skupisko niskich, nowoczesnych budynków z parkingiem dla samochodów - położony był w wiejskiej okolicy, w stanie Wirginia, i otoczony z trzech stron pagórkowatymi polami uprawnymi. W pobliżu płynął mały strumień o nazwie Bull Run, któremu wieczną sławę zapewniły dwie bitwy z czasów Wojny Domowej. Keith wybrał się tam kiedyś po pracy, rozmyślając o dziwnym i jaskrawym kontraście pomiędzy przeszłością i dniem dzisiejszym Leesburga.

Chociaż wiadano, że na zewnątrz jest piękny letni dzień, tego ranka w przestronnej, przypominającej katedrę głównej sali kontroli lotów wszystko funkcjonowało bez zmian. Cała część kontrolna, większa od boiska piłkarskiego, była jak zawsze słabo oświetlona dla zapewnienia dobrej widoczności na kilkudziesięciu ekranach radarów uszeregowanych poziomo i pionowo pod wystającymi daszkami. Pierwsze, na co zwracał uwagę nowo przybyły, to natężenie panującego tu hałasu. Z tej części sali, gdzie gromadzono dane o lotach, wyposażonej w duże zespoły komputerów, rozmaity sprzęt elektroniczny i automatyczne dalekopisy, dobiegało nieustanne buczenie i terkotanie maszyn. Nie opodal z dziesiątków stanowisk, gdzie siedzieli kontrolerzy kierujący ruchem powietrznym, płynął ciągle szum rozmów prowadzonych przez radio na wielu różnych pasmach. Odgłosy pracujących maszyn i głosy ludzkie mieszały się ze sobą tworząc hałas o stałym natężeniu, który przenikał wszędzie, a przy tym był dziwnie stłumiony przez akustyczne dźwiękochłonne ściany i sufity.

Ponad częścią operacyjną sali kontrolnej znajdował się pomost dla obserwatorów, biegnący przez całą szerokość pomieszczenia, gdzie przyprowadzano nielicznych gości, żeby mogli się przyjrzeć temu, co się dzieje w dole. Z tego poziomu praca na sali kontrolnej przypominała giełdę. Kontrolerzy, nauczeni nie zważać na nic, co mogłoby ich

rozproszyć, rzadko spoglądali na pomost, a ponieważ tylko nieliczni, wyjątkowo uprzywilejowani goście trafiali na dół, kontrolerzy i ludzie z zewnątrz rzadko się spotykali. Tak więc ich praca nie tylko odbywała się w napięciu i pośpiechu, ale miała również klasztorny charakter, do czego przyczyniał się zupełny brak kobiet.

W pomieszczeniu obok sali kontrolnej Keith zdjął marynarkę i wszedł w świeżej białej koszuli, która dla kontrolerów ruchu lotniczego była czymś w rodzaju uniformu. Nikt nie wiedział, dlaczego noszą oni na dyżurze białe koszule, nie regulował tego żaden przepis, a jednak większość z nich tak się właśnie ubierała. Kiedy mijał inne stanowiska kontrolne kierując się do swojego, kilku kolegów pozdrowiło go przyjaznym “dzień dobry”, co również było niezwykle. Normalnie, po znalezieniu się w części sali obsługiwanej przez kontrolerów, natychmiast odnosiło się wrażenie takiego natłoku pracy, że zwyczajowo witano się pośpiesznym skinieniem głowy albo krótkim “cześć”, a czasem obywało się nawet bez tego.

Sektor, który regularnie kontrolował Keith, obejmował wycinek rejonu Pittsburgh-Baltimore. Obsługiwał go zespół złożony z trojga ludzi. Keith był kontrolerem radarowym, którego zadanie polegało na utrzymaniu kontaktu z samolotami i wydawaniu im przez radio poleceń. Dwóch kontrolerów pomocniczych czuwało nad danymi o lotach i łącznością z lotniskami, zaś pracę całej trójki koordynował inspektor. Dzisiaj dodatkowo znalazł się w zespole praktykant, którego Keith instruował z przerwami od kilku tygodni.

Pozostali członkowie jego zespołu wchodzili na salę w tym samym czasie co on, zajmowali miejsca za kontrolerami, których mieli zmienić, i kilka minut spędzali na rekonstruowaniu w myślach obrazu sytuacji. To samo działo się przy innych stanowiskach w całej wielkiej sali kontroli ruchu.

Stając przy swoim radarze, za plecami kontrolera, który właśnie kończył dyżur, Keith czuł, jak wyostrza mu się spostrzegawczość, jak przyśpiesza myśl. Przez najbliższe osiem godzin, z wyjątkiem dwóch krótkich przerw, jego umysł musiał bez przerwy tak właśnie pracować.

Zauważył, że ruch jest średnio natężony jak na tę porę dnia i panującą na dużym obszarze ładną pogodę. Około piętnastu punkcików jasnozielonego światła na ciemnej powierzchni ekranu, nazywanych przez radarowców “celami”, wskazywało lecące

samoloty. Na wysokości dwóch tysięcy czterystu metrów leciał Convair 440 linii Allegheny, zbliżający się do Pittsburgha. Za nim, na różnych wysokościach, leciały samoloty: Douglas DC-8 linii National, Boeing 727 linii American, dwa prywatne - odrzutowiec Lear i Fairchild F-27 - oraz jeszcze jedna maszyna linii National - turbośmigłowiec Electra. Kilka innych miało lada chwila wejść na ekran, bądź przechodząc z innych sektorów, bądź po starcie z lotniska Friendship w Baltimore. W przeciwnym kierunku, do Baltimore, leciał DC-9 linii Delta, którego miała wkrótce przejąć kontrola przylotów lotniska Friendship, a za nim samolot linii TWA, Martin linii Piedmont, jeszcze jeden samolot prywatny, dwie maszyny linii United i jeden Mohawk. Odległości pomiędzy samolotami i różnice wysokości były zadowalające, z wyjątkiem dwóch maszyn linii United lecących do Baltimore, które znajdowały się trochę zbyt blisko siebie. Kontroler siedzący jeszcze przy ekranie tak jakby czytał w myślach Keitha, bo podał drugiemu samolotowi United opóźniający, boczny kurs.

- Mam obraz - rzekł cicho Keith.

Kontroler skinął głową i zwolnił fotel.

Inspektor nadzorujący Keitha, Perry Yount, podłączył swoje słuchawki nad jego głową i pochylił się dokonując własnej oceny sytuacji. Był wysokim szczupłym Murzynem, młodszym od niego o kilka lat. Miał świetną pamięć, w której potrafił pomieścić masę danych o lotach, po czym odtworzyć je, w całości lub we fragmentach, z dokładnością komputera. Dobrze było w razie trudności mieć go przy sobie.

Keith zdążył już przyjąć kilka nowych lotów i przekazać inne, kiedy Yount dotknął jego ramienia.

- Keith - powiedział - prowadzę na tej zmianie dwa stanowiska, to i sąsiednie. Jest nas o jednego za mało. Dasz sobie na razie radę?

Keith skinął głową.

- W porządku - odparł. Podał przez radio poprawkę kursu Boeingowi 727, a potem wskazując George'a Wallace'a, praktykanta, który usiadł na sąsiednim fotelu, dodał: - George mnie przypilnuje.

- Dobra.

Yount odłączył słuchawki i przeszedł do sąsiedniej konsoli. Takie sytuacje już się zdarzały i radzono sobie z nimi bez trudu. Yount i Keith pracowali razem od kilkunastu

lat i wiedzieli, że mogą ufać sobie nawzajem.

- George, odtwórz sobie obraz sytuacji - zwrócił się Keith do siedzącego obok praktykanta.

Wallace skinął głową i przysunął się do ekranu. Miał dwadzieścia parę lat i od blisko dwu lat przyuczał się do zawodu kontrolera, odbywszy przedtem służbę wojskową w lotnictwie. Dał się już poznać jako bystry, czujny, i obdarzony zimną krwią w chwilach napięcia. Za tydzień miał zostać dyplomowanym kontrolerem, choć praktycznie już teraz był w pełni wyszkolony.

Keith umyślnie pozwolił, żeby odległość pomiędzy samolotem BAC-400 linii American i Boeingiem 727 linii National zmniejszyła się poniżej przewidzianej. W razie krytycznego zbliżenia maszyn gotów był do przekazania im szybkich poleceń. Wallace natychmiast zauważył zagrożenie i ostrzegł Keitha, który je wyeliminował.

Tego rodzaju bezpośrednie ćwiczenie stanowiło jedyny pewny sposób sprawdzenia umiejętności nowego kontrolera. Podobnie kiedy praktykant sam siedział przy ekranie i wpadł w tarapaty, trzeba mu było dać szansę wykazania się pomysłowością i samodzielnego rozwiązania powstałej sytuacji. W takich chwilach kontroler pełniący funkcję instruktora siedział z boku jak na szpilkach, zaciskając ręce. Ktoś nazwał to kiedyś "wiszeniem na murze na samych paznokciach". Decyzja, kiedy interweniować lub przejąć kontrolę, była tak istotna, że nie należało podejmować jej ani zbyt wcześnie, ani zbyt późno. Gdyby instruktor rzeczywiście przejął ster w swoje ręce, pewność siebie ucznia mogła zostać zachwiana na zawsze i w ten sposób można stracić potencjalnie dobrego kontrolera. Gdyby natomiast instruktor nie przejął radaru wtedy, kiedy powinien był to zrobić, mogło się to skończyć straszną katastrofą lotniczą.

W grę wchodziło i ryzyko, i zwiększone napięcie nerwowe, tak że wielu kontrolerów odmawiało zajmowania się praktykantami. Tłumaczyli się, że przyuczanie innych do zawodu nie przynosi ani oficjalnego uznania, ani pieniędzy. W dodatku cała odpowiedzialność za wypadki spada na instruktora. Po co się więc za darmo wysilać i brać na siebie takie obciążenie?

Keith jednak wykazał talent i cierpliwość w prowadzeniu szkolenia praktykantów. I chociaż czasem męczył się i pocił, to wykonywał tę pracę, ponieważ uważał, że powinien. W tej chwili był bardzo dumny z postępów, jakie zrobił Wallace.

- Zawróciłbym United dwa, osiem, cztery w prawo, aż powstanie odpowiednia różnica wysokości z Mohawkiem - powtórzył cicho praktykant.

Keith skinął głową, naciskając jednocześnie guzik mikrofonu.

- Ośrodek Waszyngton do United dwa, osiem, cztery - powiedział. - Skręć w prawo, kurs zero, sześć, zero.

Niemal natychmiast zatrzeszczała w słuchawkach odpowiedź.

- United dwa, osiem, cztery do ośrodka Waszyngton. Zrozumiałem: zero, sześć, zero.

W odległości wielu kilometrów, wysoko w górze, w jasnych promieniach słońca gładki i silny samolot, którego pasażerowie drzemali lub czytali, wszedł w łagodny, kontrolowany zakręt. jasnozielony sygnał centymetrowej szerokości, oznaczający go na ekranie radaru zaczął przesuwac się w nowym kierunku.

Pod salą kontroli lotów, w pomieszczeniu wypełnionym półkami, na których obracały się powoli szpule magnetofonów, rozmowa ziemi z samolotem została nagrana na taśmę do odtworzenia w przyszłości, gdyby zaszła taka potrzeba. Wszystkie rozmowy prowadzone ze stanowisk w sali kontrolnej były nagrywane i przechowywane w archiwum. Regularnie co jakiś czas inspektorzy nadzoru przegrywali taśmy i wsłuchiwali się w nie krytycznym uchem. Jeżeli postępowanie jakiegoś kontrolera było błędne, dowiadywał się on o tym, ale nikt nie wiedział, kiedy jego nagranie zostanie wybrane i przeanalizowane. Na drzwiach pomieszczenia z magnetofonami wisiało złowieszcze żartobliwe przypomnienie: "Wielki Brat słucha".

Czas płynął.

Niekiedy zjawiał się Yount. Nadal nadzorował dwa stanowiska i przy Keithie zatrzymywał się tylko na tyle, żeby ocenić aktualną sytuację w powietrzu. Chyba zadowalało go to, co widział, bo mniej czasu spędzał za jego plecami niż przy drugim stanowisku, gdzie były jakieś kłopoty. Około dziesiątej natężenie ruchu nieco zmalało i miało zwiększyć się ponownie przed dwunastą w południe. Tuż po wpół do jedenastej Keith i Wallace zamienili się miejscami. Praktykant siedział teraz przy ekranie, a Keith kontrolował go z boku. Stwierdził, że nie musi ingerować, że młody Wallace wykazuje się kompetencją i bystrością. Wobec czego odprężył się na tyle, na ile pozwalały okoliczności.

Za dziesięć jedenasta poczuł, że musi iść do toalety. W ciągu ostatnich miesięcy przeszedł kilka rozstrojów żołądka i przypuszczał, że zaczyna się właśnie kolejny. Przywołał gestem ręki Younta i powiedział mu o tym.

Yount skinął głową i zapytał, czy George daje sobie radę.

- Jak stary - odparł Keith na tyle głośno, żeby usłyszał go Wallace.

- Wyrobię się - powiedział Yount. - Jesteś wolny, Keith.

- Dziękuję.

Keith wpisał do księgi wyjść swojego sektora nazwisko i godzinę. Linijkę niżej Yount umieścił pierwszą literę swojego nazwiska, przejmując w ten sposób odpowiedzialność za nadzorowanie praktykanta. Za parę minut, po powrocie Keitha, mieli dopełnić tych samych formalności.

Kiedy Keith opuszczał salę, Yount studiował uważnie ekran, trzymając lekko rękę na ramieniu Wallace'a.

Toaleta, do której Keith poszedł, mieściła się na wyższym piętrze. Znajdujące się w niej okno z matową szybą wpuszczało do środka trochę jasności tego promiennego dnia. Po wyjściu z ubikacji i umyciu rąk otworzył okno. Ciekaw był, czy pogoda jest nadal tak wspaniała jak wcześniej, kiedy przyjechał. Nic się nie zmieniło.

Patrząc z wychodzącego na tyły budynku okna, poza terenem ośrodka widział zielone łąki, drzewa i polne kwiaty. Upał się nasilił. Zewsząd dobiegało senne bzykanie owadów.

Wyglądał przez okno, z niechęcią myśląc o rozstaniu się z tą słoneczną jasnością i powrocie do półmroku sali kontrolnej. Uświadomił sobie, że ostatnio odczuwał to samo przy innych okazjach, być może za często. Pomyślał, że właściwie przeszkadza mu nie tyle półmrok sali, ile nerwowość tej pracy. Kiedyś towarzyszące jej napięcie psychiczne, jakkolwiek nieustanne, mu nie przeszkadzało. Teraz jednak bywało, że zmuszał się, żeby stawić mu czoło.

Podczas gdy tak stał przy oknie i rozmyślał, Boeing 727 linii Northwest Orient, lecący z Minneapolis, zbliżał się do Waszyngtonu. W kabinie stewardesa pochylała się nad pasażerem w starszym wieku. Twarz mężczyzny zszarzała, nie mógł mówić. Dziewczyna przypuszczała, że miał przed chwilą albo właśnie przechodził atak serca. Pośpieszyła więc do kabiny pilotów, żeby powiadomić kapitana. W kilka chwil potem na

jego polecenie pierwszy oficer zwrócił się do waszyngtońskiego ośrodka kontroli lotów z prośbą o specjalne zezwolenie na lądowanie, z pierwszeństwem do lotu do lotniska krajowego w Waszyngtonie.

Keith zastanawiał się czasem, ile jeszcze lat będzie w stanie zmuszać swój znudzony umysł do dalszego funkcjonowania. Jako kontroler ruchu przepracował piętnaście lat, a miał trzydzieści osiem.

Przygnębiające było to, że w tym fachu człowiek mógł być duchowo wyczerpany, po prostu stary, w wieku czterdziestu pięciu czy pięćdziesięciu lat, a zasłużona emerytura czekała go dopiero za dziesięć czy piętnaście. Dla wielu kontrolerów te ostatnie lata okazywały się zbyt uciążliwym szlakiem i nie udawało im się dotrzeć do końca.

Tak jak większość kontrolerów, Keith wiedział, że już dawno temu rozpoznano, jakim obciążeniom poddawany jest organizm pracowników kontroli ruchu lotniczego. Oficjalne akta lekarzy lotniczych pękały w szwach od danych medycznych. Do chorób, których powstanie przypisać można było bezpośrednio charakterowi pracy kontrolerów, należały nadciśnienie, ataki serca, wrzody żołądka, częstoskurcz, załamania nerwowe i cały szereg drobniejszych schorzeń. Wybitni lekarze niezależnie od siebie potwierdzili te wnioski w badaniach naukowych. Według jednego z nich: "Kontroler co noc przeżywa nerwowe, bezsenne godziny zachodząc w głowę, jakim cudem udało mu się nie dopuścić do tego, żeby te wszystkie samoloty powpadały na siebie. Nie spowodował katastrofy dziś, ale czy jutro też mu się poszczęści? Po jakimś czasie coś - w sferze fizycznej, psychicznej, a niejednokrotnie w obu - nieuchronnie musi się w nim załamać".

Uzbrojony w tę wiedzę i inne jeszcze dane Federalny Zarząd Lotnictwa domagał się od Kongresu, żeby pozwolił kontrolerom przechodzić na emeryturę w wieku pięćdziesięciu lat albo po dwudziestu latach pracy. Te dwadzieścia lat, oświadczyli lekarze, równa się czterdziestu w innych zawodach. Zarząd przestrzegł pracodawców, że w grę wchodzi bezpieczeństwo publiczne, a kontrolerzy, którzy przepracowali dwadzieścia lat, stanowią potencjalne zagrożenie. Keith pamiętał, że Kongres pozostał obojętny na to ostrzeżenie i odmówił podjęcia działań.

Następnie komisja prezydencka również odrzuciła propozycję wcześniejszej emerytury dla kontrolerów, a Federalnemu Zarządowi Lotnictwa, wówczas jeszcze agencji rządowej, polecono odstąpić od sprawy. Oficjalnie zarząd wycofał się. Jednakże

Keith i inni kontrolerzy wiedzieli, że prywatnie jego przedstawiciele w Waszyngtonie są przekonani o swojej racji nie mniej niż przedtem. Przewidywali oni, że problem ten wypłynie ponownie, tyle że dopiero po jednej lub całej serii katastrof lotniczych, do których przyczynią się wyczerpani kontrolerzy, co wywoła oburzenie prasy i opinii publicznej.

Keith powrócił myślami do krajobrazu. To był naprawdę wspaniały dzień: pola, nawet oglądane z okna toalety, kusily swoim widokiem. Żałował, że nie może wyjść i przespacerować się tam w słońcu. Powinien już chyba wracać na salę. Postanowił, że wróci... za chwilę.

Boeing 727 linii Northwest Orient zaczął już schodzić do lądowania po otrzymaniu zezwolenia z waszyngtońskiego ośrodka kontroli lotów. Innym, lecącym niżej samolotom pośpiesznie zmieniano kursy albo polecano krążyć w bezpiecznej odległości. We wzmagającym się koło południa ruchu samolotów utworzono ukośny powietrzny tunel, w którym odrzutowiec Northwest miał kontynuować wytracanie wysokości. Zaalarmowano kontrolę przylotów na lotnisku krajowym w Waszyngtonie, która po przejściu samolotu od waszyngtońskiego ośrodka wkrótce miała wypełnić swoje zadanie. W tej chwili odpowiedzialność za ten i inne samoloty spoczywała na zespole sektora sąsiadującego z sektorem Keitha, tego dodatkowego, który nadzorował młody Murzyn Perry Yount.

W przestrzeni powietrznej o szerokości kilku kilometrów żonglowano piętnastoma samolotami, których łączna prędkość wynosiła dwanaście tysięcy kilometrów na godzinę. Żaden z nich nie mógł zbliżyć się do drugiego. Odrzutowiec Northwest musiał zostać bezpiecznie sprowadzony pomiędzy nimi.

Podobne sytuacje zdarzały się kilka razy w ciągu dnia, a przy brzydkiej pogodzie nawet kilka razy na godzinę. Bywało, że powietrzne alarmy występowały jednocześnie, dlatego kontrolerzy numerowali je: alarm pierwszy, alarm drugi, alarm trzeci.

Obecnie mówiący cicho, opanowany i kompetentny, jak zresztą zawsze, Yount reagował z nabytą przez doświadczenie biegłością. Współdziałając z innymi członkami zespołu koordynował czynności związane z alarmem spokojnie, nie podnosząc głosu, tak że żaden przygodny słuchacz nie poznałby po jego tonie, że w ogóle doszło do kryzysowej sytuacji. Inni piloci nie słyszeli poleceń przekazywanych samolotowi

Northwest, któremu kazano przełączyć się na oddzielną częstotliwość radiową.

Wszystko szło dobrze. Boeing 727 Northwest trzymał kurs, schodząc cały czas do lądowania. Za kilka minut miało być po kryzysie.

W nawale zajęć Yount znalazł nawet czas, żeby zajrzeć na drugie stanowisko, na którym normalnie skupiałaby się niepodzielnie jego uwaga, i skontrolować Wallace'a. Wyglądało, że wszystko jest w porządku, ale Yount wiedział, że będzie spokojniejszy, gdy wróci Keith. zerknął na drzwi. Keitha nie było.

Stał wciąż przy otwartym oknie, przyglądał się krajobrazowi Wirginii i myślał o Natalii. Westchnął. Ostatnio wkradła się między nich niezgoda w związku z jego pracą. Pewnych spraw jego żona nie mogła albo nie chciała zrozumieć. Niepokoił ją stan jego zdrowia. Chciała, żeby zrezygnował z pracy w kontroli lotów, żeby rzucił ją i znalazł sobie inne zajęcie, póki jest stosunkowo młody i dopisuje mu zdrowie. Zrozumiał teraz, że popełnił błąd zwracając się Natalii ze swoich wątpliwości i mówiąc jej o innych kontrolerach, których praca doprowadziła do przedwczesnego zestarzenia się i chorób. Natalia niepokoiła się bardzo, być może nie bez powodu. Ale istniały pewne względy związane z odejściem z pracy - jak choćby zaprzepaszczenie wielu lat kształcenia się i nabierania doświadczenia - które jej, jak chyba każdej kobiecie, trudno było pojąć.

Nad Martinsburgiem w zachodniej Wirginii, około trzydziestu mil na północny zachód od waszyngtońskiego ośrodka kontroli lotów, lecący na wysokości dwóch tysięcy metrów prywatny czteroosobowy samolot Beech Bonanza, opuszczał właśnie korytarz V 166 i wchodził w korytarz V 44. Mały samolot, który można było rozpoznać po usterzeniu motylkowym, leciał z prędkością 175 mil na godzinę do Baltimore. Wiózł rodzinę Redfernów: Irvinga Redferna, doradcę techniczno-ekonomicznego, jego żonę Merry i dwójkę dzieci, dziesięcioletniego Jeremy'ego i dziewięcioletnią Valerie.

Irving Redfern był człowiekiem ostrożnym i starannym. W związku z dobrymi warunkami meteorologicznymi mógł dziś lecieć zgodnie z przepisami z widocznością wzrokową. Uznał jednak, że postąpi rozsądniej zgłaszając lot według przyrządów, i od chwili gdy wystartował z macierzystego lotniska w Charleston w zachodniej Wirginii, trzymał się korytarzy powietrznych, pozostając w kontakcie z kontrolą ruchu lotniczego. Niedawno ośrodek waszyngtoński podał mu nowy kurs w korytarzu V 44. Wykonał już odpowiedni skręt i jego kompas magnetyczny, który się lekko roztańczył, grzecznie się

stabilizował.

Redfernowie wybierali się do Baltimore po części w sprawach służbowych ojca, po części dla rozrywki, w ramach której mieli dziś wieczór pójść całą rodziną do teatru. Podczas gdy ojciec w skupieniu prowadził samolot, dzieci i matka szczebiotały o tym, co zjedzą na obiad na lotnisku Friedship.

Kontrolerem z ośrodka waszyngtońskiego, który wydał Redfernowi ostatnie polecenia, był Wallace, prawie dyplomowany praktykant zastępujący nadal Keitha Bakersfelda. Wallace poprawnie rozpoznał samolot Redfernów na ekranie radaru, gdzie pojawił się on jako jasnozielony punkcik, tyle że mniejszy i przemieszczający się wolniej od innych maszyn, głównie odrzutowców pasażerskich. Nic się jednak nie zbliżało do Beechcrafta i wyglądało, że ma on wokół siebie dużo przestrzeni. Inspektor sektora, Yount, wrócił tymczasem na sąsiednie stanowisko. Pomagał uporządkować zamieszanie wywołane przez Boeinga 727 linii Northwest, który został już bezpiecznie przekazany kontroli przylotów na lotnisku w Waszyngtonie. Co jakiś czas zerkał na Wallace'a, a raz zawołał "Wszystko w porządku?", na co praktykant skinął głową, choć siedział już trochę jak na szpilkach. Większe natężenie południowego ruchu zaczynało się dziś jakby wcześniej.

Ani Wallace, ani Yount, ani Redfern nie wiedzieli jednak o tym, że kilka kilometrów na północ od korytarza V 44 leci, w tej chwili krążąc leniwie, odrzutowiec treningowy Lotniczej Gwardii Narodowej. T-33 wyleciał z lotniska w Martin, pod Baltimore, a jego pilotem był członek Gwardii Narodowej, sprzedawca samochodów, Hank Neel.

Porucznik Neel, zaliczający ćwiczenia w ramach szkolenia wojskowego, został wysłany w pojedynkę na doskonalenie się w locie z widocznością wzrokową. Ponieważ przestrzeżono go, żeby latał tylko w pobliżu, w wyznaczonym rejonie na północny zachód od Baltimore, nie zgłoszono żadnego planu lotu, a zatem waszyngtoński ośrodek kontrolny nie wiedział nic o obecności T-33 w powietrzu. Nie miałyby to znaczenia, gdyby nie fakt, że Neelowi znudziło się wyznaczone zadanie, a poza tym był nieostrożnym pilotem. Kiedy zataczając samolotem szkoleniowym leniwe koła rozejrzał się niedbale, zorientował się, że ćwicząc manewry lotnicze przesunął się na południe; w rzeczywistości znalazł się znacznie dalej, niż sobie wyobrażał. Odbił tak daleko na

południe, że przed paroma minutami jego odrzutowiec wszedł w rejon kontrolowany przez Wallace'a i pojawił się właśnie na ekranie jego radaru w Leesburgu jako zielony punkt, nieco większy od Beech Bonanzy Redfernów. Bardziej doświadczony kontroler rozpoznałby natychmiast, co ten punkt oznacza. Ale Wallace, zajęty wciąż innymi samolotami, nie zauważył jeszcze dodatkowego, nie zidentyfikowanego sygnału.

Na wysokości czterech tysięcy pięciuset metrów porucznik Neel postanowił, że zakończy swój lot treningowy akrobacjami lotniczymi - zrobi dwie pętle, parę powolnych beczek, a potem wróci do bazy. Wprowadził T-33 w ostry zakręt i robiąc kolejne okrążenie przedsięwziął przepisowe środki ostrożności, to znaczy rozejrzył się, czy nad nim i pod nim nie ma innych samolotów. Znajdował się jeszcze bliżej korytarza V 44 niż przedtem.

Keith rozmyślał. Jego żona nie potrafiła zrozumieć, że człowiek nie może w sposób nieodpowiedzialny, dla kaprysu, rzucić pracy, nawet gdyby chciał. Zwłaszcza jeżeli ma na utrzymaniu rodzinę, dzieci, którym trzeba zapewnić wykształcenie. I zwłaszcza jeżeli praca, którą wykonuje, i umiejętności zdobyte z takim trudem, nie przygotowują go do żadnego innego zajęcia. Pracownicy niektórych działów administracji państwowej mogą odejść spożytkowując swoje kwalifikacje gdzie indziej. Kontrolerzy ruchu lotniczego nie. Ich praca nie ma odpowiednika w przemyśle prywatnym, nikt inny ich nie chce.

Wpadnięcie w taką pułapkę, bo do tego się to jego zdaniem sprowadzało, było rozczarowaniem, któremu towarzyszyły inne. Jak na przykład pieniądze. Kiedy człowiek był młody, pełen entuzjazmu i chciał pracować w lotnictwie, płace kontrolerów ruchu wydawały mu się co najmniej odpowiednie. Dopiero później stawało się jasne, jak bardzo nie odpowiadają one przerażającej odpowiedzialności związanej z tą pracą. W dzisiejszym lotnictwie dwie specjalności wymagały najwyższych umiejętności: pilota i kontrolera. A jednak piloci zarabiali trzydzieści tysięcy dolarów rocznie, podczas gdy pułap zarobków najstarszych stażem kontrolerów wynosił dziesięć tysięcy. Nikt nie uważał, że piloci powinni zarabiać mniej. Ale nawet oni, znani z egoistycznej dbałości o własne interesy, byli zdania, że kontrolerzy ruchu lotniczego powinni zarabiać więcej.

Poza tym, w przeciwieństwie do innych zawodów, kontroler nie miał co liczyć na awans. Nieliczne stanowiska inspektorów trafiały się tylko garstce szczęśliwców.

A mimo to, chyba że się było nieuważnym i niedbałym, a kontrolerzy z samej istoty swej pracy do takich nie należeli - nie było wyjścia. Dlatego Keith postanowił, że nie rzuci pracy. Jeszcze tylko raz porozmawia z Natalią; nadszedł czas, żeby na dobre lub złe pogodziła się z tym, że jest już za późno na zmianę.

Naprawdę musiał już wracać. Spoglądając na zegarek uświadomił sobie z poczuciem winy, że wyszedł z sali kontrolnej przed blisko kwadrans. Część tego czasu spędził na marzeniach, co zdarzało mu się rzadko, więc najwidoczniej podziałał na niego usypiająco letni dzień. Zamknął okno toalety i ruszył pośpiesznie korytarzem do głównej sali kontrolnej.

Wysoko w górze nad okręgiem Frederick w stanie Maryland porucznik Neel wyrównał swój T-33 i przechylił go na dziób. zakończył właśnie dość pobieżną lustrację okolicy i nie dostrzegł żadnego samolotu. Teraz więc, rozpoczynając pierwszą pętlę i powolną beczkę, wprowadził odrzutowiec w stromy lot nurkowy.

Wchodząc do sali Keith natychmiast wyczuł przyspieszone tempo pracy. Szum głosów był silniejszy niż wtedy, gdy wychodził. Kiedy mijał innych kontrolerów idąc do swojego stanowiska, byli tak zajęci, że żaden nawet na niego nie spojrział, tak jak to zrobili rano. Złożył podpis w książce sektora i wpisał godzinę przyjścia, a potem stanął za plecami Wallace'a, rekonstruuując obraz i przyzwyczajając wzrok do panującego w sali półmroku, ostro kontrastującego z jaskrawym słońcem na dworze. Po jego powrocie Wallace mruknął mu "cześć" i kontynuował przekazywanie pilotom poleceń przez radio. Za chwilę, po odtworzeniu obrazu sytuacji, Keith miał go zluzować i zająć jego miejsce. Uznał, że chwila samodzielności prawdopodobnie dobrze George'owi zrobiła, że zwiększy to jego pewność siebie. Znajdujący się przy konsoli sąsiedniego sektora Yount zauważył jego powrót.

Keith przyglądał się uważnie ekranowi i poruszającym się na nim punkcikom światła - "celom" zidentyfikowanym przez Wallace'a i odnotowanym na małych ruchomych znacznikach na ekranie. Jego wzrok padł na jasnozieloną kropkę bez oznaczenia.

- Co to za maszyna w pobliżu Beech Bonanzy 403? - spytał ostro Wallace'a.

Porucznik Neel skończył właśnie pierwszą pętlę i powolną beczkę. Nabrał wysokości, wracając na cztery tysiące pięćset metrów. Znajdował się nadal nad okręgiem

Frederick, tylko nieco dalej na południe. Wyrównał lot, po czym obniżył gwałtownie dziób odrzutowca i zanurkował w drugą pętlę.

- Jaka maszyna?... - Spojrzenie Wallace'a przesunęło się po ekranie radaru za wzrokiem Keitha. Zatkano go. - O Boże! - powiedział zduszonym głosem.

Jednym szybkim ruchem Keith zerwał mu z głowy słuchawki i odepchnął go na bok. Włączył odpowiednie pasmo i wcisnął guzik nadawania.

- Beech Bonanza NC czterysta trzy, tu ośrodek Waszyngton. Masz po lewej nie zidentyfikowany obiekt. Natychmiast wykonaj zwrot w prawo! - polecił.

Odrzutowiec T-33 osiągnął najniższy punkt lotu nurkowego. Porucznik Neel przyciągnął drążek sterowy i na pełnym gazie zaczął się szybko wspinać w górę pod ostrym kątem. Bezpośrednio nad nim korytarzem V-44 leciał ze stałą prędkością maleńki samolot Beech Bonanza z Irvingiem Redfernem i jego rodziną w środku.

W sali kontrolnej... w milczeniu... wstrzymując oddech i modląc się w duchu... kontrolerzy wpatrywali się w zbliżające się do siebie jasnozielone kropki.

Radio nagle zatrzeszczało.

- Ośrodek Waszyngton, tu Beech...

Transmisja urwała się gwałtownie.

Irving Redfern, z zawodu doradca techniczno-ekonomiczny, był wprawnym pilotem amatorem, ale nie miał kwalifikacji pilota zawodowego.

Pilot samolotów pasażerskich po otrzymaniu polecenia z ośrodka kontroli natychmiast rzuciłby samolot w ostry skręt w prawo. Dostłyszaliby nagłą ton w głosie Keitha i zareagował nie tracąc czasu na wyważenie samolotu, potwierdzenie odbioru czy pytania, które zostawiłby na później. Pilot samolotów pasażerskich nie dbałby o wszelkie drobne konsekwencje, licząc się tylko z nadrzędną koniecznością ujęcia znajdującemu się w pobliżu zagrożeniu, przed którym niewątpliwie ostrzegano w podtekście polecenie kontrolera. Możliwe, że za jego plecami, w kabinie pasażerskiej, porozlewałaby się gorąca kawa, pospadały na podłogę talerze, a nawet ktoś odniósłby drobne obrażenia. Później byłyby skargi, przeprosiny, oskarżenia, a może nawet dochodzenie przeprowadzone przez Zarząd Lotnictwa Cywilnego. Ale przy odrobinie szczęścia wszyscy by przeżyli. Mogło to zapewnić tylko szybkie działanie. Szybkie działanie uratowałoby rodzinę Redfernów.

Piloci zawodowi dzięki szkoleniu i praktyce mieli wyrobione szybkie i niezawodne odruchy. Redfern ich nie miał. Był dokładny, metodyczny, przyzwyczajony najpierw myśleć, a potem działać, i trzymać się właściwego trybu postępowania. Najpierw pomyślał więc o tym, żeby potwierdzić odbiór polecenia z ośrodka. W ten sposób zużył parę sekund, czyli cały czas, jakim dysponował. Samolot T-33, wzbijając się w górę od najniższego punktu pętli, uderzył w lewą burtę samolotu Redfernów, za jednym pociągnięciem wśród zgrzytu metalu odcinając mu lewe skrzydło. Sam fatalnie uszkodzony, leciał jeszcze przez krótką chwilę w górę, podczas gdy jego przód rozpadał się na kawałki. Nie wiedząc właściwie, co się dzieje, tylko bowiem przez mgnienie oka widział drugi samolot, porucznik Neel katapultował się i czekał na otworzenie spadochronu. Daleko w dole, wirując jak szalony i nie dając się opanować, samolot Beechcraft Bonanza z rodziną Redfernów w środku spadał pionowo ku ziemi.

Keithowi drżały ręce, kiedy jeszcze raz próbował nawiązać łączność.

- Beech Bonanza NC-403, tu ośrodek Waszyngton. Słyszysz mnie? - powiedział.

Znajdujący się tuż obok George Wallace bezgłośnie poruszał ustami. Krew odpłynęła mu z twarzy.

Patrzyli w przerażeniu, jak punkciki na ekranie radaru zlewają się, rozkwitają nagle, a potem gasną.

Yount, czując, że stało się coś złego, podszedł do nich.

- O co chodzi? - spytał.

- Zdaje się, że mieliśmy zderzenie - odpowiedział Keith. Miał sucho w ustach.

I wtedy stało się: rozległ się koszmarny dźwięk, którego ci, co go słyszeli, woleliby nigdy nie słyszeć, a mimo to nie byli w stanie wymazać go z pamięci.

Siedzący w fotelu pilota w skazanym na zagładę, wirującym samolocie Irving Redfern, być może bezwiednie, a może w ostatecznym akcie rozpacz, nacisnął guzik włączający mikrofon i nie zwalniał go. Radio nadal funkcjonowało.

W waszyngtońskim ośrodku usłyszano tę transmisję z głośnika na konsoli, włączonego przez Keitha, kiedy zaczął przekazywać polecenia alarmowe. Najpierw rozległy się trzaski, a zaraz potem seria przeraźliwych, oszalałych, mrozących krew w żyłach wrzasków. W całej sali kontrolnej poodwracały się głowy. Siedzącym w pobliżu pobjęły twarze. Wallace szlochał histerycznie. Zbiegli się inspektorzy nadzoru z innych

sekcji.

Nagle, przebijając się wyraźnie przez wrzask, dał się słyszeć pojedynczy głos, przerażony, rozpaczliwy, błagalny. W pierwszej chwili nie wszystkie słowa można było zrozumieć. Dopiero później, po wielokrotnym odtworzeniu taśmy z nagraniem ostatniej transmisji, rozszyfrowano je wszystkie, a głos zidentyfikowano jako należący do dziewięcioletniej Valerie Redfern.

- "...mamo! Tato!... zróbcie coś! Nie chcę umierać... O Jezu słodki, byłam grzeczna... Błagam cię, ja nie chcę..."

Na szczęście transmisja urwała się.

Samolot Beech Bonanza rozbił się i spalił w pobliżu wsi Lizbona w stanie Maryland. Resztki, pozostałe po czterech ciałach, były nie do rozpoznania i pochowano je we wspólnym grobie.

Porucznik Neel wylądował bezpiecznie na spadochronie osiem kilometrów dalej.

Wszyscy trzej kontrolerzy zamieszani w tragedię - George Wallace, Keith Bakersfeld i Perry Yount - zostali natychmiast zawieszani w czynnościach aż do czasu przeprowadzenia dochodzenia.

Praktykanta Wallace'a uznano później formalnie niewinnym, ponieważ w chwili wypadku nie był jeszcze dyplomowanym kontrolerem. Zwolniono go jednak ze służby państwowej i zabroniono do końca życia szukać zatrudnienia w kontroli ruchu lotniczego.

Pełną odpowiedzialnością za wypadek obarczono młodego inspektora nadzoru, Murzyna Younta. Komisja śledcza, która przez wiele dni i tygodni przegrywała taśmy, badała materiał dowodowy i analizowała decyzje, jakie Yount musiał podjąć w ciągu paru sekund w warunkach wielkiego napięcia, orzekła, że powinien był poświęcić mniej czasu kłopotom związanym z samolotem linii Northwest, a więcej nadzorowaniu Wallace'a pod nieobecność Bakersfelda. Fakt, że Yount pełnił dyżur za dwóch, czego mógł odmówić, gdyby był mniej uczynny, uznano za nie mający związku ze sprawą. Udzielono mu oficjalnej nagany i zdegradowano.

Keitha Bakersfelda uniewinniono całkowicie. Komisja śledcza zadała sobie trud wykazania, że poprosił o tymczasowe zwolnienie z dyżuru, że jego prośba była uzasadniona oraz że zgodnie z regulaminem wpisał się do książki przed wyjściem i po

powrocie. Ponadto wróciwszy natychmiast dostrzegł możliwość zderzenia i usiłował mu zapobiec. Za szybkie myślenie i działanie, choć jego starania zakończyły się niepowodzeniem, komisja udzieliła mu pochwały.

Kwestii, jak długo był nieobecny na sali, początkowo nie poruszono. Pod koniec dochodzenia, widząc, jaki obrót przyjmują sprawy dla Younta, Keith próbował sam ją podjąć i wziąć na siebie większą część winy. Potraktowano to życzliwie, ale było oczywiste, że komisja uznaje jego próbę wyłącznie za rycerski gest. Z chwilą kiedy stało się jasne, do czego zmierza, szybko przerwano mu zeznania. W sprawozdaniu końcowym komisji nie było najmniejszej wzmianki o tym, że starał się interweniować.

Odrębne dochodzenie przeprowadzone przez Gwardię Narodową dostarczyło dowodów, że porucznik Henry Neel, ofiara wypadku, dopuścił się zaniedbania nie trzymając się regionu bazy lotniczej Middletown i zbliżając się samolotem T-33 do korytarza powietrznego V 44. Ponieważ jednak jego rzeczywistej pozycji nie można było ustalić niezbitcie, nie wniesiono żadnego oskarżenia. Neel dalej sprzedawał samochody, a w soboty i niedziele latał samolotem.

Na wieść o orzeczeniu komisji śledczej inspektor Yount załamał się nerwowo. Umieszczono go w szpitalu i oddano pod opiekę psychiatrów. Kiedy zdawało się, że wraca do zdrowia, otrzymał pocztą, z anonimowego źródła, drukowaną ulotkę prawicowej organizacji kalifornijskiej, występującej między innymi przeciwko prawom obywatelskim dla Murzynów. Ulotka zawierała złośliwie stroniczy opis tragedii Redfernów. Przedstawiała Younta jako niekompetentnego, tępawego waśniaka, mającego gdzieś ciężącą na nim odpowiedzialność i obojętnego wobec śmierci Redfernów. Całe wydarzenie, dowodzone w ulotce, powinno być ostrzeżeniem dla “miłosiernych liberałów”, którzy pomagają Murzynom zdobywać odpowiedzialne stanowiska, przerastające ich możliwości. Domagano się przeprowadzenia czystki i usunięcia innych Murzynów zatrudnionych w kontroli ruchu lotniczego, “zanim się to powtórzy”.

W innych okolicznościach ktoś tak inteligentny jak Yount machnąłby ręką na tę ulotkę, uznając ją za napaść maniaka, czym w istocie była. Jednakże w tym stanie nastąpił u niego nawrót choroby i Yount byłby pozostał pod opieką lekarzy na czas nieokreślony, gdyby rządowa komisja lekarska nie odmówiła płacenia rachunków za szpital stwierdzając, że jego choroba umysłowa nie jest spowodowana przez pracę w

instytucji rządowej. Younta wypisano ze szpitala, ale nie wrócił do kontroli lotów. Według ostatnich wieści, jakie miał o nim Keith, pracował w portowym barze w Baltimore i dużo pił.

George Wallace zniknął. Krążyły plotki, że niedoszły kontroler zaciągnął się ponownie do wojska, tym razem do piechoty, a nie lotnictwa, i miał poważne kłopoty z żandarmerią wojskową. Opowiadano, że wciąż wszczyna bójki na pięści i burdy, w których wychodzi ze skóry, żeby zebrać cięgi. Plotki te nie znalazły potwierdzenia.

W przypadku Keitha wszystko przez jakiś czas wskazywało, że jego życie potoczy się dalej bez zmian. Po zakończeniu dochodzenia przywrócono go do pracy, a jego kwalifikacje i pozycja służbowa nie ucierpiały. Wrócił do Leesburga. Koledzy, wiedząc, że to, co go spotkało, mogło równie dobrze przydarzyć się każdemu z nich, odnosili się do niego życzliwie i okazywali mu współczucie. Z początku praca szła mu całkiem dobrze.

Od chwili gdy daremnie usiłował poruszyć ten temat przed komisją śledczą, nie zwierzył się nikomu, nawet Natalii, z tego, jak zmitrężył czas w toalecie owego fatalnego dnia. Ale przecież ten fakt rzadko schodził na dalszy plan w jego myślach.

W domu Natalia była wyrozumiała i jak zawsze otaczała go miłością. Wyczuwała, że przeżył wstrząs, po którym został mu uraz, i że potrzebuje czasu, żeby dojść do siebie. Starła się więc dostosowywać do jego nastrojów - była ożywiona i rozmawiała, kiedy miał ochotę, a kiedy nie, zachowywała milczenie. Po cichu wytłumaczyła synom, Brianowi i Theo, dlaczego również powinni okazać ojcu troskliwość.

Choć Keith przyjmował to z roztargnieniem, rozumiał i doceniał jej starania. Metoda żony mogłaby w końcu odnieść skutek, gdyby nie to, że kontrolerowi potrzebny jest sen. Keith sypiał mało, a były noce, że wcale.

Natomiast kiedy spał, nawiedzał go uporczywy sen, w którym pojawiała się sala kontrolna ośrodka na kilka chwil przed katastrofą... zlewające się punkciki światła na ekranie radaru... jego ostatnie rozpaczliwe wywoływanie przez radio... przeraźliwe krzyki, głos małej Valerie Redfern...

Czasem sen się zmieniał. Kiedy Keith chciał zbliżyć się do radaru, żeby schwycić słuchawki Wallace'a i nadać ostrzeżenie, ręce i nogi stawiały mu opór i zmieniały swoje

położenie z przeraźliwą powolnością, tak jakby otaczające je powietrze było gęstym szlamem. Gdybyś tylko mógł się swobodnie poruszać, ostrzegął oszalały mózg, można by zapobiec tragedii... Choć napinał i wysilał ciało, zawsze docierał do celu za późno. Kiedy indziej dopadał słuchawek, ale zawodził go głos. Wiedział, że gdyby tylko potrafił dobrać słów, wystarczyłoby ostrzeżenie i wszystko dałoby się uratować. Mózg pracował gorączkowo, płuca i krtań dokonywały wysiłku, lecz nie wychodził z nich żaden dźwięk.

Ale wszystkie sny kończyły się tym samym - ostatnią transmisją radiową z samolotu Beech Bonanza, brzmiącą tak, jak na odtwarzanej taśmie, którą tylekroć słyszał podczas dochodzenia. A potem rozbudzony leżał przy Natalii, rozpamiętując, wspominając i pragnąc rzeczy niemożliwej - cofnięcia przeszłości. Albo walczył ze snem, żeby nie poddać się znowu jego torturze.

Właśnie wtedy, wśród samotnej nocy, świadomość przypominała mu o skradzionych minutach spędzonych w toalecie, o tych decydujących chwilach, kiedy mógł wrócić na dyżur, i powinien, ale nie zrobił tego przez lenistwo i egoizm. W przeciwieństwie do innych wiedział, że to on jest w rzeczywistości odpowiedzialny za tragedię Redfernów, a nie Perry Yount. Perry, formalnie winny, stał się ofiarą przypadku. Był jego przyjacielem, zaufał mu, że będzie sumienny i jak najszybciej wróci na stanowisko. A mimo to on, Keith, wiedząc, że przyjaciel pełni dyżur za dwóch, że jest dodatkowo obciążony pracą, spędził poza salą dwukrotnie więcej czasu, niż potrzebował, i zawiódł go. W efekcie oskarżono i osądzono zamiast niego Younta; został kozłem ofiarnym.

Ale Yount, choć ciężko skrzywdzony, żył. Natomiast rodzina Redfernów nie żyła. Nie żyła, ponieważ on myślał o niebieskich migdałach, rozmarzył się w słońcu, pozwalając mało doświadczonemu praktykantowi pełnić obowiązki, które należały do niego i do których był lepiej przygotowany. Gdyby wrócił szybciej, na pewno zauważyłby nadlatującego T-33 znacznie wcześniej. Był dowód na to, że istotnie dostrzegł go po powrocie, ale zbyt późno, żeby się to mogło na coś przydać.

Wciąż od nowa... wciąż w kółko przez całą noc... jak w kieracie... jego mózg mozolił się bez ustanku, zadreńczając go, chorego ze zgryzoty i wyrzutów sumienia, aż wreszcie Keith zasypiał wyczerpany, zwykle po to, żeby śnić i znów się budzić.

Ani w nocy, ani w dzień nie opuszczały go myśli od Redfernach. Nieznani Irving

Redfern, jego żona i dzieci prześladowali go. Obecność własnych synów, Briana i Theo, żywych i zdrowych, była jak wyrzut pod jego adresem. Fakt, że on sam żył i oddychał, wydawał mu się oskarżeniem.

Bezsenne noce i dręczący go niepokój szybko dały o sobie znać w pracy. Reagował wolniej, wahał się z podejmowaniem decyzji. Parę razy w nawale pracy "stracił obraz" i musiał korzystać z pomocy. Później zorientował się, że pilnie go obserwują. Jego przełożeni z doświadczenia wiedzieli, co się może zdarzyć, do pewnego stopnia spodziewali się nawet takich lub innych objawów wyczerpania nerwowego.

Doszło do nieformalnych, przyjacielskich rozmów w biurze zwierzchników, które jednak nic nie dały. Potem, zgodnie z sugestią Waszyngtonu i za zgodą Keitha, przeniesiono go z Wybrzeża Wschodniego na Środkowy Zachód, do pracy w wieży kontrolnej na lotnisku międzynarodowym w Lincoln. Sądzone, że zmiana miejsca podziała leczniczo. Biurokraci postępując wspaniałomyślnie wiedzieli również, że jego starszy brat jest dyrektorem tego lotniska. Mel mógł wpłynąć na odzyskanie przez niego równowagi. Natalia, mimo że kochała Maryland, przeprowadziła się bez słowa skargi.

Pomysł nie wypalił.

Keith nie pozbył się poczucia winy ani koszmarów sennych, które nasilały się, przybierały nowe formy, choć zasadniczy wątek pozostawał zawsze ten sam. Spał tylko dzięki środkom nasennym przepisany mu przez zaprzyjaźnionego z Melem lekarza.

Mel rozumiał częściowo, choć nie całkowicie, problem, z jakim borykał się brat. Keith dalej trzymał w tajemnicy czas zmitrężony w toalecie w Leesburgu. Później, obserwując jego pogarszający się stan, Mel zaczął go namawiać gorąco, żeby zwrócił się do psychiatry, ale Keith odmówił. Rozumował prosto. Po co ma szukać jakiegoś uniwersalnego środka, rytualnego zaklęcia, za pomocą którego można wyizolować jego poczucie winy, skoro jest ona oczywista, skoro żadna siła w niebie i na ziemi, nawet w psychiatrii, nie może jej wymazać?

Jego przygnębienie pogłębiło się do tego stopnia, że nawet odporna z natury Natalia buntowała się przeciw jego nastrojom. Choć wiedziała, że źle sypia, nie miała pojęcia o jego snach.

- Czy mamy tak pokutować do końca życia? - spytała któregoś dnia, rozgniewana i zniecierpliwiona. - Nigdy już nie będziemy się z niczego cieszyć, śmiać się tak jak

kiedyś? Jeżeli masz zamiar zachowywać się tak dalej, to przyjmij do wiadomości, że ja takiego zamiaru nie mam i nie pozwolę, żeby Brian i Theo dorastali w takiej okropnej atmosferze.

Ponieważ nic nie odpowiedział, ciągnęła:

- Już ci mówiłam, że nasze życie, nasze małżeństwo, nasze dzieci są ważniejsze od twojej pracy. Jeżeli nie możesz jej dłużej znieść - a czemu miałbyś znosić, jeżeli jest aż tak ciężka? - to rzuć ją natychmiast, znajdź coś innego. Wiem, co mi zawsze powtarzasz: będziesz mniej zarabiał, stracisz dobrą emeryturę. Ale na tym świat się nie kończy, jakoś damy sobie radę. Przyjmę z twoich rąk wszelkie trudy i ciężary, może nawet trochę ponarzekać, ale niedużo, bo wszystko będzie lepsze niż to, jak żyjemy teraz. - Była bliska łez, ale dokończyła. - Ostrzegam cię, jeszcze trochę, a nie wytrzymam. Jeżeli będziesz zachowywał się tak dalej, to możesz zostać sam.

Tylko ten jeden raz Natalia napomknęła o możliwości rozłączenia się ich małżeństwa. Wtedy właśnie pomyślał o samobójstwie.

Z czasem myśl ta przerodziła się w postanowienie.

Drzwi zaciemnionej szatni otworzyły się. Pstryknął kontakt. Keith znalazł się z powrotem w wieży kontrolnej na lotnisku Lincoln i zamrugał oczami w blasku ostrego górnego światła.

Do środka wszedł drugi kontroler, który zrobił sobie przerwę. Keith schował nie tknięte kanapki, zamknął szafkę i ruszył z powrotem do sali radarowej. Kontroler spojrzał na niego z zaciekawieniem. Nie zamienili ani słowa.

Keith zastanawiał się, czy skończył się już kryzys z samolotem wojskowym KC-135, któremu zepsuło się radio. Prawdopodobnie tak, wylądował bezpiecznie wraz z załogą. Miał taką nadzieję. Miał nadzieję, że dla kogoś jednak ta noc skończy się dobrze.

Wchodząc na salę dotknął hotelowego klucza, który miał w kieszeni, raz jeszcze upewniając się, że jest na swoim miejscu. Pomyślał, że już niedługo będzie mu potrzebny.

4.

Od rozstania Tani Livingston z Melem Bakersfeldem w głównej hali dworca minęła blisko godzina. Mimo wydarzeń, które nastąpiły potem, pamiętała, jak w windzie zetknęły się ich ręce, i ton, jakim wypowiedział zdanie: "Będę miał powód, żeby jeszcze raz się dziś z tobą spotkać".

Wprawdzie wiedziała, że Mel musi jechać do miasta, żywiła jednak głęboką nadzieję, że o tym wszystkim pamięta i znajdzie chwilę czasu, żeby przedtem do niej wstąpić.

Jako powód odwiedzenia jej, jakby w ogóle go potrzebował, podał ciekawość, co kryje się za wezwaniem, jakie otrzymała w kawiarni. "W samolocie numer osiemdziesiąt jest gapowicz - powiedział wtedy kontroler linii Trans America. - Wzywają panią. Z tego co słyszałem, to jakiś unikat".

Jego słowa sprawdziły się.

Tania znajdował się znów w małym służbowym saloniku za kasami swoich linii, gdzie wcześniej pocieszała roztrzęsioną młodą kasjerkę, Patsy Smith. Teraz jednak, zamiast Patsy, miała przed sobą niską, drobną staruszkę z San Diego.

- Robiła to już pani przedtem, prawda? - spytała.

- A tak, moja droga. Niejeden raz.

Staruszka siedziała zupełnie swobodnie, z dłońmi wytwornie splecionymi na kolanach; spomiędzy palców wyzierał jej skrawek koronkowej chusteczki. Była ubrana na czarno, skromnie, w staroświecką bluzkę ze stójką i wyglądała na prababcie wybierającą się do kościoła. A tymczasem przyłapano ją na tym, że podróżowała nielegalnie, bez biletu, na trasie Los Angeles - Nowy Jork.

Tania przypomniała sobie przeczytaną gdzieś informację, że pasażerowie na gapę znani byli już siedem wieków przed naszą erą, na statkach fenickich kursujących po Morzu Śródziemnym. W tamtych czasach karą dla tych, których przyłapano, była śmierć w mękach - dorosłym wypruwano wnętrzności, a dzieci palono żywcem na kamieniach ofiarnych.

Kary od tamtej pory zmniejszyły się, ale nie liczba pasażerów na gapę.

Tania zastanawiała się, czy ktokolwiek poza wąskim kręgiem pracowników linii

lotniczych zdaje sobie sprawę z tego, że zjawisko jeżdżenia na gapę nabrało charakteru epidemii, odkąd samoloty odrzutowe zwiększyły szybkość i nasilił się ruch w lotnictwie pasażerskim. Prawdopodobnie nikt. Towarzystwa lotnicze starały się usilnie, żeby całą tę sprawę utrzymać w tajemnicy, w obawie, że gdyby fakty wyszły na jaw, liczba osób nie płacących za przelot jeszcze by wzrosła. Zdarzali się jednak ludzie, a należała do nich starszka z San Diego, którzy orientowali się, jakie to wszystko może być proste.

Starsza pani nazywała się Ada Quonsett. Tania sprawdziła to w jej legitymacji ubezpieczeniowej. Otóż pani Quonsett dotarłaby bezpiecznie do Nowego Jorku, gdyby nie popełniła błędu. Polegał on na tym, że zwierzyła się pasażerowi obok, a ten doniósł stewardesie. Stewardesa powiadomiła kapitana, który nadał meldunek przez radio, i na lotnisku Lincoln czekali już kontroler biletów ze strażnikiem. Przyprawiono ją do Tani, do której obowiązków, jako reprezentantki towarzystwa lotniczego, należało zajmowanie się gapowiczami.

Tania przyglądała obcisłą, schludną mundurową spódnicę gestem, który stał się już przyzwyczajeniem.

- No dobrze - powiedziała. - Najlepiej będzie, jak mi pani o wszystkim opowie.

Starszka rozplotła ręce, a jej koronkowa chusteczka lekko się poruszyła.

- Widzi pani, jestem wdową i mam zameżną córkę, która mieszka w Nowym Jorku. Czuję się czasem samotna i chcę ją odwiedzić. Jadę więc wtedy do Los Angeles i wsiadam do samolotu lecącego do Nowego Jorku.

- Tak po prostu? Bez biletu?

Pani Quonsett poczuła się wyraźnie dotknięta.

- Ależ, moja droga, nie stać by mnie było na bilet. Mam tylko emeryturę i małą rentę po nieboszczyku mężu. Starcza mi ledwie na autobus z San Diego do Los Angeles.

- Za autobus pani płaci?

- O, tak. Pracownicy Greyhounda są bardzo surowi. Spróbowałam kiedyś kupić bilet do pierwszej miejscowości na trasie i zostać w autobusie. Ale oni sprawdzają bilety w każdym mieście i kierowca odkrył, że mój jest nieważny. Byli bardzo niemili. Odwrotnie niż linie lotnicze.

- Ciekawa jestem, dlaczego nie korzysta pani z lotniska w San Diego - zainteresowała się Tania.

- No cóż, moja droga, znają mnie tam.

- To znaczy, że już tam panią przyłapano?

Staruszka skinęła głową.

- Tak- odparła.

- Latała pani na gapę samolotami innych linii? Poza naszymi?

- O, tak. Ale najbardziej lubię wasze, Trans America.

Tania bardzo się starała zachować surową minę, choć było to trudne.

- Pani Quonsett, dlaczego lubi pani linie Trans America? - spytała, zachowując jednak niewzruszony wyraz twarzy.

- Bo w Nowym Jorku są tacy wyrozumiali. Kiedy już pobędę u córki tydzień, dwa i chcę wracać do domu, idę do biura waszych linii i mówię im o tym.

- Mówi im pani prawdę? Że przyleciała pani do Nowego Jorku na gapę?

- Tak, moja droga. Pytają mnie, kiedy to było i o numer lotu; zawsze go sobie dla pamięci zapisuję. Potem zaglądną do jakichś dokumentów.

- Do list pasażerów - wyjaśniła Tania. Zastanawiała się, czy ta rozmowa toczy się naprawdę, czy to tylko gra wyobraźni.

- Tak, moja droga, tak to się chyba nazywa.

- Proszę mówić dalej.

Staruszka zdziwiła się.

- Nie mam już o czym - rzekła. - Potem wysyłają mnie po prostu do domu. Zwykle tego samego dnia, jednym z samolotów waszych linii.

- I to wszystko? Nic więcej pani nie mówią?

Pani Quonsett uśmiechnęła się łagodnie, tak jak mogłaby to zrobić na popołudniowej herbatce u pastora.

- No, czasem rzeczywiście trochę mnie zbesztają. Mówią mi, że jestem niepoprawna i żebym tego więcej nie robiła. Ale to niewielka bura, prawda?

- Owszem, nawet bardzo niewielka - odparła Tania.

Nie do wiary, pomyślała, ale wszystko to jest prawdą. Towarzystwa lotnicze zdawały sobie sprawę, że są to częste wypadki. Kandydat na gapowicza wsiadł po prostu do samolotu, a było na to wiele sposobów, i siedział cicho czekając na odlot. O ile trzymał się z dala od kabiny pierwszej klasy, gdzie łatwo było ustalić tożsamość

pasażerów, i pod warunkiem, że mieli wolne miejsca, wykrycie go było mało prawdopodobne. To prawda, że stewardesy liczyły podróżnych i ich obliczenia mogły się nie zgadzać z listą pasażerów, którą miał kontroler biletów w punkcie odpraw. W takiej chwili zaczęto by podejrzewać obecność pasażera na gapę, ale kontroler stanąłby wówczas przed wyborem, że albo puści samolot, zaznaczając na swojej liście niezgodność liczby podróżujących z liczbą biletów, albo przeprowadzi ponowną kontrolę biletów wszystkich obecnych na pokładzie.

Ponowna kontrola zajęłaby blisko pół godziny, tymczasem koszt przetrzymania na ziemi odrzutowca za sześć milionów dolarów wzrósłby niebotycznie. Zakłócono by rozkład lotów na lotnisku i na trasie. Pasażerowie, których czekały przesiadki lub umówione spotkania, niecierpliwiliby się, zaś kapitan, dbając o zachowanie czystego konta spóźnień, złościłby się na kontrolera. Kontroler z kolei uznałby, że przecież może się mylić. Co więcej, jeśli nie przedstawi usprawiedliwionego powodu opóźnienia, będzie miał nieprzyjemności od kierownika biura swoich linii. A wreszcie, jeśli nawet odnajdzie pasażera na gapę, straty liczone w dolarach i mierzone renomą firmy przekroczą znacznie koszt darmowego przelotu jednej osoby.

Wybierano więc zwykle jedyne sensowne wyjście - zamykano drzwi i odprawiano samolot w drogę.

Na tym się najczęściej kończyło.

To, co staruszka opowiedziała Tani o lotach powrotnych, również ściśle odpowiadało prawdzie. Linie lotnicze wyznawały pogląd, że przypadki latania na gapę nie powinny mieć miejsca, skoro się jednak zdarzały, to z winy firmy, która nie potrafiła im zapobiec. Wychodząc z tego samego założenia, zapewniano gapowiczom powrót na miejsce, - z braku innego sposobu - w fotelach pasażerskich i z normalną obsługą, nie wyłączając posiłków.

- Pani też jest miła - powiedziała pani Quonsett. - Ja się zawsze poznaję na miłych ludziach. Ale pani jest o wiele młodsza od innych pracowników waszych linii, tych oczywiście, których miałam okazję poznać.

- Mówi pani o tych, którzy zajmują się oszustami i gapowiczami?

- Właśnie - odparła staruszka, bynajmniej nie zmieszana. Obrzuciła Tanię taksującym spojrzeniem. - Dałabym pani dwadzieścia osiem lat - powiedziała.

- Mam trzydzieści siedem - odparła krótko Tania.
- Bo wygląda pani zarazem młodo i dojrzałe. Może to dzięki małżeństwu.
- Proszę się nie wysilać. Nic to pani nie pomoże - powiedziała Tania.
- Ale jest pani mężatką?
- Byłam, ale już nie jestem.
- Jaka szkoda. Mogłaby pani mieć śliczne dzieci. Z takimi rudymi włosami...

Z rudymi, być może, ale nie z początkami siwizny - pomyślała Tania. Siwiznę zauważyła ponownie dziś rano. A co do dzieci, to mogłaby jej wyjaśnić, że owszem, ma dziecko, które zostało w domu i - jak sądzi - śpi. Zamiast tego jednak, zwróciła się do pani Quonsett surowym tonem.

- Postąpiła pani nieuczciwie - powiedziała. - Dopuszcza się pani oszustwa, złamała prawo. Chyba zdaje sobie pani sprawę, że możemy panią podać do sądu.

Po raz pierwszy w trakcie ich rozmowy niewinna twarz staruszki rozjaśniła się triumfalnie.

- Ale nie zrobicie tego, prawda? - spytała. - Linie lotnicze nie podają nikogo do sądu.

Tania pomyślała, że dalsze groźby nie mają sensu. Wiedziała doskonale, jak i najwyraźniej i pani Quonsett, że towarzystwa lotnicze nigdy nie ścigają sędownie pasażerów na gapę zakładając, że wynikający z tego rozgłos przyniesie więcej szkody niż pożytku.

Istniała jednak szansa, że dalsze pytania dostarczą informacji mogących przydać się w przyszłości.

- Pani Quonsett - powiedziała Tania - ponieważ tyle się pani napodróżowała za darmo samolotami naszych linii, mogłaby nam pani przynajmniej trochę pomóc.

- Z przyjemnością.

- Chciałabym widzieć, jak pani wsiada do naszych samolotów?

Staruszka uśmiechnęła się.

- Jest na to kilka sposobów, moja droga. Staram się w miarę możliwości korzystać z różnych.

- Proszę mi o nich opowiedzieć.

- No więc najczęściej staram się przyjechać na lotnisko dostatecznie wcześniej,

żeby zdobyć kartę pokładową.

- A czy to nie jest trudne?

- Zdobycie karty? Ależ skąd, to bardzo łatwe. Linie lotnicze używają dziś jako kart pokładowych okładek biletów. Idę więc do jakiejś kasy i mówię, że zgubiłam okładkę od biletu i czy mogłabym dostać drugą. Wybieram tę kasę, gdzie urzędnicy są zajęci i w kolejce czeka dużo ludzi. Zawsze mi taką okładkę dają.

Jakżeby inaczej - pomyślała Tania. Zwykła prośba, zresztą dość częsta. Tyle tylko, że w przeciwieństwie do pani Quonsett, inni mieli uzasadniony powód, żeby zgłaszać się po nową okładkę.

- Ale przecież nic nie jest na niej wypisane - wtrąciła.

- Sama ją wypełniam, w damskiej toalecie. Mam zawsze przy sobie kilka starych kart, żeby wiedzieć, co napisać. I noszę też w torebce duży czarny długopis.

Odłożywszy koronkową chusteczkę na kolana, pani Quonsett otworzyła czarną torebkę nazywaną paciorkami.

- Widzi pani?

- Widzę, widzę - odparła Tania. Wyciągnęła rękę i wzięła długopis. - Pozwoli pani, że go zatrzymam?

Pani Quonsett zrobiła cokolwiek urażoną minę.

- To jest naprawdę mój własny - odparła. - Ale jeżeli jest pani potrzebny, to zdobędę drugi.

- Proszę mówić dalej - powiedziała Tania. - Więc ma pani kartę pokładową. Co dalej?

- Idę tam, skąd odlatuje samolot.

- Do wyjścia dla pasażerów odlatujących?

- O, właśnie. Czekam, aż młodzieniec kontrolujący bilety będzie zajęty, a jest zawsze, kiedy przechodzi naraz dużo osób. Wtedy przechodzę koło niego i wsiadam do samolotu.

- A jeżeli ktoś panią zatrzyma?

- Nikt tego nie robi, jeżeli mam kartę.

- Nawet stewardesy?

- Moja droga, to przecież tylko młode dziewczęta. Najczęściej są zagadane

między sobą albo zwracają uwagę na mężczyzn. Patrzą tylko na numer lotu, a ja zawsze pilnuję, żeby się zgadzała.

- Ale mówiła pani, że nie zawsze korzysta pani z karty.

Pani Quonsett zarumieniła się.

- Wtedy muszę, niestety, uciec się do małego, niewinnego kłamstwa - powiedziała. - Czasem mówię, że idę do samolotu pożegnać się z córką; najczęściej na to pozwalają. Albo, jeśli samolot przyleciał z innego miasta, że wracam na swoje miejsce, a bilet zostawiłam w samolocie. Albo że syn wsiadł do samolotu, ale zostawił portfel i chcę mu go podać. portfel trzymam w ręku, ten sposób jest najpewniejszy.

- Tak, wyobrażam sobie - rzekła Tania. - Wygląda na to, że wszystko bardzo dokładnie pani przemyślała.

Przyszło jej na myśl, że zdobyła mnóstwo materiału do biuletynu dla kontrolerów i stewardes. Wątpiła jednak, czy odniesie to jakiś skutek.

- Mój mąż nieboszyk uczył mnie dokładności. Był nauczycielem geometrii. Powtarzał zawsze, że wszystko trzeba rozpatrywać pod każdym kątem.

Tania spojrzała surowo na panią Quonsett. Czyżby z niej drwiła?

Twarz staruszki pozostała niewzruszona.

- Nie wspomniałam o jeszcze jednej ważnej rzeczy - powiedziała.

W drugim końcu pokoju zadzwonił telefon. Tania wstała, żeby go odebrać.

- Czy ten babus jest jeszcze u ciebie? - usłyszała głos, który należał do jej kierownika. Kierownik tutejszego biura ich linii odpowiadał za całokształt działalności towarzystwa Trans America na lotnisku Lincoln. Zwykle spokojny i dobrotliwy, dziś był rozdrażniony. Najwyraźniej trzy dni i trzy noce opóźnionych odlotów, wysyłania niezadowolonych pasażerów innymi trasami oraz nieustannego popędzania ze strony dyrekcji dały mu się we znaki.

- Tak - odparła Tania.

- Wyciągnęłaś z niej jakieś pożyteczne informacje?

- Sporo. Prześlę ci w raporcie.

- Tylko napisz go, do cholery, z dużymi literami, żebym mógł przeczytać.

- Tak jest, panie kierowniku.

Powiedziała to "panie kierowniku" na tyle dobitnie, że w słuchawce zapanowała

chwilowa cisza. Potem kierownik chrząknął.

- Przepraszam cię - powiedział. - Zdaje się, że oddaję ci to, co mnie się dostaje z Nowego Jorku. Chcesz coś może ode mnie?

- Potrzebny mi jest bilet do Los Angeles, na dziś, dla pani Ady Quonsett.

- Czy to właśnie ta stara kwoka?

- Nie kto inny.

- I pewnie na koszt firmy - rzekł cierpko kierownik.

- Niestety tak.

- Złości mnie w tym wszystkim to, że daje się jej pierwszeństwo przed uczciwymi, płacącymi za bilet pasażerami, którzy czekają już od wielu godzin. Ale pewnie masz rację, lepiej dla nas, jak się jej pozbędziemy.

- Tak mi się zdaje.

- Podpiszę zapotrzebowanie na bilet. Będziesz go mogła odebrać w kasie. Tylko koniecznie zawiadom Los Angeles, żeby policjanci wywieźli tę jędzę z lotniska.

- Ona mogłaby być matką Whistlera. ("Matka Whistlera" - aluzja do namalowanego przez amerykańskiego malarza Jamesa Abbota McNeilla Whistlera (1834-1903) obrazu zatytułowanego "Układ w kolorach czarnych i szarych", a nazywanego powszechnie właśnie "Matką Whistlera" i w rzeczywistości przedstawiającego matkę artysty (przyp. tłum.) - powiedziała cicho Tania

Kierownik mruknął.

- To niech Whistler zafunduje jej bilet - zakończył rozmowę.

Tania uśmiechnęła się, odłożyła słuchawkę i wróciła do pani Quonsett.

- Powiedziała pani, że jest jeszcze jedna ważna sprawa związana z wsiadaniem do samolotu, o której mi pani nie mówiła.

Staruszka zawahała się. Podczas rozmowy Tani przez telefon na wzmiankę o locie powrotnym do Los Angeles jej usta wyraźnie się zacisnęły.

- Opowiedziała mi pani prawie wszystko - zachęciła ją Tania. - Więc może pani skończy. Jeżeli w ogóle jest coś jeszcze do dodania.

- Oczywiście, że jest - powiedziała pani Quonsett ze sztywnym skinieniem głowy.

- Chciałam właśnie dodać, że najlepiej unikać głównych samolotów, to znaczy tych ważnych, które lecą bez lądowania przez cały kraj. Często mają komplet, więc podają

ludziom numery miejsc, nawet w tańszej klasie. Przez to jest trudniej, chociaż raz spróbowałam, kiedy zobaczyłam, że nie ma dużego wyboru.

- Zabiera się więc pani takimi, które nie lecą bezpośrednio. Czy nie zostaje pani zdemaskowana, kiedy samolot ląduje na trasie?

- Udaję, że śpię. Zazwyczaj zostawiają mnie w spokoju.

- Tym razem było inaczej.

Pani Quonsett zacisnęła usta, które utworzyły cienką kreskę wyrażającą dezaprobatę.

- To przez pasażera, który siedział obok. Zwierzyłam mu się, a on mnie zdradził przed stewardesą. I ufaj tu ludziom!

- Pani Quonsett, chyba usłyszała pani, że wysyłamy panią z powrotem do Los Angeles - powiedziała Tania.

Szare, wiekowe oczy na ułamek sekundy rozbliły.

- Tak, moja droga. Tego się obawiałam. Ale przedtem chciałabym się napić herbaty. Jeżeli więc mogę teraz iść, a pani powie mi, o której mam wrócić...

- O nie! - przerwała jej Tania potrząsając zdecydowanie głową. - Sama nie pójdzie pani nigdzie. Może się pani napić herbaty, ale w asyście naszego pracownika. Zaraz po niego poślę. Będzie pani towarzyszył aż do chwili, kiedy wsiądzie pani do samolotu do Los Angeles. Wiem dobrze, co by się stało, gdybym spuściła panią z oka. Zanim ktokolwiek by się zorientował, znalazłaby się pani w samolocie lecącym do Nowego Jorku.

Po krótkim, nieprzyjaznym spojrzeniu, jakie posłała jej pani Quonsett, poznała, że jej przypuszczenia są trafne.

W dziesięć minut później wszystko było załatwione. Zarezerwowano jedno miejsce na lot 103 do Los Angeles w samolocie, który miał wystartować za półtorej godziny. Leciał on bezpośrednio, nie było więc mowy, żeby staruszka wysiadła po drodze i zawróciła. Zawiadomiono teleksem kierownika biura linii Trans America na lotnisku w Los Angeles, a załodze samolotu przesłano pisemną wiadomość.

Opiekę nad panią Quonsett powierzono Peterowi Coakleyowi, niedawno zatrudnionemu młodszemu kontrolerowi towarzystwa Trans America, który mógł być jej wnukiem.

To jemu właśnie Tania wydała dokładne polecenia.

- Ma pan towarzyszyć pani Quonsett aż do odlotu. Jeżeli powie, że chce się napić herbaty, proszę ją zaprowadzić do kawiarni, niech się napije. Może też coś zjeść, jeżeli będzie miała na to ochotę, chociaż w samolocie dostanie kolację. Cokolwiek jednak powie, proszę przy niej pozostać. Jeżeli będzie potrzebowała pójść do toalety, niech pan zaczeka przed drzwiami, ale poza tym niech jej pan nie spuszcza z oka. Kiedy przyjdzie pora odlotu, proszę ją zaprowadzić do punktu odpraw, wsiąść z nią do samolotu i przekazać starszej stewardesie. Proszę też wyraźnie zaznaczyć, że kiedy znajdzie się w samolocie, nie wolno pozwolić jej pod żadnym pretekstem z niego wysiąść. Zna mnóstwo forteli i przekonywających wyjaśnień, więc proszę uważać.

Zanim wyszli, staruszka chwyciła młodego kontrolera pod ramię.

- Mam nadzieję, młody człowieku, że to panu nie przeszkadza - powiedziała. - Starsza pani musi się na kimś wesprzeć, a pan mi tak przypomina mojego drogiego zięcia. On też był przystojny, choć naturalnie jest od pana znacznie starszy. Widzę, że pańska firma zatrudnia miłych ludzi. - Spojrzała z wyrzutem na Tanię. - Chociaż nie wszyscy są tacy.

- Niech pan pamięta, co powiedziałam - ostrzegła Tania. - Ta pani sypie fortelami jak z rękawa.

- To nieładnie tak mówić - odezwała się pani Quonsett. - Jestem pewna, że ten młody człowiek wyrobi sobie na mój temat własne zdanie.

Coakley uśmiechnął się z zażenowaniem.

W drzwiach pani Quonsett odwróciła się do Tani.

- Pomimo pani zachowania chciałabym, moja droga, żeby wiedziała pani, że nie żywię urazy - powiedziała.

Parę minut później Tania wróciła z małego saloniku, gdzie przeprowadziła dziś dwie rozmowy, do biura linii Trans America na antresoli. Spostrzegła, że jest za kwadrans dziewiąta. Siedząc za biurkiem w dużym sekretariacie zastanawiała się, czy jej linie pożegnały się z panią Quonsett na zawsze. Wątpiła w to. Na swojej pozbawionej dużych liter maszynie zaczęła pisać sprawozdanie dla kierownika biura.

“do: kb

od: tani liv-stn

dot. matki whistlera”

Przerwała pisanie zastanawiając się, gdzie może być teraz Mel i czy przyjdzie.

5.

Mel doszedł do wniosku, że po prostu nie może dziś jechać na miasto.

Siedział w swoim gabinecie, w pomieszczeniach biur na antresoli. W zamyśleniu bębnił palcami w biurko, skąd przed chwilą rozmawiał przez telefon gromadząc najświeższe dane o stanie i funkcjonowaniu lotniska.

Pas startowy trzy-zero był nadal wyłączony z ruchu, zablokowany przez meksykański odrzutowiec. W rezultacie ogólna sytuacja w zakresie dostępności pasów osiągnęła stan krytyczny, zaś opóźnienia w ruchu, zarówno w powietrzu, jak na ziemi, wzrastały. Było wysoce prawdopodobne, że w ciągu najbliższych godzin zajdzie konieczność zamknięcia lotniska.

Tymczasem samoloty wciąż startowały nad Meadowood, które zmieniło się w gniazdo szerszeni. Centralę telefoniczną i kontrolę ruchu zalała lawina zażaleń i skarg mieszkańców, którzy zostali w domach. Wielu innych bowiem, jak go poinformowano, brało udział w wiecu protestacyjnym, o którym dowiedział się wcześniej tego wieczoru. Teraz zaś krążyła plotka, przekazana przed kilkoma minutami przez szefa wieży, że chcą dziś urządzić na lotnisku demonstrację.

Pomyślał ponuro, że do szczęścia brakuje mu już tylko płaczących się pod nogami demonstrantów.

Jedyną dobrą wiadomością było to, że odwołano właśnie alarm kategorii trzeciej, ponieważ samolot wojskowy KC-135, który go spowodował, zdążył bezpiecznie wylądować. Zakończenie jednego alarmu nie gwarantowało, że wkrótce nie rozpocznie się drugi. Nie zapomniał nieokreślonego niepokoju, przecucia jakiegoś niebezpieczeństwa, które ogarnęło go przed godziną na płycie lotniska. Uczucie to, niczym nie usprawiedliwione i niewytłumaczalne, wciąż go gnębiło. Ale i bez tego inne okoliczności stanowiły dostateczny powód, żeby został na lotnisku.

Przewidywał, że czekająca wciąż na niego na swoim charytatywnym zebraniu Cindy zrobi mu piekielną awanturę. Pomyślał, że dobrze byłoby mieć za sobą pierwszy wybuch jej złości. Karteczkę z numerem telefonu na mieście, pod którym wcześniej zastał żonę, miał nadal w kieszeni. Wyjął ją i wykręcił numer.

Tak jak przedtem, Cindy podeszła dopiero po kilku minutach, a kiedy się

odezwała, w jej głosie, o dziwo, zamiast ognia zabrzmiał lodowaty chłód. Wysłuchiwała w milczeniu jego wyjaśnień, dlaczego musi koniecznie zostać na lotnisku. Ponieważ się z nim nie kłóciła, co go zaskoczyło, zaczął się plątać, przedstawiać pedantycznie argumenty, niezbyt przekonujące nawet dla niego samego. Urwał raptownie.

- Skończyłeś? - spytała chłodno Cindy po chwili milczenia.

- Tak.

- Nie dziwię się, bo wcale się nie spodziewałam, że przyjdiesz - powiedziała, a jej głos zabrzmiał, jakby zwracała się do kogoś obcego i odrażającego. - Kiedy powiedziałeś, że przyjdiesz, pomyślałam, że kłamiesz jak zwykle.

- Nie kłamałem, bo nie jest "jak zwykle" - zaprzeczył żarliwie. - Już ci mówiłem, ile razy byłem dzisiaj...

- O ile się nie mylę, powiedziałeś, że skończyłeś.

Mel umilkł. Czy był sens się sprzeczać? Ustąpił zrezygnowany.

- Mów dalej - powiedział.

- Próbowałam ci powiedzieć, kiedy mi przywarłeś, też jak zwykle...

- Na miłość boską, Cindy!

- ...że świadomość tego, że kłamiesz, dała mi okazję do przemyśleń. - Urwała. - A więc zostajesz na lotnisku.

- Zważywszy, że tylko o tym rozmawiamy...

- Jak długo?

- Do północy, a może do rana.

- Wobec tego przyjadę do ciebie. Możesz się mnie spodziewać.

- Posłuchaj, Cindy, nie rób tego. To nie jest odpowiednia pora ani miejsce.

- Więc postaramy się, żeby ta pora była odpowiednia. A na to, co ci mam do powiedzenia, dobre jest każde miejsce.

- Cindy, proszę cię, bądź rozsądna. Zgadzam się, że musimy różne sprawy omówić, ale nie...

Urwał, uświadomiwszy sobie, że mówi do siebie. Cindy rozłączyła się.

Odłożył słuchawkę i siedział w zadumie w cichym biurze. Potem, nie wiedząc właściwie dlaczego, sięgnął znów po słuchawkę i po raz drugi tego wieczoru zadzwonił do domu. Poprzednio telefon odebrała Roberta. Tym razem odezwała się pani Sebastiani,

opiekująca się regularnie dziećmi pod nieobecność jego i Cindy.

- Dzwonię tylko, żeby się dowiedzieć, czy wszystko w porządku - powiedział Mel. - Dziewczynki już w łóżku?

- Roberta owszem, panie Bakersfeld. A Libby właśnie się wybiera.

- Czy mogę z nią porozmawiać?

- No... za chwilę, jeżeli obieca pan, że bardzo krótko.

- Obiecuję.

Pomyślał, że panią Sebastiani nigdy nie opuszcza belferskie zacięcie. Pełniąc swe obowiązki wymagała posłuszeństwa nie tylko od dzieci, ale od całej rodziny. Zastanawiał się czasem, czy ona i pan Sebastiani, który rzadko się pokazywał, cichy i nieśmiały jak mysz, mieli w ogóle jakieś małżeńskie problemy emocjonalne. Podejrzywał, że nie. Pani Sebastiani nigdy by na to nie pozwoliła.

Usłyszał tupot nóżek Libby podbiegającej do telefonu.

- Tatusiu, czy krew krąży w środku człowieka zawsze i bez końca? - spytała.

Pytania, które zadawała, intrygowały różnorodnością. Znajdowała nowe tematy tak łatwo, jak znajduje się prezenty pod choinką.

- Nie zawsze, kochanie, nic nie jest zawsze. Tylko tak długo, jak się żyje. Twoja krew krąży od siedmiu lat, od chwili, kiedy zaczęło ją pompować twoje serce.

- Ja je czuję, w kolanie - odparła Libby.

Już miał zamiar wyjaśniać, że serca nie znajdują się w kolanach, a także co to jest puls, tętnice i żyły, ale się rozmyślił. Było na to jeszcze dużo czasu. Ważne, że w ogóle czuło się serce, obojętnie gdzie.

- Dobranoc, tatusiu - powiedziała.

- Dobranoc, kochanie.

Nadal nie bardzo wiedział, po co dzwonił, ale poczuł się lepiej.

Co zaś do Cindy, kiedy coś postanowiła, zwykle to realizowała, było więc całkiem prawdopodobne, że dziś, nieco później, przyjedzie na lotnisko. Być może miała rację. Powinni ustalić podstawowe kwestie, zwłaszcza to, czy ich pozbawione treści małżeństwo należy utrzymać przez wzgląd na dzieci, czy nie. Tutaj przynajmniej rozmawialiby na osobności, z dala od Roberty i Libby, które chcąc nie chcąc słyszały już zbyt wiele.

Chwilowo nie miał nic szczególnego do roboty, poza tym, żeby być na miejscu. Wyszedł z biura na antresolę i spojrzał w dół na nieustanną krzątaninę w głównej hali dworca.

Jeszcze kilka lat i hale dworców zmienią się nie do poznania, pomyślał. Już wkrótce trzeba będzie ulepszyć obecny mało sprawny sposób wsiadania i wysiadania z samolotów. Na piechotę i pojedynczo to stanowczo zbyt kłopotliwa i powolna metoda. Z każdym rokiem wzrastały ceny samolotów idąc w miliardy dolarów, a tym samym coraz więcej kosztowało przetrzymywanie ich w stanie beczynnym na ziemi. Projektanci samolotów i planiści w towarzystwach lotniczych dokładali starań, żeby było więcej godzin lotu, przynoszących dochód, a mniej godzin postoju, całkowicie nierentownych.

Znalazły się już na warsztacie plany "kokonów pasażerskich", opartych na kontenerach typu "igloo", używanych przez linie American do wstępnego załadunku frachtu lotniczego. Pozostałe towarzystwa lotnicze korzystały z własnych odmian systemu igloo.

Igloo towarowe były to niezależne pojemniki kształtem dokładnie dopasowane do kadłuba odrzutowca. Każdy pojemnik załadowywano wcześniej towarami najróżniejszych rozmiarów i kształtów a potem można go było podnieść na wysokość kadłuba i umieścić we wnętrzu samolotu w ciągu zaledwie kilku minut. W przeciwieństwie do tradycyjnych samolotów pasażerskich wewnątrz odrzutowca towarowego stanowiło zwykle pustą komorę. Obecnie, kiedy samolot z samymi towarami przybywał na towarowy dworzec lotniczy, wyładowywano igloo znajdujące się na jego pokładzie, a załadowywano nowe. Przy minimalnym nakładzie czasu i pracy cały odrzutowiec mógł być szybko rozładowany, ponownie załadowany i gotów do startu.

"Kokony pasażerskie" miały stanowić adaptację tego pomysłu. Mel oglądał już zresztą rysunki przedstawiające typ, nad którym obecnie się zastanawiano. Miały one zawierać małe, wygodne kabiny z fotelami, do których pasażerowie wsiadali na dworcu w punktach zgłaszania się na lot. Kokony następnie odtransportowywano by szybko przenośnikami, przypominającymi dzisiejsze systemy przenośników bagażowych, do stanowisk peronowych. Tam, z ludźmi w środku, wsuwano by je do samolotu już w ten sam sposób opróżnionego z pasażerów, który mógł przylecieć zaledwie przed kilkoma minutami.

Znajdujące się w kokonach okna odpowiadałyby położeniem oknom w kadłubie samolotu. Drzwi na końcach każdego kokona byłyby składane, tak że stewardesy i pasażerowie mogliby przechodzić z jednego członu do drugiego. Kompletnie pomieszczenia kuchenne, ze świeżą żywnością i nowymi stewardesami, byłyby dostawiane jako osobne elementy.

System ten, w udoskonalonej formie, mógłby w rezultacie umożliwić pasażerom wsiadanie do kokonów w centrum miasta lub pozwolić im na zmianę lotów bez wstawania z foteli.

Podobny pomysł stanowił "podniebny salon", przygotowywany już w Los Angeles. Każdy "salon", mieszczący czterdziestu pasażerów, byłby kombinacją autobusu i helikoptera. Na lokalnych trasach mógłby jeździć podmiejskimi lub śródmiejskimi ulicami poruszany własnym napędem, by następnie w miejscowym helioporcie stać się kokonem podwieszanym pod odpowiednim helikopterem i tworząc z nim całość kursować na lotnisko i z powrotem.

Mel pomyślał, że stanie się tak na pewno. Jeżeli nawet niedokładnie w ten sposób, to jakoś podobnie, i to już niedługo. Tym, co fascynowało ludzi związanych z lotnictwem, była prędkość, z jaką urzeczywistniały się fantastyczne marzenia.

W rozmyślania Mela wdarł się okrzyk, który dobiegł z dołu, z hali dworca.

- Hej, Bakersfeld! Hej, tam na górze!

Mel rozejrzał się, szukając wzrokiem źródła głosu. Odnalezienie go utrudniał fakt, że równocześnie zwróciło się w górę kilkadziesiąt twarzy, których właściciele zaciekawilo, do kogo wołano. Po chwili Mel rozpoznał wołającego. Był nim Egan Jeffers, wysoki, szczupły Murzyn w beżowych spodniach i koszuli z krótkim rękawem, który wymachiwał ponagłajaco brązową, umięśnioną ręką.

- Zejdź pan tu, Bakersfeld. Słyszysz pan!? Nawarzyłeś pan sobie piwa!

Mel uśmiechnął się. Jeffers, który miał koncesję na czyszczenie butów na dworcu, był barwną postacią związaną z lotniskiem. Z wyzywającym uśmiechem na swojej pospolitej twarzy, mógł wyrażać się choćby najbezczelniej i jakoś uchodziło mu to na sucho.

- Słyszysz cię, Jeffers. A może to ty byś się pofatygował na górę?

Jeffers uśmiechnął się jeszcze szerzej.

- Ani mi się śni! - odkrzyknął. - Nie zapominaj pan, że jestem dzierżawcą.
- Jeżeli zapomnę, to przeczytasz mi pewnie ustawę o prawach obywatelskich.
- Sam pan to powiedział, Bakersfeld. A teraz rusz pan tyłek i zejdz na dół.
- A ty uważaj, jak się wyrażasz na moim lotnisku.

Rozbawiony Mel odwrócił się od poręczy antresoli i skierował do windy dla personelu. Jeffers już na niego czekał w głównej hali.

Prowadził on na terenie dworca cztery punkty czyszczenia butów. Jego koncesja, w porównaniu z innymi, nie była największa; w zestawieniu z nią koncesje na parkingi, restauracje i kioski przynosiły astronomiczne dochody. Jednakże Jeffers, dawny uliczny czyścibut, zachowywał się z takim lekceważeniem, jak gdyby on jeden ratował lotnisko przed bankructwem.

- Mamy umowę, ja i to lotnisko, zgadza się?

- Zgadza.

- I w tych dyrdymałach stoi, że mam wyłączne prawo do czyszczenia butów na tym terenie. Wy-łącz-ne! Zgadza się?

- Zgadza.

- No więc, jak mówiłem, nawarzyłeś pan sobie piwa. Chodź pan ze mną.

Przeszli przez główną halę do ruchomych schodów prowadzących w dół, po których Jeffers zszedł długimi krokami po dwa stopnie naraz. Pomachał wesoło ręką kilku mijającym go osobom. Mel podążył za nim w mniej sportowym stylu, oszczędzając słabszą nogę.

U stóp schodów, przy kilku stoiskach, w których firmy Hertz, Avis i National miały swoje punkty wynajmu samochodów, Jeffers skinął ręką.

- Proszę bardzo! Patrz pan! Odejmują pastę do butów od ust mnie i moim chłopcom.

Mel przyjrzał się przyczynie skargi. Na kontuarze firmy Avis rzucająca się w oczy tabliczka obwieszczała:

“Ty podpisujesz, but się glansuje

Z wyrazami uszanowania

Klient nasz pan.”

Pod nią, na podłodze znajdowała się obrotowa elektryczna szczotka do

czyszczenia butów, ustawiona tak, że każdy stojący przy kontuarze mógł sobie wyczyścić buty.

Mela trochę to rozśmieszyło, z drugiej strony jednak uznał słuszność skargi Jeffersa. Bez względu na to, czy Murzyn żartował, czy nie, miał rację. Jego umowa stwierdzała wyraźnie, że nikt poza nim nie może czyścić butów na lotnisku, podobnie jak on sam nie może wynajmować samochodów ani sprzedawać gazet. Wszyscy właściciele koncesji mieli zapewnioną podobną ochronę, w zamian za pokaźną część zysków, które lotnisko im zabierało.

Obserwowany przez Jeffersa Mel podszedł do punktu wynajmu samochodów. Zajrzał do swojego kieszonkowego spisu "alarmowego", cienkiego notesu z numerami telefonów domowych starszych rangą pracowników lotniska. Figurował w nim kierownik firmy Avis. Kiedy podchodził do kontuaru, siedząca za nim dziewczyna, przywołała na usta automatyczny uśmiech.

- Proszę mi udostępnić telefon - polecił jej.

- Ależ, proszę pana, to nie jest telefon publiczny - zaprotestowała.

- Jestem dyrektorem lotniska - oznajmił. Sięgnął ręką, wziął słuchawkę i wykręcił numer. Wypadki, że nie poznawano go na własnym lotnisku, zdarzały się często. Głównie działał przecież za kulisami, z dala od miejsc uczęszczanych przez podróżnych, tak więc pracownicy widywali go rzadko.

Przysłuchując się sygnałowi w słuchawce, żałował, że innych problemów nie można rozwiązać tak łatwo i szybko.

Dopiero po kilkunastu sygnałach i kilku minutach czekania w słuchawce rozległ się głos kierownika firmy Avis.

- Ken Kingsley. Słucham.

- A gdybym tak potrzebował samochodu? - spytał Mel. - Gdzie byłeś?

- Bawiłem się kolejką syna. Przystaję wtedy myśleć o samochodach i tych, którzy w związku z nimi dzwonią.

- Na pewno fajnie jest mieć syna - powiedział Mel. - Ja mam tylko córki. Czy twój chłopak ma zamiłowania techniczne?

- To ośmioletni geniusz. Jeżeli przyda ci się do prowadzenia twojego minilotniska, daj mi znać.

- Oczywiście, Ken - odparł Mel i mrugnął do Jeffersa. - Właśnie mam coś dla niego. Mógłby zainstalować sobie w domu maszynę do czyszczenia butów. Tak się składa, że dowiedziałem się o jednej zbędnej. Ty też o niej wiesz.

Nastąpiła chwila milczenia, po czym kierownik firmy Avis westchnął.

- Jak ktoś zrobi sobie małą uczciwą reklamę, to zawsze musicie ją zniszczyć? - spytał.

- Głównie dlatego, że jesteśmy uparci i złośliwi. Ale jest się do czego przyczepić. Przypominasz sobie tę klauzulę w umowie? Każda zmiana oprawy stoiska musi przedtem uzyskać zgodę kierownictwa portu. Poza tym jest jeszcze punkt o nienaruszaniu praw innych dzierżawców.

- Rozumiem - powiedział Kingsley. - Jeffers protestuje.

- Powiedzmy, że nie skacze z radości.

- W porządku, wygrałeś. Powiem swoim ludziom, żeby ją wyrzucili. Czy to pilne?

- Niespecjalnie - odparł Mel. - Kiedy zechcesz, w ciągu najbliższej półgodziny.

- Ty draniu - powiedział Kingsley, ale kiedy odkładał słuchawkę, Mel usłyszał, że śmieje się do siebie.

Jeffers, z którego twarzy nie schodził szeroki uśmiech, z aprobatą pokiwał głową.

Jestem na tym lotnisku życzliwym wesołkiem, pomyślał Mel. Wszystkich rozbawiam. Szkoda, że nie mogę rozbawić siebie.

- Załatwiłeś pan to pierwsza klasa - pochwalił go Jeffers. - Tylko pilnuj pan, żeby to się więcej nie zdarzyło.

Uśmiechając się promiennie, zdecydowanym krokiem udał się w stronę ruchomych schodów jadących w górę.

Mel, nieco wolniej, poszedł za nim. Przy kontuarach linii Trans America znajdujących się na tym samym piętrze co główna hala, kłębił się tłum zebrany przed dwoma stanowiskami zaopatrzonymi w napisy:

Specjalny punkt zgłoszeń

Lot numer 2 - Złoty Okręt

bezpośrednio do Rzymu

Nie opodal Tania Livingston z ożywieniem rozmawiała z grupką pasażerów. Dała

mu znak i po chwili podeszła do niego.

- Muszę zaraz uciekać, tu jest prawdziwy dom wariatów. Myślałam, że wybierasz się do miasta.

- Zmieniłem plany - odparł Mel. - A ty zdaje się miałaś skończyć dyżur.

- Szef spytał, czy nie mogę zostać. Usiłujemy punktualnie odprawić Złoty Okręt. Podobno ze względów prestiżowych, ale podejrzewam, że prawdziwym powodem jest kapitan Demerest, który nie lubi czekać.

- Jesteś uprzedzona - powiedział Mel z uśmiechem. - Chociaż mnie też się to czasem zdarza.

Tania skinęła ręką w stronę podwyższenia, otoczonego kontuarem i znajdującego się kilka kroków od miejsca, gdzie stali.

- To o to walczysz ze swoim szwagrem, tak? To z tego powodu Demerest tak się na ciebie wścieka?

Ręką wskazywała punkt sprzedaży polis ubezpieczeniowych. Przy okrągłym kontuarze stała kolejka złożona z kilkunastu osób, z których większość wypełniała formularze ubezpieczeń lotniczych. Dwie siedzące przy okienkach atrakcyjne dziewczyny, w tym jedna blondynka z dużym biustem, zajęte były wypisywaniem polis.

- Owszem, z tym było najwięcej kłopotów, przynajmniej ostatnio - przyznał Mel. - Vernon i Stowarzyszenie Pilotów uważają, że powinniśmy zlikwidować na lotniskach automaty i punkty sprzedaży ubezpieczeń. Ja przeciwnie. Starliśmy się o to przed komisją do spraw lotniska. Nie podoba mu się, że wygrałem to starcie.

- Słyszałam o tym - powiedziała Tania przyglądając mu się badawczo. - Część z nas nie zgadza się z tobą. Uważamy, że tym razem Demerest miał rację.

Mel potrząsnął głową.

- No to nie będzie zgody - rzekł. - Przemyślałem to sobie nie raz i nie dwa. Argumenty Vernona są nieprzekonywające.

Nie zabrzmiały też przekonująco tego dnia, miesiąc temu, kiedy Vernon wystąpił na zebraniu komisji do spraw lotniska. To on sam zażądał, żeby wysłuchano go jako przedstawiciela Stowarzyszenia Pilotów Pasażerskich, prowadzącego kampanię na rzecz zakazu sprzedaży polis ubezpieczeniowych na wszystkich lotniskach.

Mel dokładnie pamiętał szczegóły tego posiedzenia.

Było to jedno z zebrań komisji odbywających się regularnie w środy rano w sali konferencyjnej lotniska. Przyszli wszyscy jej członkowie: Mildred Ackerman, atrakcyjna brunetka przy mężu, która, jak głosiła plotka, zawdzięczała stanowisko temu, że była kochanką burmistrza, oraz jej czterej koledzy - profesor uniwersytetu, który przewodniczył komisji, dwóch miejscowych biznesmenów i emerytowany działacz związkowy.

Wykładana mahoniową boazerią sala konferencyjna mieściła się w głównej hali dworca, na półpiętrze administracyjnym. W jednym jej końcu, na podeście, przy pięknym owalnym stole siedzieli w skórzanych fotelach z odchylonymi oparciami członkowie komisji. Niżej stał drugi, mniej wyszukany stół. Zasiadał tu Mel Bakersfeld w otoczeniu kierowników działów. Obok znajdował się stół dla prasy, a dalej, z tyłu sali, miejsca dla publiczności, jako że teoretycznie zebrania komisji odbywały się przy drzwiach otwartych. Jednakże miejsca dla publiczności rzadko bywały zajęte.

Tego dnia jako jedyny obcy wśród członków komisji i kierownictwa lotniska znalazł się kapitan Vernon Demerest w eleganckim mundurze linii Trans America, z czterema złotymi paskami błyszczącymi w świetle palących się pod sufitem lamp. Czekał w części sali przeznaczonej dla publiczności, rozłożywszy na dwu sąsiednich krzesłach książki i dokumenty. Komisja postanowiła uprzejmie wysłuchać go najpierw, przed załatwieniem spraw urzędowych.

Demerest wstał. Zwrócił się do komisji ze zwykłą pewnością siebie, niekiedy odwołując się do notatek. Wyjaśnił, że reprezentuje Stowarzyszenie Pilotów Pasażerskich, jako przewodniczący miejscowego oddziału. Jednakże poglądy, które zamierza przedstawić, podziela zarówno on sam, jak i większość pilotów wszystkich linii.

Członkowie komisji zagłębili się w fotelach, żeby go wysłuchać.

Rozpoczął od stwierdzenia, że sprzedaż polis na lotniskach jest bezsensownym i archaicznym przeżytkiem z początków lotnictwa. Już sama obecność automatów i punktów sprzedaży ubezpieczeń i wyeksponowanie ich w pomieszczeniach dworca są obrazą lotnictwa pasażerskiego, które jest statystycznie w stosunku do przebytych kilometrów najbezpieczniejszym środkiem transportu.

Czy na dworcach kolejowych lub autobusowych, przy wsiadaniu na transatlantyk

albo do samochodu na parkingu odjeżdżającemu podtyka się pod nos specjalną polisę ubezpieczeniową na wypadek śmierci lub kalectwa i chytrze nakłania do jej wykupienia? Oczywiście, że nie!

Więc dlaczego robi się to w lotnictwie?

Demerest sam udzielił odpowiedzi na to pytanie. Oświadczył, że towarzystwa ubezpieczeniowe od razu dostrzegły tu dla siebie żyłą złota “mając gdzieś konsekwencje”.

Lotnictwo pasażerskie było jeszcze na tyle młode, że wielu uważało podróż samolotem za ryzykowną, wbrew dającemu się udowodnić faktowi, że człowiek jest bezpieczniejszy w samolocie pasażerskim niż we własnym domu. Tę zakorzenioną nieufność do podróżowania samolotem utwierdzały - nadzwyczaj zresztą rzadkie - katastrofy lotnicze. Wywierały one ogromne wrażenie, przesłaniając fakt, że znacznie więcej osób traci życie albo odnosi obrażenia w inny, bardziej banalny sposób.

Demerest zaznaczył, że dane o bezpieczeństwie lotów potwierdziły same towarzystwa ubezpieczeniowe. Piloci, latający nieporównanie częściej niż pasażerowie, mogli się ubezpieczać na życie indywidualnie według zwykłych stawek, a przy ubezpieczeniu zbiorowym nawet niższych niż zwykli śmiertelnicy.

A mimo to inne towarzystwa ubezpieczeniowe, zachęczone przez chciwe zysków zarządy lotnisk i za potulną zgodą linii lotniczych, wciąż żerowały na obawach i naiwności podróżnych.

Przysłuchując się temu przy stole dla kierownictwa lotniska, Mel przyznał w duchu, że wywód szwagra jest klarowny, choć wzmianka o “chciwych zysków zarządach lotnisk” była nierozważna. Sformułowanie to sprawiło, że kilku członków pięcioosobowej komisji, w tym pani Ackerman, zmarszczyło brwi.

Demerest jakby tego nie spostrzegł.

- A teraz, proszę państwa, dochodzimy do najważniejszej, najistotniejszej kwestii - ciągnął.

Oświadczył, że jest nią zupełnie realne zagrożenie, jakie stwarza dla wszystkich pasażerów i wszystkich załóg nieodpowiedzialna, przypadkowa sprzedaż polis w punktach ubezpieczeń i z automatów na lotnisku, “polis gwarantujących ogromne sumy, wręcz fortuny w zamian za jedyne kilka dolarów”.

- System ten, jeżeli chcecie państwo te antyspołeczne praktyki zaszczyścić mianem systemu, bo piloci tak tego nie nazywają, jest oczywistą, otwartą zachętą dla szaleńców i przestępców do sabotażu i masowego mordu - ciągnął podnieconym tonem. - Wystarczą im cele najprostsze: wypłata z polisy dla nich samych albo dla wyznaczonych przez nich spadkobierców.

- Kapitanie! - przerwała mu pani Ackerman, pochylając się w fotelu. Z tonu jej głosu i miny Mel domyślił się, że z pewnym opóźnieniem rozjuszyła ją uwaga o "chciwych zysków zarządach lotnisk". - Kapitanie, słyszymy tu mnóstwo pańskich poglądów. Czy ma pan na ich poparcie jakieś fakty?

- Jak najbardziej, proszę pani. Mam ich wiele.

Demerest przygotował swój wywód gruntownie. Posługując się tabelami i wykresami dowiódł, że znane katastrofy lotnicze, spowodowane przez wybuchy bomb lub inne akty przemocy, zdarzały się przeciętnie półtora raza na rok. Sprawcami kierowały rozmaite motywy, ale dominującą, powtarzającą się bez przerwy przyczynę stanowiły korzyści finansowe płynące z ubezpieczeń. Poza tym notowano również próby zamachów bombowych, które się nie powiodły albo którym zapobieżono, a także inne katastrofy, gdzie podejrzewano sabotaż, ale go nie udowodniono.

Wymienił kilka klasycznych wypadków. W dziewięciu z trzynastu wszyscy pasażerowie i członkowie załóg zginęli.

Naturalnie tam, gdzie wykryto sabotaż, wszystkie polisy ubezpieczeniowe wykupione przez osoby w niego zamieszane automatycznie traciły ważność. Krótko mówiąc, sabotaż nie popłacał i wszyscy normalni ludzie zdawali sobie z tego sprawę. Wiedzieli też, że nawet po katastrofie samolotowej, której nikt nie przeżył, jeżeli tylko znajdowano szczątki samolotu, można było ustalić, czy nastąpiła eksplozja, a zazwyczaj również jak do niej doszło.

Ale to nie normalni ludzie, przypomniał Demerest członkom komisji, detonują bomby i stosują bestialskie akty przemocy. Robią to osobnicy nienormalni, psychopaci, pozbawieni sumienia mordercy. Tacy ludzie rzadko mają odpowiednią wiedzę, a jeśli nawet tak, to psychopatyczny umysł dostrzega tylko to, co chce.

Pani Ackerman znów mu przerwała. Tym razem jej wrogość wobec Demeresta była jawna.

- Wątpię, czy ktokolwiek z nas, nawet pan, kapitanie, jest na tyle kompetentny, żeby rozstrzygać, co zachodzi w umyśle psychopaty.

- Nic nie rozstrzygałem - odparł ze zniecierpliwieniem Demerest. - Zresztą, nie to jest istotne.

- Przepraszam, ale właśnie pan to robił. Poza tym uważam, że to akurat jest istotne.

Demerest spurpurowiał. Był przyzwyczajony do komenderowania, a nie do tego, żeby kwestionowano jego wypowiedzi. Wybuchnął gniewem, który u niego nigdy nie krył się głęboko.

- Czy szanowna pani jest po prostu głupia, czy tylko udaje? - spytał.

Przewodniczący komisji zastukał gwałtownie młotkiem, a Mel powstrzymał nagłą chęć, żeby się roześmiać.

Pomyślał, że na dobrą sprawę zebranie mogłoby się na tym zakończyć. Vernon powinien zajmować się lataniem, w czym był dobry, a unikać dyplomacji, której zasady właśnie podeptał. Szanse, aby komisja dostosowała się do jego życzeń, spadły w tej chwili poniżej zera, chyba że on pomógłby mu z tego wybrnąć. Przez chwilę rozważał, czy powinien. Vernon musiał zdawać sobie sprawę, że przeholował. Niemniej można było jeszcze obrócić całe wydarzenie w żart, z którego śmieliby się wszyscy, włącznie z Mildred Ackerman. Wiedział, że ma talent do takich spraw, do łagodzenia nieporozumień. Ponadto był ulubieńcem pani Ackerman. Utrzymywali dobre stosunki, a ona zawsze z uwagą słuchała wszystkiego, co miał do powiedzenia.

I wtedy postanowił, że pał go sześć! Niech Vernon sam naprawia to, co zepsuł. Wątpił, czy w odwrotnej sytuacji szwagier by mu pomógł. Tak czy owak, za kilka minut zamierzał przedstawić swój punkt widzenia.

- Kapitanie Demerest - powiedział chłodno przewodniczący. - Pańska ostatnia uwaga była niestosowna i nie na miejscu, więc zechce ją pan odwołać.

Twarz Demeresta nadal była czerwona. Zawahał się chwilę, po czym skinął głową.

- Dobrze, odwołuję - powiedział i spojrzał na panią Ackerman. - Proszę panią o wybaczenie. Może pani zrozumie, że jest to sprawa przeciwko której ja, tak jak większość załóg latających, zdecydowanie protestuję. Jeżeli coś wydaje mi się tak

oczywiste... - Nie dokończył zdania.

Pani Ackerman przeszła go wściekłym spojrzeniem. Mel pomyślał, że przeprosiny, na jakie zdobył się szwagier, nie zostały wyrażone we właściwej formie. Teraz było już za późno, żeby załagodzić konflikt, nawet gdyby chciał to zrobić.

- Czego właściwie oczekuje pan od nas, kapitanie? - spytał jeden z członków komisji.

Demerest zrobił krok do przodu i przemówił z żarem.

- Apeluję o usunięcie automatów i punktów sprzedaży polis ubezpieczeniowych z tego lotniska i zobowiązanie, że już nigdy nie dopuści się do dzierżawy miejsca na dworcu w podobnym celu.

- Chciałby pan całkowicie zlikwidować sprzedaż ubezpieczeń?

- Na lotniskach, tak. Proszę państwa, Stowarzyszenie Pilotów nalega na inne porty lotnicze, żeby zrobiły to samo. Zwróciliśmy się też do Kongresu z prośbą, aby zdelegalizował sprzedaż ubezpieczeń na dworcach lotniczych.

- A jaki sens miałyby wprowadzenie tego zakazu w Stanach, skoro samolotami podróżuje się po całym świecie?

- Kampania ta ma charakter międzynarodowy - odparł Demerest z nieznacznym uśmiechem.

- W jakim stopniu?

- Popierają nas czynnie grupy pilotów w czterdziestu ośmiu krajach. Panuje pogląd, że jeżeli Stany albo Kanada dadzą przykład, to inne kraje pójdą ich śladem.

- Widać, że oczekujecie bardzo wiele - powiedział z powątpiewaniem ten sam członek komisji.

- Pasażerowie mają przecież prawo ubezpieczyć się, jeśli chcą - wtrącił przewodniczący.

- Naturalnie - potwierdził Demerest ze skinieniem głowy. - Kto mówi, że nie?

- Pan - odezwała się pani Ackerman.

Demerest zacisnął usta.

- Proszę pani, każdy może sobie wykupić ubezpieczenie na podróż, jakie tylko zechce - powiedział. - Wystarczy być w minimalnym stopniu przewidującym i załatwić to z góry, w agencji ubezpieczeniowej, a nawet w biurze podróży. - Objął wzrokiem

pozostałych członków komisji. - Bardzo wiele osób zaopatruje się w tej chwili w polisy ubezpieczeniowe na wszystkie podróże. Potem jeżdżą, gdzie chcą; są ubezpieczeni bez przerwy. Jest na to mnóstwo sposobów. Na przykład, wszystkie główne towarzystwa wydające karty kredytowe - Diners, American Express, Carte Blanche - oferują swoim klientom stałe ubezpieczenie na podróż. Może ono być co roku automatycznie odnawiane i rozliczane.

Demerest podkreślił, że większość podróżujących biznesmenów ma kartę kredytową przynajmniej jednego z towarzystw, które wymienił, a więc zlikwidowanie sprzedaży ubezpieczeń na lotniskach nie będzie niewygodą ani nie sprawi kłopotu ludziom interesu.

- A w przypadku polis na wszystkie podróże opłaty się małe. Wiem, bo sam mam taką. - Umilkł na chwilę. - Ważne jest to, że sprzedaż wszystkich tych ubezpieczeń odbywa się w określony sposób. Zgłoszenia są załatwiane przez fachowy personel, a od ich złożenia do wydania polisy mija dzień. Dzięki temu istnieje o wiele większa szansa na wykrycie psychopatów, szaleńców i osobników niezrównoważonych i zbadanie ich zamiarów. Trzeba pamiętać o jeszcze jednym: że nienormalna albo niezrównoważona osoba działa pod wpływem impulsu. W przypadku ubezpieczeń lotniczych impulsowi temu wychodzą naprzeciw polisy sprzedawane od ręki i bez indagacji z automatów i w punktach na lotniskach.

- Sądzę, że pana zrozumieliśmy - powiedział ostrym tonem przewodniczący. - Pan się powtarza, kapitanie.

Pani Ackerman skinęła głową.

- Też tak uważam - powiedziała. - Co do mnie, chciałabym usłyszeć, co ma do powiedzenia pan Bakersfeld.

Spojrzenia członków komisji przesunęły się na Mela.

- Tak, rzeczywiście mam kilka spostrzeżeń - powiedział. - Ale wolę zaczekać, aż kapitan Demerest wypowie się do końca.

- Uznaliśmy właśnie, że już skończył - oznajmiła pani Ackerman.

Któryś z członków komisji zaśmiał się, a przewodniczący stuknął młotkiem w stół.

- Tak, jestem tego samego zdania... - rzekł. - A więc proszę, panie Bakersfeld.

Mel wstał, a Demerest, groźnie nachmurzony, wrócił na swoje miejsce.

- Chciałbym od razu zaznaczyć, że mam odmienne poglądy prawie na wszystko, co powiedział Vernon - zaczął. Można by to chyba nazwać rodzinnym nieporozumieniem.

Członkowie komisji, którzy wiedzieli o jego koligacjach z Demerestem poprzez małżeństwo siostry, uśmiechnęli się i Mel wyczuł, że trwające od kilku minut napięcie już trochę zelżało. Był przyzwyczajony do tych zebrań i wiedział, że najlepiej traktować je towarzysko. Vernon też by wiedział, gdyby zadał sobie trud i zasięgnął informacji.

- Kilka problemów wymaga rozważenia - ciągnął Mel. - Przede wszystkim należy zdać sobie sprawę z faktu, że większość ludzi ma wrodzony lęk przed lataniem, i jestem przekonany, że uczucie to nigdy nie zniknie, bez względu na rozwój lotnictwa i poprawę statystyki bezpieczeństwa lotów. Nawiasem mówiąc, w tym jednym punkcie zgadzam się z Vernonelem, że statystyka ta już teraz jest nadzwyczaj korzystna.

Dalej mówił, że z powodu owego wrodzonego lęku wielu pasażerów czuje się lepiej, pewniej z ubezpieczeniem. Chcą je mieć. Chcą też, żeby polisy były do nabycia na lotniskach, czego dowodem jest olbrzymia ilość polis sprzedawanych w automatach i w przedstawicielstwach. Prawo i okazja wykupienia polisy na lotnisku to sprawa wolności. Co zaś do wcześniejszego załatwiania polis, to prawda jest taka, że większość ludzi po prostu o tym nie myśli. A zresztą gdyby sprzedawano je w ten sposób, lotniska, nie wyłączając Lincoln, straciłyby znaczną część dochodów. Wspominając o dochodach lotniska Mel uśmiechnął się, a razem z nim uśmiechnęli się członkowie komisji.

Pomyślał, że stanowią one klucz do całej sprawy. Dochód z tytułu pozwoleń na handel ubezpieczeniami na lotnisku był zbyt znaczny, żeby go utracić. Lotnisko międzynarodowe Lincoln miało pół miliona dolarów prowizji rocznie ze sprzedaży polis, choć niewielu nabywców zdawało sobie sprawę, że port zabiera dla siebie dwadzieścia pięć centów z każdego wpłaconego dolara. Jak dotąd ubezpieczenia stanowiły czwartą co do wielkości koncesję i tylko parkingi, restauracje i wynajem samochodów dostarczały większych sum. Inne porty lotnicze czerpały podobne albo większe zyski z ubezpieczeń. Demerestowi łatwo było mówić o "chciwych zyskach zarządach lotnisk", ale takie pieniądze też miały siłę przekonywania.

Postanowił nie wypowiadać na głos tych myśli. Krótka wzmianka o dochodach

powinna wystarczyć. Spodziewał się, że członkowie komisji, zaznajomieni z sytuacją finansową lotniska, zrozumieją go doskonale.

Zajrzał do notatek. Otrzymał je wczoraj od jednego z towarzystw ubezpieczeniowych sprzedających polisy na lotnisku. Nie prosił o nie, a o mającej się odbyć dyskusji na temat ubezpieczeń nie wspominał nikomu oprócz swoich pracowników. Ale ci z ubezpieczeń jakoś się o niej dowiedzieli - zadziwiająco, że dowiadywali się zawsze - i natychmiast przystąpili do obrony swoich interesów.

Nie korzystałby z tych notatek, gdyby nie zgadzały się one z jego rzeczywistymi poglądami. Na szczęście zgadzały się.

- A teraz co do sprawy sabotażu, potencjalnego i wszystkich innych - ciągnął widząc, że członkowie komisji słuchają go z uwagą. - Vernon dużo o tym mówił, ale wysłuchawszy go uważnie, muszę stwierdzić, że większość jego tez wydaje mi się przesadzona. W rzeczywistości w bardzo niewielu przypadkach katastrof lotniczych spowodowanych zamachami bombowymi udowodniono, że motywem były ubezpieczenia.

Siedzący na widowni Demerest zerwał się na nogi.

- Rany boskie! To ile w końcu potrzeba tych wypadków! - zawołał.

Przewodniczący głośno zastukał młotkiem.

- Kapitanie... bardzo pana proszę! - ostrzegł go.

Mel odczekał, aż Demerest usiądzie, po czym spokojnie mówił dalej:

- Ponieważ spytano mnie, odpowiem: żadnego. Słuszniej byłoby zapytać, czy katastrofy wydarzałyby się także wtedy, gdyby nie można było ubezpieczyć się na lotniskach.

Umilkł, żeby sens jego słów dotarł do słuchaczy.

- Naturalnie można utrzymywać, że gdyby wykupienie polis na lotniskach było niemożliwe, to do tych katastrof wcale by nie doszło - ciągnął. - Innymi słowy, że zbrodnie, o których mowa, popełniono pod wpływem impulsu, a sprawców pchnęła do nich łatwość zakupu polis na lotnisku. Wychodząc z podobnych przesłanek można twierdzić, że jeżeli nawet zamysł zbrodni rodził się wcześniej, to mogłoby do nich nie dojść, gdyby o zakup polis było trudniej. Takie są, jak sądzę, argumenty Vernona i Stowarzyszenia Pilotów.

Mel spojrział na szwagra, który nie zareagował, jeśli nie liczyć chmurnej miny.

- Oczywiście słabością tej argumentacji jest to, że opiera się ona wyłącznie na domysłach - mówił dalej. - Równie prawdopodobne wydaje mi się to, że planującego taką zbrodnię nie powstrzyma brak możliwości nabycia ubezpieczenia na lotnisku. Po prostu kupi je gdzie indziej, z czym, jak podkreślił sam Vernon, nie ma żadnych trudności.

Inaczej mówiąc, ubezpieczenie lotnicze wydaje się tylko drugorzędnym motywem działania potencjalnych sabotażystów, a nie ich głównym motorem, zakonkludował. Prawdziwe motywy sabotażu powietrznego mają swoje źródło w odwiecznych słabościach ludzkich: trójkątach miłosnych, chciwości, niepowodzeniu w interesach, samobójstwie.

Odkąd istnieje człowiek, istnieją i te motywy, dowodził. Dlatego ci, którzy chcą zapewnić bezpieczeństwo lotów i zapobiec sabotażom, powinni dążyć nie do zniesienia sprzedaży polis na lotniskach, a do wzmocnienia środków ostrożności na ziemi i w powietrzu. Jeden z nich to ściślejsza kontrola sprzedaży dynamitu, którym do tej pory głównie posługiwali się powietrzni sabotażyści. Kolejna propozycja to rozwój urządzeń "węszących" do wykrywania materiałów wybuchowych w bagażu. Aparat taki znajduje się już w eksperymentalnym użyciu, poinformował pilnie słuchających członków komisji.

Trzecim pomysłem, na realizację którego nalegały towarzystwa ubezpieczeń, był projekt otwierania przed lotem bagaży pasażerów i sprawdzania ich tak, jak je sprawdzają celnicy. Nastęczało to jednak oczywiste trudności.

Powinno się ściślej przestrzegać istniejącego zakazu przewożenia broni krótkiej w samolotach pasażerskich. Poza tym należy badać projekty samolotów pod względem możliwości sabotażu i budować maszyny tak, żeby mogły lepiej znieść wybuch wewnątrz. W związku z tym powstał pomysł, popierany również przez towarzystwa ubezpieczeń, żeby wzmocnić i pogrubić poszycie ścian komór bagażowych, nawet za cenę zwiększenia wagi samolotu i zmniejszenia dochodów linii lotniczych.

Mel podkreślił, że Federalny Zarząd Lotnictwa po zbadaniu sprawy ubezpieczeń sprzeciwił się likwidacji ich sprzedaży na lotniskach. Spojrział na Demeresta, który patrzył na niego ze złością. Obaj wiedzieli, że "badania" Fl rozdrażniły pilotów, bo

prowadził je członek towarzystwa ubezpieczeniowego, sam również specjalista od ubezpieczeń lotniczych, którego bezstronność budziła znaczne podejrzenia.

Notatki towarzystwa ubezpieczeniowego zawierały ponadto kilka punktów, o których nie wspomniał, uznając, że powiedział dość. Poza tym niektóre z pozostałych argumentów brzmiały mniej przekonująco. Po fakcie miał nawet poważne wątpliwości co do propozycji dotyczącej komór bagażowych. Zastanawiał się, kto zyska na dodatkowej wadze: pasażerowie, linie lotnicze czy głównie firmy ubezpieczeniowe. Inne argumenty były jednak słuszne.

- Tak więc musimy zdecydować, czy z racji głównie jednak domniemań mamy pozbawić pasażerów usług, których najwyraźniej pragną - zakończył wywód.

Ledwie usiadł, Mildred Ackerman natychmiast oznajmiła z naciskiem: "jestem przeciw" i posłała triumfalne spojrzenie Demerestowi.

Zachowując minimum formalności pozostali członkowie komisji zgodzili się z nią, a potem zakończyli obrady, odkładając resztę spraw na popołudnie.

Demerest czekał na Mela w korytarzu przed salą konferencyjną.

- Cześć, Vernon! - powiedział szybko Mel, starając się ułagodzić szwagra, nim Demerest zdąży się odezwać. - Mam nadzieję, że nie czujesz urazy. Nawet przyjaciele i krewni mają czasem różne zdania.

Oczywiście przesadził nazywając ich przyjaciółmi. Nigdy się nie lubili, mimo że Vernon był mężem siostry Mela, Sary, i obaj o tym wiedzieli. Ostatnio zresztą ich wzajemna niechęć pogłębiła się przechodząc w otwartą wrogość.

- Cholernie dobrze wiesz, że czuję - odparł Demerest. Nadal patrzył na Mela zimnym wzrokiem, ale już ochłonął.

Członkowie komisji, którzy rzędem opuszczali właśnie salę, spojrzeli na nich z zaciekawieniem. Szli na obiad, Mel miał do nich dołączyć za kilka minut.

- Dla takich jak ty, przykutych do ziemi, przywiązanych do biurki ludzi z mentalnością pingwina wszystko jest proste - ciągnął Demerest z pogardą. - Gdybyś był tak często w powietrzu jak ja, patrzyłbyś na to inaczej.

- Nie zawsze latałem biurkiem - odrzekł ostrym tonem Mel.

- Do cholery! Nie częstuj mnie gadką o bohaterskich kombatantach. Znalazłeś się na pułapie zero, o czym świadczy twój sposób myślenia. Inaczej widziałbyś sprawę

ubezpieczeń tak, jak każdy szanujący się pilot.

- Czy aby na pewno mówisz o pilotach szanujących się, a nie o pilotach oddających się samouwielbieniu? - spytał Mel. Pomyślał, że skoro Vernon chce pojedynku na słowa, to mu służy. Nikt ich w tej chwili nie słyszał. - Wy, piloci, macie tę wadę, że tak przyzwyczailiście się uważać siebie za półbogów i władców chmur, że swoje mózgi również uważacie za cudowne. Ale one - z wyjątkiem kilku wąskich specjalności - nie są takie. Czasem myślę, że ich pozostałe części wyjałowiały od zbyt długiego przebywania w rozrzedzonym powietrzu, kiedy całą robotę wykonuje pilot automatyczny. Dlatego jeżeli ktoś szczerze przedstawi swoje poglądy, które są akurat przeciwne waszym, zachowujecie się jak rozpieszczone dzieci.

- Puszczę to mimo uszu, choć jeżeli ktoś tu jest dziecinny, to ty w tej chwili. A co gorsza, jesteś nieuczciwy - odparł Demerest.

- Posłuchaj, Vernon...

- Szczerze przedstawia swoje poglądy, powiadasz - prychnął z oburzeniem Demerest. - Szczerze, nie wiesz czasem! Korzystałeś z biuletynu wewnętrznego towarzystwa ubezpieczeń. Czytałeś stamtąd! Widziałem to ze swojego miejsca, a wiem, bo sam miałem egzemplarz. - Stuknął dłonią w plik dokumentów i książek, które trzymał. - Nie byłeś nawet na tyle przyzwoity ani nie zadałeś sobie trudu, żeby samemu przygotować argumenty.

Mel zaczerwienił się. Szwagier przyłapał go. Rzeczywiście, powinien był przygotować własne argumenty, a przynajmniej opracować informacje towarzystwa ubezpieczeniowego i dać je do przepisania na maszynie. Co prawda ostatnie kilka dni przed zebraniem miał wyjątkowo wypełnione zajęciami, ale to go nie tłumaczyło.

- Pożałujesz tego kiedyś - ostrzegł go Demerest. - A wtedy, jeżeli przy tym będę, to właśnie ja ci przypomnę dzisiejszy dzień. Do tego czasu wolałbym się z tobą nie spotykać częściej, niż muszę.

Zanim Mel zdążył mu odpowiedzieć, szwagier odwrócił się i odszedł.

Wspominając to teraz, kiedy stał razem z Tanią w głównej hali dworca, zastanawiał się, czy nie mógł lepiej rozegrać starcia z Vernonem. Miał nieprzyjemne uczucie, że zachował się niewłaściwie. Przeciwestawiając się szwagrowi - a nawet teraz nie widział powodu, żeby zmieniać zdanie - mógł to zrobić życzliwiej, taktowniej;

nietakty charakteryzowały Vernona, ale przecież nie jego.

Od tamtego dnia nie doszło między nimi do nowych starć. Dziś w dworcowej kawiarni zobaczyli się po raz pierwszy od zebrania komisji do spraw lotniska. Ze starszą siostrą Sarą nie łączyła go nigdy bliższa zażyłość i rzadko składali sobie wizyty. Ale prędzej czy później musieli się spotkać z Vernonem, jeśli nie po to, żeby złagodzić spór, to przynajmniej, żeby chwilowo o nim zapomnieć. Pomyślał, że sądząc po ostro sformułowanym raporcie komisji do spraw odśnieżania, zainspirowanym bez wątpienia wrogością Vernona, im szybciej to nastąpi, tym lepiej.

- Nie wspominałabym o tych ubezpieczeniach, gdybym wiedziała, że tak cię to ode mnie oddali - powiedziała Tania.

Chociaż wspomnienia, które przemknęły mu przez głowę, trwały zaledwie sekundy, po raz kolejny uświadomił sobie, jak bardzo jest co do niego spostrzegawcza. Nie przypominał sobie, żeby ktoś inny do takiego stopnia posiadał zdolność odgadywania jego myśli. Dowodziło to, że są sobie instynktownie bliscy.

Czuł na twarzy spojrzenie jej łagodnych, rozumiejących oczu, ale za tą łagodnością kryła się kobieca siła i zmysłowość, którą, jak podpowiadał mu instynkt, umiałby rozpałić. Nagle zapragnął, żeby stali się sobie jeszcze bliżsi.

- Nie oddaliło, przybliżyło - odparł. - Bardzo cię w tej chwili pragnę... Pod każdym względem - dodał, kiedy ich spojrzenia się spotkały.

Tania, jak to ona, była szczera.

- Ja też cię pragnę - powiedziała z lekkim uśmiechem. - Od dawna.

Poczuł nagle, że musi jej zaproponować, żeby jak najszybciej znaleźli sobie jakieś ciche miejsce... może u niej w mieszkaniu... pal sześć konsekwencje! Jednak po chwili pogodził się z tym, o czym i tak wiedział, że nie może stąd odejść. Jeszcze nie teraz.

- Spotkamy się później - powiedział jej. - Wieczorem. Nie wiem za ile, ale na pewno. Nie odjeżdżaj beze mnie.

Chciał ją wziąć w ramiona i uścisnąć, przytulić mocno do siebie, ale w hali dworca zewsząd otaczali ich ludzie.

Wyciągnęła rękę, kładąc lekko koniuszki palców na jego dłoni. Ich dotyk był elektryzujący.

- Zaczekam - powiedziała. - Zaczekam, jak długo zechcesz.

W chwilę potem odeszła i natychmiast wchłonęła ją ciżba pasażerów tłoczących się wokół kas linii Trans America.

6.

Mimo że pół godziny temu rozmawiała z Melem tak gwałtownie, Cindy nie bardzo wiedziała, co począć. Brakowało jej kogoś zaufanego, kto by jej doradził. Powinna jechać dzisiaj na lotnisko czy nie powinna?

Sama i samotna wśród gwaru głosów na przyjęciu wydanym przez Przyjaciół Funduszu Pomocy Dzieciom Archidony ważyła w duchu obie możliwości. Aż do tej pory spędzała wieczór krążąc pomiędzy grupkami ludzi, rozmawiając z ożywieniem i spotykając się z tymi, których знаła albo chciała poznać. Ale dziś jakoś jeszcze bardziej brakowało jej towarzystwa niż zazwyczaj. Przez kilka ostatnich minut stała samotnie, zadumana i zaabsorbowana swoimi problemami.

Pomyślała raz jeszcze, że nie ma ochoty uczestniczyć bez partnera w kolacji, która miała się wkrótce rozpocząć. Pozostawało jej więc albo jechać do domu, albo dopaść Mela i pokłócić się z nim.

Przez telefon upierała się, że przyjedzie na lotnisko i się z nim rozmówi. Wiedziała jednak, że jeżeli to zrobi, nastąpi pomiędzy nimi próba sił, której wynik prawie na pewno będzie nieodwracalny i ostateczny. Rozsądek podpowiadał jej, że prędzej czy później do takiej próby musi dojść, lepiej więc załatwić to od razu i mieć za sobą. Wiązały się z tym także inne sprawy, które należało rozstrzygnąć. Lecz piętnastu lat małżeństwa nie można zrzucić z siebie tak łatwo jak jednorazowego płaszcza od deszczu. Bez względu na minusy i ilość konfliktów - a potrafiłaby wskazać wiele - kiedy dwoje ludzi żyje razem tak długo, łączą ich więzy nie dające się przeciąć bezboleśnie.

Wierzyła, że nawet teraz ich małżeństwo dałoby się uratować, gdyby naprawdę się o to postarali. Sęk w tym, że nie wiedziała, czy tego chcą. Była przekonana, że ona tak - jeśli tylko Mel przystałby na jej warunki. Bo bez pewnych zmian dalsze pożycie pod jednym dachem, tak jak dotąd, byłoby nie do zniesienia. Ostatnio nie znajdowali już satysfakcji w seksie, który niegdyś kompensował inne braki. Tu też coś się psuło, choć nie miała pewności co. Mel nadal był dla niej atrakcyjny i sama myśl o nim jako o mężczyźnie wystarczała, żeby ją podniecić. W tej chwili nawet czuła w sobie budzące się pożądanie. A jednak duchowa separacja powstrzymywała ich od intymnego zbliżenia. Wywoływało to, przynajmniej u niej, frustrację, gniew, a później pragnienie seksualne

tak silne, iż czuła, że musi mieć mężczyznę. Obojętnie jakiego.

Stała wciąż samotnie w okazałym salonie restauracji Lake Michigan, gdzie wydano dzisiejsze przyjęcie dla prasy. Gwarne rozmowy toczące się wokół niej dotyczyły przeważnie śnieżycy i trudności z dotarciem na przyjęcie. Pomyślała, że w przeciwieństwie do Mela innym się to przynajmniej udało. Czasem wymieniano Archidonę, co przypomniało jej, że nadal nie wie, na rzecz, której z nich działa jej organizacja charytatywna - tej w Ekwadorze czy tej w Hiszpanii. Niech cię cholera, Bakersfeld, zakłęła. No więc dobrze, nie jestem taka mądra jak ty.

O jej rękę otarło się czyjeś ramię i czyjś głos zagadnął uprzejmie:

- Pani nie pije? Może coś przynieść?

Cindy odwróciła się. Był to dziennikarz, Derek Eden, którego trochę знаła. Jego nazwisko pojawiało się często pod artykułami w dzienniku "Sun Times". Jak wielu w tym zawodzie, zachowywał się swobodnie, śmiało i sprawiał wrażenie człowieka nie stroniącego od rozrywek. Pamiętała, że już przedtem, przy innych okazjach, nawzajem zwrócili na siebie uwagę.

- Proszę - powiedziała. - Whisky z wodą, ale wody niewiele. I proszę mi mówić po imieniu. Zna je pan chyba.

- Jasne, że znam, Cindy - odparł. Przyglądał jej się z podziwem o otwarcie taksował wzrokiem.

Właściwie czemu nie, pomyślała. Wiedziała, że doskonale dziś wygląda. Była dobrze ubrana i starannie umalowana.

- No to nie odchodź stąd, skoro już cię znalazłem - powiedział i zdecydowanym krokiem ruszył do baru. - Zaraz wracam.

Kiedy czekając na niego rozglądała się po zatłoczonej sali, pochwyciła spojrzenie starszej kobiety w ozdobionym kwiatami kapeluszu. Posłała jej natychmiast ciepły uśmiech, na co tamta skinęła głową, lecz jej oczy powędrowały dalej. Była dziennikarką piszącą do kolumny towarzyskiej. Stał przy niej fotograf i oboje zastanawiali się nad zdjęciami, które w jutrzejszej gazecie miały wypełnić prawdopodobnie całą stronę. Dziennikarka gestem ręki zaprosiła kilku pracowników fundacji charytatywnej i ich gości, żeby stanęli razem. Cindy wiedziała, dlaczego ją pominięto. Sama nie była dość ważna - jedynie w towarzystwie Mela. Mel liczył się w życiu miasta. Drażniło ją bardzo,

że nie dba o splendory towarzyskie.

Po drugiej stronie sali błysnął flesz. Kobieta w kapeluszu zapisywała nazwiska. Cindy była bliska łez. Na prawie wszystkie imprezy dobroczynne zgłaszała się ochotniczo, ciężko pracowała, zasiadała w najpośledniejszych komitetach, wykonywała posługi, których bardziej eksponowane towarzysko kobiety nie chciały się podjąć. A potem pomijano ją w taki sposób...

A niech cię jeszcze raz cholera, Bakersfeld! Do diabła z tym cholernym śniegiem! Niech szlag trafi to zaborcze, śmierdzące lotnisko, które rozbija małżeństwa!

Derek Eden wracał z alkoholem dla niej i dla siebie. Torując sobie drogę przez salę spostrzegł, że Cindy mu się przygląda, więc się uśmiechnął. Robił wrażenie pewnego siebie. O ile znała się na mężczyznach, to w tej chwili prawdopodobnie obliczał swoje szanse pójścia z nią dziś do łóżka. Podejrzewała, że reporterzy wiedzą wszystko o opuszczonych żonach.

Ona też go w duchu podsumowała. Lat trzydzieści kilka, a więc dostatecznie dużo, żeby mieć doświadczenie, a zarazem dostatecznie mało, żeby mogła go nauczyć kilku sztuczek i podniecić, co właśnie lubiła. Sądząc z wyglądu, miał ładne ciało. Przypuszczała, że będzie delikatny, a nawet czuły, że będzie zarówno dawać, jak brać. A do tego był do wzięcia. Dał jej to jasno do zrozumienia, jeszcze zanim poszedł po alkohol. Kiedy dwoje w miarę wrażliwych ludzi ma to samo na myśli, szybko dochodzą do porozumienia.

Przed kilkoma minutami rozważała dwie możliwości: powrotu do domu albo jazdy na lotnisko, teraz stanęła wobec trzeciej ewentualności.

- Proszę - powiedział podając jej szklanekę.

Przyjrzała się jej. Było w niej dużo whisky, tyle prawdopodobnie kazał nalać barmanowi. Doprawdy, pomyślała, jacy ci mężczyźni są niesubtelni!

- Dziękuję - odparła. Łyknęła trochę whisky i przyjrzała mu się sponad szklanki.

Eden uniósł swoją i uśmiechnął się.

- Straszny tu hałas, prawda?

Pomyślała, że jak na człowieka parającego się piórem, jego kwestie są załóżniczo mało oryginalne. Przypuszczała, że oczekuje od niej potwierdzenia, żeby zadać potem kolejne pytanie, które będzie brzmiało: "Może byśmy znaleźli jakieś spokojniejsze

miejsce?” Równie łatwo można było przewidzieć dalszy ciąg rozmowy.

Zwlekając z odpowiedzią znów łyknęła whisky. Zastanawiała się. Gdyby Lionel był w Lincoln, oczywiście nie zawracałaby sobie głowy tym facetem. Ale Lionel, który zwykle stanowił jej klapę bezpieczeństwa i który chciał, żeby rozwiodła się z Melem, pojechał do Cincinnati (a może do Columbus), gdzie robił to, co robią architekci podróżujący w interesach, i miał wrócić za dziesięć dni, a może później.

Mel nie wiedział o jej związku z Lionelem, a przynajmniej nic konkretnego, chociaż przypuszczała, że ją podejrzewa o kochanka. Ale wyglądało, że mu to specjalnie nie przeszkadza. Dzięki temu miał powód, żeby zajmować się wyłącznie lotnictwem, całkowicie ją zaniedbując. Tym przeklętym lotnictwem, które dla ich małżeństwa było stokroć gorsze, niż gdyby miał kochankę.

Nie zawsze się tak między nimi układało.

Na początku ich małżeństwa, wkrótce po demobilizacji Mela z marynarki, była dumna z jego ambicji. Potem, kiedy wspinał się szybko po niższych szczeblach hierarchii administracji lotniczej, cieszyła się z jego awansów i nowych stanowisk. Ze wzrostem jego znaczenia wzrastało także jej znaczenie, zwłaszcza w towarzystwie, a w tamtych czasach niemal co wieczór mieli jakieś towarzyskie zobowiązania. W imieniu obojga przyjmowała zaproszenia na przyjęcia, kolacje, premiery, zebrania charytatywne... a jeśli jednego wieczoru wypadały dwa, potrafiła biegle ocenić, które jest ważniejsze, i rezygnowała z tego drugiego. Takie życie towarzyskie, poznawanie wybitnych osobistości, było ważne dla młodego człowieka robiącego karierę. Nawet Mel to dostrzegał. Na wszystko, co zorganizowała, zgadzał się bez szemrania.

Sęk w tym, jak to teraz rozumiała, że obrali sobie różne dalekosiężne cele. Mel widział w życiu towarzyskim środek do zaspokojenia zawodowych ambicji. Liczyła się tylko kariera, a życie towarzyskie stanowiło narzędzie, które miał z czasem odrzucić. Ona widziała w jego karierze paszport do jeszcze świetniejszych, wyższych sfer towarzyskich. Kiedy oceniała to z perspektywy czasu, przychodziło jej czasami na myśl, że gdyby na początku oboje lepiej poznali swoje zamiary, mogliby pójść na kompromis. Niestety, do tego nie doszło.

Ich spór zaczął się w czasie, kiedy Mel będąc już dyrektorem lotniska międzynarodowego w Lincoln dodatkowo został wybrany na przewodniczącego Rady

Dyrektorów Lotnisk.

Szalała z radości na wieść, że działalność i wpływy męża sięgają stolicy. Wezwania z Białego Domu, kontakty z prezydentem Kennedym pozwalały oczekiwać, że się natychmiast dostaną do waszyngtońskiej śmietanki towarzyskiej. W różowych marzeniach widziała siebie spacerującą - i fotografowaną - w Hyannis Port albo na trawniku przed Białym Domem w towarzystwie Jackie, Ethel, Joan.

Nie doszło do tego, nic się nie sprawdziło. Nie uczestniczyli w życiu towarzyskim Waszyngtonu, chociaż mogli to robić bez przeszkód. Zamiast tego skutek jego nalegań zaczęli odrzucać niektóre zaproszenia. Mel tłumaczył jej, że zdobył już taką pozycję zawodową, że nie potrzebuje się dłużej przejmować swoim statusem towarzyskim, o który zresztą i tak nigdy nie zabiegał.

Kiedy pojęła, co się dzieje, wybuchła i doszło do awantury. To również był błąd. Do Mela przemawiały czasem rozsądne argumenty, ale jej gniew zazwyczaj utwierdzał go tylko w uporze. Ich zajadłe sprzeczki ciągnęły się przez tydzień, a im dłużej to trwało, tym ona stawała się zjadliwsza, co tylko pogarszało sprawę. Wiedziała, że zjadliwość jest jedną z jej wad. Często nie chciała być taka, lecz czasem, gdy napotykała jego obojętność, wybuchowa natura brała w niej górę, tak jak dzisiaj w rozmowie przez telefon.

Po ciągnącym się przez tydzień sporze, który właściwie nigdy nie wygasł, ich kłótnie stawały się częstsze. Zaprzestali już starań, żeby ukrywać je przed dziewczynkami, co zresztą i tak było niemożliwe. Któregoś dnia, ku zawstydzeniu obojga, Roberta oświadczyła im, że po szkole będzie odwiedzać przyjaciółkę, "bo w domu nie mogę odrabiać lekcji, kiedy się kłócicie".

W końcu narzucili sobie plan. W niektóre wieczory Mel towarzyszył Cindy, w inne zostawał po godzinach na lotnisku. Jeszcze bardziej przez to osamotniona, zajęła się tym, co nazywał szyderczo "wentami od siedmiu boleści" i "głupią wspinaczką towarzyską".

Czasem rzeczywiście mogło mu się to wydawać głupie. Ale Cindy niewiele poza tym miała do roboty, a zresztą lubiła tę rywalizację o pozycję społeczną - bo też do tego to się sprowadzało. Mężczyźni mogli sobie to krytykować, ale oni mieli przecież mnóstwo zajęć, które wypełniały im czas. Mela zaprzętała jego kariera, lotnisko,

obowiązki. A co miała robić ona? Siedzieć cały dzień w domu i ścierać kurze?

Nie miała złudzeń co do własnej bystrości. Nie grzeszyła inteligencją i wiedziała, że intelektualnie nigdy nie dorówna mężowi. Ale w końcu nie była to żadna nowina. W pierwszych latach małżeństwa popełniane przez nią niekiedy drobne głupstwa bawiły go, chociaż teraz, kiedy drwił z niej, jak to ostatnio miał w zwyczaju, chyba o tym zapomniał. Patrzyła też realistycznie na swoją dawną karierę aktorską; nigdy nie osiągnęłaby pozycji gwiazdy ani nawet do niej nie zbliżyła. Wprawdzie dawniej czasem dawała do zrozumienia, że mogłaby ją zdobyć, gdyby małżeństwo nie położyło kresu jej karierze teatralnej, ale była to jedynie forma samoobrony, potrzeba przypomnienia innym, w tym również Melowi, że jest także sobą, a nie tylko żoną dyrektora lotniska. Przed sobą jednak nie ukrywała prawdy, że jako zawodowa aktorka niemal na pewno nie wyszłaby poza tak zwane ogony.

Natomiast zaangażowanie w życie towarzyskie, w scenery miejscowej socjety, akurat odpowiadało jej możliwościom. Dawało jej poczucie tożsamości i ważności. Chociaż więc Mel wyśmiewał ją i nie uznawał tego, co dokonała, za osiągnięcie, naprawdę udało jej się podnieść swoją pozycję, zdobyć akceptację ludzi znaczących w towarzystwie, których inaczej by nie poznała, i uczestniczyć w imprezach takich jak dzisiejsza... Tylko że tym razem powinna pokazać się w asyście męża, a on, jak zawsze myśląc przede wszystkim o swoim przeklętym lotnisku, wystawił ją do wiatru.

Mel, który tak się wyróżniał i miał taki prestiż, nigdy nie rozumiał jej potrzeby zdobycia własnego oblicza. Wątpiła, czy jest do tego zdolny.

Mimo to nie ustawała w swoich zabiegach. Miała też plany na przyszłość, w związku z którymi spodziewała się zażartej walki rodzinnej, gdyby pozostali małżeństwem. Jej ambicją było przedstawić swoje córki, Robertę, a później Libby, na balu kotyliowym dla panien wchodzących w życie towarzyskie, który w stanie Illinois był najświetniejszym wydarzeniem sezonu. Ją, jako matkę dziewcząt, również nobilitowałyby ono towarzysko.

Wspomniała o tym kiedyś mimochodem Melowi, który zareagował gniewnym "Po moim trupie!". Panny wchodzące w życie towarzyskie oraz ich durne, wdzięczące się matki należą do minionej epoki, oświadczył. Pierwsze bale, których dzięki Bogu niewiele już się organizuje, są anachronicznymi pomnikami snobizmu i struktury klasowej, od

których naród na szczęście się uwalnia, choć sądząc po takich, którzy wciąż myślą tak jak ona, nie dość szybko. Oznajmił jej, że chce, aby jego córki wyrastały w przekonaniu, że są równe innym, a nie kimś lepszym i tak dalej.

Nietypowo dla siebie, Mel który swoje poglądy przedstawiał zazwyczaj krótko i zwięźle, mówił na ten temat jeszcze jakiś czas.

Natomiast Lionelowi pomysł z balem bardzo się spodobał.

Lionel należał do rodziny Urquhartów. I przewijał się przez jej życie pod postacią znaku zapytania?

Ciekawe, że poznali się głównie dzięki Melowi. Przedstawił ich sobie na obiedzie w ratuszu, gdzie Lionel zjawił się w związku z jakimiś pracami architektonicznymi, które wykonał dla miasta, a Mel z powodu lotniska. Znali się od lat.

Potem Lionel zadzwonił do niej i byli kilka razy na obiedzie czy kolacji. Później zaczęli spotykać się częściej, aż wreszcie doszło między nimi do zbliżenia.

W przeciwieństwie do wielu mężczyzn mających romanse Lionel traktował sprawę niezwykle poważnie. Był od kilku lat w separacji z żoną i mieszkał sam, ale nie miał rozwodu. Teraz chciał się rozwieść, żeby ożenić się z Cindy - zorientował się już, że jej małżeństwo się rozpada.

Lionel nie miał dzieci, czego, jak jej wyznał, ogromnie żałował. Oświadczył Cindy, że jeszcze nie jest na to za późno. Poza tym byłby najszczęśliwszy mogąc stworzyć dom Robercie i Libby i zrobiłby wszystko, żeby zastąpić im ojca.

Odłożyła decyzję w tej sprawie z kilku powodów. Przede wszystkim liczyła, że jej stosunki z Melem się poprawią. Nie mogła stwierdzić z przekonaniem, że nadal kocha męża. Oczywiście, że z wiekiem podchodzi się do miłości bardziej sceptycznie, ale w końcu była przyzwyczajona do Mela. Istniał w jej życiu, tak samo jak Roberta i Libby. Podobnie jak wiele kobiet, obawiała się poważniejszych życiowych wstrząsów.

Z początku sądziła też, że rozwód i ponowne małżeństwo zaszkodzą jej towarzystwo. Ale zmieniła zdanie. Mnóstwo ludzi rozwodziło się i nawet na krótko nie znikало z życia towarzyskiego; w jednym tygodniu widywano żony ze starymi mężami, a w następnym z nowymi. Czasem miała wrażenie, że nie być rozwiedziona przynajmniej raz jest w jakimś sensie drobnomieszczańskie.

Możliwe, że małżeństwo z Lionelem poprawiłoby nawet jej pozycję społeczną.

Lionel o wiele chętniej chodził na przyjęcia i imprezy rozrywkowe niż Mel. Ponadto Urquhartowie byli w Lincoln starą, szanowaną rodziną. matka Lionela nadal rządziła, jako wdowa, zapuszczoną posiadłością nie opodal hotelu Drake'a, gdzie gości wprowadzał staroświecki kamerdyner, a zreumatyzowana pokojówka podawała herbatę na srebrnej tacy. Któregoś dnia Lionel zabrał ją tam na podwieczorek. Później oznajmił, że zrobiła dobre wrażenie, i był pewien, że uda mu się skłonić matkę, żeby w odpowiednim czasie wprowadziła Robertę i Libby do towarzystwa.

Ponieważ kłótnie pomiędzy nią i Melem jeszcze bardziej się nasiliły, natychmiast i bez namysłu związałyby się z Lionelem, gdyby nie jedno: jako partner seksualny Lionel kończył się.

Bardzo się starał, czasem nawet ją zaskakiwał, ale najczęściej kiedy się kochali, przypominał zegar, któremu nawaliła sprężyna. Pewnej nocy w jego sypialni, kiedy oboje czuli się zawiedzeni z powodu nieudanego zbliżenia, powiedział jej ponuro:

- Szkoda, że mnie nie znałaś, kiedy miałem osiemnaście lat. Byłem jurny jak byczek.

Niestety, Lionel dawno skończył osiemnaście lat; obecnie miał czterdzieści osiem.

Wyobrażała sobie, że kiedy go poślubi i zamieszkają razem, rzadkie już teraz stosunki płciowe stopniowo w ogóle ustaną. Oczywiście Lionel starałby się jej to wynagrodzić w inny sposób, był przecież miły, wspaniałomyślny i delikatny, ale czy to wystarczało? Jej seksualne potrzeby bynajmniej się nie zmniejszały. Zawsze była bardzo zmysłowa, a ostatnio jej apetyty w tej dziedzinie wzrosły. Ale gdyby nawet Lionel zawiódł ją pod tym względem, z Melem wcale nie wiodło jej się lepiej, więc co za różnica? W sumie Lionel dałby jej więcej.

A może poślubić Urquharta i sypiać z kimś na boku? To ostatnie mogło się okazać trudne, zwłaszcza tuż po ślubie, ale gdyby zachowała ostrożność, można by to załatwić. Inni, których znała, zarówno kobiety, jak mężczyźni, czasem na wysokich stanowiskach, robili to samo, żeby zaspokoić swoje fizyczne potrzeby, a ocalić małżeństwo. W końcu udawało jej się zwodzić Mela. Może i nawet podejrzewał, ale była przekonana, że nie wie nic konkretnego o Lionelu ani nikim innym.

No, a co z dzisiejszym wieczorem? Jechać na lotnisko, żeby ostatecznie rozmówić

się z Melem, jak o tym myślała wcześniej? A może spędzić wieczór z tym dziennikarzem, Derkiem Edenem, który stał przy niej czekając, aż mu odpowie na pytanie.

Przyszło jej na myśl, że właściwie mogłaby zrobić jedno i drugie. Uśmiechnęła się do swojego adoratora.

- Może powtórzysz. Co powiedziałaś? - spytała.

- Powiedziałem, że straszny tu hałas.

- Tak, jest głośno.

- Pomyślałem, że może byśmy darowali sobie tę kolację i pojechali w jakieś spokojniejsze miejsce.

Miała ochotę się roześmiać, ale zamiast tego skinęła głową.

- Dobrze - powiedziała.

Rozejrzała się po gospodarzach i gościach przyjęcia dla prasy wydanego przez Fundusz Pomocy Dzieciom Archidony. Fotografowie przestali robić zdjęcia. Nie było więc po co tkwić tu dłużej. Mogła wymknąć się po cichu, nie zauważona.

- Jesteś samochodem, Cindy? - spytał Eden.

- Nie, a ty? - odparła. Ze względu na pogodę przyjechała taksówką.

- Tak.

- Dobrze - powiedziała. - Nie wyjdziemy stąd razem. Ale jeżeli zaczekasz przed restauracją w samochodzie, to za piętnaście minut wyjdę głównymi drzwiami.

- Lepiej za dwadzieścia. Muszę zadzwonić tu i tam.

- Doskonale.

- Czy masz jakieś specjalne życzenia? Co do tego gdzie pojedziemy?

- Zdaję się całkowicie na ciebie.

- Czy chcesz najpierw zjeść kolację - spytał po chwili wahania.

Pomyślała z rozbawieniem, że to "najpierw" jest sygnałem dla niej, aby nie było wątpliwości, w co się angażuje.

- Nie - odparła. Nie mam czasu. Potem muszę jeszcze gdzieś wpaść.

Eden spuścił oczy, a potem spojrzał jej w twarz. Wyczuła, że zaczerpnął powietrza, i odniosła wrażenie, że zdumiewa go własne szczęście.

- Jesteś wspaniała - oświadczył. - Uwierzę w swoje szczęście dopiero wtedy,

kiedy wyjdiesz tamtymi drzwiami.

Powiedziawszy to, odwrócił się i wymknął cichcem z sali. W kwadrans później nie zauważona przez nikogo poszła za nim.

Odebrała w szatni palto i wychodząc z restauracji szczerze się nim opatulila. Śnieg wciąż padał, a po otwartych połączeniach Lakeshore i Outer Drive świślał lodowaty wiatr. Pogoda przypominała jej o lotnisku. Przed kilkoma minutami podjęła stanowczą decyzję, że jednak później tam pojedzie. Było jeszcze wcześnie, przed wpół do dziewiątej, a więc dość czasu na wszystko.

Chowający się w drzwiach portier opuścił swoje schronienie i przytknął dłoń do czapki.

- Sprowadzić taksówkę, proszę pani? - spytał.

- Nie, chyba dziękuję - odparła.

W tej samej chwili na parkingu zapaliły się reflektory samochodu. Wóz ruszył, wpadając raz w poślizg na sypkim śniegu i podjechał do drzwi, gdzie czekała. Był to chevrolet, model, który miał kilku następców. Za jego kierownicą zobaczyła Edena.

Portier przytrzymał drzwiczki samochodu i Cindy wsiadła. Kiedy się zatrzasnęły, Eden powiedział:

- Przepraszam za zimno w samochodzie. Musiałem zadzwonić do gazety, a potem załatwić coś dla nas. Przyszedłem tuż przed tobą.

Cindy zadrżała i jeszcze ciaśniej owinęła się paltem.

- Mam nadzieję, że tam, gdzie jedziemy, będzie ciepło - powiedziała.

Wyciągnął rękę i ujął jej dłoń.

- Będzie ci ciepło. Obiecuję - powiedział cicho.

7.

Trzy kwadranse przed planowanym na dziesiątą wieczór odlotem samolotu numer dwa linii Trans America, Złoty Okręt, dowodzony przez kapitana Demeresta, znajdował się w ostatniej fazie przygotowań do rejsu Lincoln-Rzym na trasie liczącej pięć tysięcy mil.

Ogólne przygotowania do tego lotu trwały od miesięcy, inne bardziej bezpośrednie, ciągnęły się od dwudziestu czterech godzin.

Odlot samolotu z każdego większego lotniska przypomina właściwie rzekę płynącą do morza. Zanim ta rzeka dopłynie, zasilają ją dopływy o źródłach oddalonych w czasie i przestrzeni, a do każdego z tych dopływów na całej długości dołączają inne, większe lub mniejsze. Wreszcie u swego ujścia rzeka jest sumą wszystkiego, co do niej wpłynęło. Przekładając to na terminologię lotniczą, wpadająca do morza rzeka to samolot w chwili odlotu.

Samolotem szykującym się do lotu numer dwa był międzykontynentalny odrzutowiec Boeing 707-320B, zarejestrowany pod numerem N-731-T. Napędzały go cztery dwuprzepływowe turbinowe silniki odrzutowe Pratt i Whitneya, pozwalające osiągać prędkość podróżną sześćset pięć mil na godzinę. Jego zasięg przy pełnym obciążeniu wynosił sześć tysięcy mil albo inaczej tyle, ile w linii prostej dzieli Islandię od Hongkongu. Przewoził stu dziewięćdziesięciu dziewięciu pasażerów i dziewięćdziesiąt pięć ton paliwa, co wystarczyłoby do napełnienia sporego basenu. Odrzutowiec ten kosztował linie lotnicze sześć i pół miliona dolarów.

Przedwczoraj N 731-T przyfrunął z Dusseldorfu w Niemczech Zachodnich, a na dwie godziny przed lądowaniem przegrzał mu się jeden z silników. Na wszelki wypadek kapitan polecił go zgasić. Nikt z pasażerów nie wiedział, że lecą na trzech, zamiast na czterech silnikach. W razie potrzeby maszyna leciałaby i na jednym. Przyłot nastąpił punktualnie. Ale obsługa techniczna linii Trans America została powiadomiona przez wewnętrzne radio. Dlatego też na samolot czekała brygada mechaników, którzy błyskawicznie wprowadzili go do hangaru. Już podczas kołowania do hangaru fachowcy szukali przyczyny awarii, którą szybko ustalili.

W czasie lotu pękł i złamał się przewód pneumatyczny - stalowa rura otaczająca

uszkodzony silnik. Najpierw należało usunąć go i zamontować inny. Było to stosunkowo proste. Większe kłopoty sprawiał fakt, że przed wyłączeniem przegrzanego silnika nadzwyczaj gorące powietrze musiało się przedostać do jego gondoli. Temperatura ta zaś mogła teoretycznie uszkodzić sto osiem par przewodów należących do instalacji elektrycznej samolotu.

Dokładna kontrola przewodów wykazała, że wprawdzie część z nich była wystawiona na działanie temperatury, to jednak żaden nie uległ widocznemu uszkodzeniu. Gdyby podobna awaria nastąpiła w samochodzie, autobusie albo ciężarówce, pojazd z pewnością powróciłby do eksploatacji. Ale linie lotnicze nie podejmowały takiego ryzyka. Postanowiono wymienić wszystkie sto osiem par przewodów.

Praca przy ich wymianie wymagała dużej fachowości, była zarazem ciężka i żmudna, bo w ciasnym wnętrzu gondoli silnika mogło pracować naraz tylko dwoje ludzi. Co więcej, każdą parę przewodów trzeba było rozpoznać, a następnie starannie podłączyć do wtyczek gniazdkowych. Zaplanowano, że zmieniające się brygady elektryków będą pracować bezustannie dzień i noc.

Całość naprawy miała kosztować linie Trans America tysiące dolarów, na co składały się płace fachowców i dochód stracony z powodu bezproduktywnego postoju wielkiego samolotu. Ale wszystkie towarzystwa akceptowały takie straty dążąc do osiągnięcia wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotów.

Samolot N-731-T, który przed podróżą do Rzymu miał polecieć na Wybrzeże Zachodnie i z powrotem, został wycofany z ruchu. Zawiadomiono wydział organizacyjny, który szybko zmienił rozkład lotów tak, żeby wypełnić powstałą lukę. Odwołano połączenie lotnicze i kilkudziesięciu pasażerów skierowano do konkurencji. Nie dysponowano zastępczym samolotem. Gdy w grę wchodziły odrzutowce warte wiele milionów, towarzystwa lotnicze nie trzymały zapasowych.

Jednakże dział organizacji lotów ponaglił dział obsługi technicznej, żeby przygotował niesprawny Boeing 707 na lot do Rzymu, który planowano za trzydzieści sześć godzin. Wicedyrektor działu organizacyjnego centrali w Nowym Jorku osobiście zadzwonił do warsztatów linii Trans America w Lincoln, gdzie mu powiedziano: "Jeżeli mamy radę, to go przygotowujemy". Wysoko kwalifikowany majster i doborowa ekipa

mechaników i elektryków wzięli się do roboty. Zbierano też drugą brygadę, żeby zmieniła tę pierwszą w nocy. Obie miały pracować dodatkowo aż do zakończenia naprawy.

Wbrew powszechnemu mniemaniu mechanicy samolotowi interesują się bardzo, jak spisują się w locie maszyny, które konserwują.

Przez całe półtora krytycznego dnia po odkryciu awarii prace przy samolocie N 731-T, choć z natury rzeczy powolne, posuwały się wyjątkowo szybko.

Wreszcie na trzy godziny przed planowanym rejsem numer dwa połączono na powrót ostatnią z ponad stu par przewodów. Kolejną godzinę zużyto na wymianę osłon silnika i jego rozruch. Następnie, przed dopuszczeniem samolotu do eksploatacji, należało odbyć lot próbny. W tym czasie dział organizacyjny wydzwaniał domagając się odpowiedzi na pytanie, czy N-731-T będzie gotów do lotu za ocean. Jeżeli nie, niech obsługa techniczna potwierdzi to, do cholery, tak żeby można było poinformować obsługę pasażerów o możliwości dużego opóźnienia, a pasażerów zawiadomić, zanim wyjdą z domów.

Trzymając kciuki i odpukując w niemalowane drewno główny mechanik odpowiedział, że jeżeli nie dojdzie do komplikacji podczas lotu próbnego, to samolot będzie do dyspozycji na czas.

I był na czas, choć w ostatniej chwili. Szef pilotów w bazie linii Trans America w Lincoln, który czekał w pogotowiu wyłącznie w tym jednym celu, odbył próbny lot w naprawionym odrzutowcem, przedzierając się nim przez burzę śnieżną w spokojniejsze wysokości ponad nią.

- Wy na dole nigdy byście nie przypuszczali, że tam w górze świeci księżyc - oznajmił po powrocie i zaświadczył, że N-731-T jest całkiem zdalny do lotu.

Piloci z kierownictwa lubili takie zadania. Pozwalało im to zwiększyć liczbę wylatanych godzin, jakich od nich wymagano, bez oddalania się zbytnio od biurka.

Kiedy szef pilotów wylądował, zostało już tak mało czasu, że od razu pokołował na stanowisko czterdzieści siedem na dworcu, gdzie samolot - już jako Złoty Okręt lecący w rejs numer dwa - miano załadować.

Tak więc obsługa techniczna, jak zazwyczaj, wykonała zadanie, ale dla samolotu był to dopiero początek.

Kiedy tylko znalazł się na stanowisku, wdarły się do niego i otoczyły jak ruchliwe skrzaty grupy robotników.

Główną pozycję do załadowania stanowiła żywność. Siedemdziesiąt pięć minut przed startem z kontroli odlotów zadzwoniono do kuchni zaopatrującej samoloty i zamówiono posiłki na lot do Rzymu według liczby spodziewanych pasażerów. Dzisiaj w kabinie pierwszej klasy Złotego Okrętu pozostały tylko dwa wolne fotele, a klasa turystyczna miała być zapełniona w trzech czwartych. Dla pierwszej klasy wydano, jak zwykle, sześć porcji więcej, a dla turystycznej tyle, ilu było pasażerów. Dlatego też pasażerowie pierwszej klasy mogli zjeść na życzenie drugą kolację, a pasażerowie klasy turystycznej nie.

Pomimo dokładnych wyliczeń pasażer wykupujący bilet w ostatniej chwili zawsze otrzymywał posiłek. Dodatkowe porcje, w tym także jedzenia koszerne, trzymano w szafkach w pobliżu odprawy pasażerów. Jeżeli niespodziewany pasażer wchodził na pokład samolotu w chwili zamykania drzwi, tuż za nim podawano tacę z jedzeniem.

Do samolotu dostarczano również trunki, co wymagało pokwitowania przez stewardesy. Pasażerowie klasy pierwszej pili bez opłaty, ci z turystycznej płacili za szklaneczkę po dolarze albo ekwiwalent w walucie obcej, chyba że wykorzystywali informację dla wtajemniczonych. Otóż stewardesy otrzymywały minimalną ilość drobnych, a czasem wcale, i kiedy nie mogły wydać reszty, miały obowiązek zgodnie z przepisami podać takiemu pasażerowi trunek za darmo. Niektórzy ze stale podróżujących klasą turystyczną pili za darmo całymi latami, po prostu podając pięćdziesięcio lub dwudziestodolarowy banknot i utrzymując, że nie mają drobniejszych pieniędzy.

W tym samym czasie kiedy ładowano do samolotu żywność i napoje alkoholowe, sprawdzano też i uzupełniano stałe wyposażenie. Składało się na nie kilkaset pozycji, od pieluch dla niemowląt, koców, poduszek, torebek na wypadek mdłości czy gratisowych egzemplarzy Biblii po takie drobiazgi, jak "taca do serwowania napojów, z ośmioma wgłębieniami, szt. 5". Wszystko z marginesem na straty. Po zakończeniu rejsu linie lotnicze nigdy nie zadawały sobie trudu przeprowadzenia inwentaryzacji. Braki uzupełniano bez zastrzeżeń, dlatego też rzadko zatrzymywano pasażerów, którzy wynosili coś z samolotu.

Do stałego wyposażenia należały czasopisma i gazety. Gazety udostępniano zwykle w czasie lotu, z jednym wyjątkiem. Intendentura linii Trans America przestrzegała nienaruszalnie tej zasady, że jeśli na pierwszej stronie gazety zamieszczono artykuł o katastrofie lotniczej, nie trafiała ona na pokład, lecz do kosza. Inne towarzystwa lotnicze wyznawały tę samą zasadę.

Dzisiaj w samolocie do Rzymu gazet znajdowało się pod dostatkim. Głównym tematem doniesień była pogoda i skutki trzydniowej burzy śnieżnej na całym Środkowym Zachodzie.

Do samolotu ładowano właśnie bagaż pasażerów, którzy zgłaszali się już na lot. Walizki znikwały z oczu pasażerom przy punkcie odpraw i wędrowały dalej na taśmach przenośników do pomieszczenia znajdującego się głęboko pod wejściami dla pasażerów odlatujących, a które bagażowi nazywali między sobą "jaskinią lwa". Jak zdradzali po kilku głębszych, swoją nazwę zawdzięczało ono temu, że tylko śmiełek lub naiwniak posłałby tam bagaż, na którym mu zależy. Niektóre walizki, co mogli zaświadczyć zasmuceni właściciele, wpadały do jaskini lwa i więcej już ich nie widziano.

W jaskini tej pełniący dyżur pracownik śledził każdą nadjeżdżającą walizkę. Zależnie od wywieszki informującej o miejscu przeznaczenia bagażu, przesuwiał którąś z dźwigni na tablicy rozdzielczej i w chwilę potem wyciągało się automatyczne ramię, chwyciło walizkę i ustawiało ją przy innych przeznaczonych do tego samego samolotu. Stąd i z innych miejsc kilkusobowa brygada przerzucała bagaże do właściwych maszyn.

System był wyśmienity - kiedy sprawnie funkcjonował. Niestety, często zawodził.

Transport bagażu, co przyznawały poufnie linie lotnicze, stanowił najslabszy element podróży samolotem. W epoce, w której ludzka pomysłowość potrafiła umieścić w przestrzeni kosmicznej miniaturowy sputnik, pozostawało faktem, że nie można było liczyć na to, że bagaż pasażera samolotu dotrze bezpiecznie do Pine Bluff w Arkansas albo Minneapolis, bądź znajdzie się tam równocześnie z właścicielem. Zdumiewająco dużo bagażu lotniczego, przynajmniej jedna walizka na sto wędrowało w niewłaściwe miejsca, przybywało z opóźnieniem albo w ogóle ginęło. Kierownictwa linii wskazywały z troską na liczne możliwości ludzkiego błędu związane z transportem walizek. Eksperci od efektywności przeprowadzali okresowe badania systemów transportu bagażu, które regularnie usprawniano. Mimo to nikt jeszcze nie wynalazł systemu niezawodnego ani

nawet bliskiego niezawodności. W efekcie wszystkie linie lotnicze na większych lotniskach zatrudniały pracowników zajmujących się wyłącznie tropieniem zaginionego bagażu. Pracownicy ci rzadko próżnowali.

Doświadczony i przezorny podróżny robił, co mógł, to znaczy upewniał się, czy oznakowania, które urzędnicy lub bagażowi przyczepiają do walizek po zgłoszeniu się na lot, wskazują właściwe miejsce przeznaczenia. Nieraz zdarzało się inaczej. Z zadziwiającą częstotliwością w pośpiechu przyczepiano niewłaściwe oznakowania, które po zwróceniu uwagi na pomyłkę zmieniano. Ale i wtedy gdy walizka znikła pasażerowi z oczu, miał on uczucie, że gra na loterii, i od tej chwili mógł się już tylko modlić, by kiedyś gdzieś połączyć się ze swoim bagażem.

Dzisiaj na lotnisku Lincoln, choć nikt jeszcze o tym nie wiedział, już brakowało bagażu na lot numer dwa. Dwie walizki, które powinny pofrunąć do Rzymu, ładowano właśnie do samolotu lecącego do Milwaukee.

Do Złotego Okrętu walizki wpływały już nieprzerwanym strumieniem. Podobnie poczta. Dziś zebrało się cztery tysiące kilogramów przesyłek zapakowanych w kolorowe nylonowe worki, z czego część zaadresowana do miast włoskich: Mediolanu, Palermo, Watykanu, Pizy, Neapolu, Rzymu, zaś reszta do przekazania dalej, w odległe miejsca, których nazwy brzmiały jak wyjęte z opisów podróży Marco Polo... Zanzibar, Chartum, Mombasa, Jerozolima, Ateny, Rodos, Kalkuta...

Cięższa niż zwykle poczta stanowiła nieoczekiwany zysk dla linii Trans America. Właśnie ogłoszono, że samolot linii BOC, którego planowy odlot miał nastąpić krótko przed startem Złotego Okrętu, ma trzygodzinne opóźnienie. Inspektor pocztowej rampy, który bez przerwy śledził plan odlotów i opóźnienia, natychmiast polecił przenieść pocztę z odrzutowca BOC do Boeinga linii Trans America. Linie brytyjskie nie mogły być z tego zadowolone, ponieważ przewóz poczty bardzo się opłacał i stanowił przedmiot ostrej rywalizacji. W urzędach pocztowych lotnisk wszystkie towarzystwa miały swoich umundurowanych przedstawicieli, którzy śledzili przepływ poczty i pilnowali, żeby ich firmie przypadła sprawiedliwa część, albo więcej, odchodzących z lotniska przesyłek. Czasem inspektorzy pocztowi mieli wśród przedstawicieli linii swoich faworytów i robili im ruch w interesie. Jednakże w przypadkach opóźnień przyjaźnie się nie liczyły. Obowiązywała wówczas niezmienna zasada, że poczta leci najkrótszą trasą.

W budynku dworcowym, na niższym piętrze, kilkadziesiąt metrów od Boeinga 707, którego czekał rejs numer dwa, mieścił się ośrodek kontroli lotów linii Trans America. Było to rojne, gwarne zbiorowisko ludzi, biurek, telefonów, dalekopisów, zdalnych zapisywaczy wykresów, z prywatnym łączem telewizyjnym i tablicami informacyjnymi. Pracujący tu ludzie kierowali przygotowaniem do rejsu numer dwa i innych lotów towarzystwa. W takie wieczory jak ten, kiedy śnieżycy wprowadzała bezład w rozkładach lotów, panowało tu piekło, a widok tego wnętrza przypominał redakcję gazety z filmów hollywoodzkich.

W rogu sali znajdowała się dyspozytornia załadunku, biurko, którego blat ginął w morzu papierów, zajmowane przez młodego brodacza o nieprawdopodobnym nazwisku, Fred Phirmphoot. W wolnym czasie Phirmphoot uprawiał amatorsko malarstwo abstrakcyjne. Ostatnio obrzucał farbą płótna i jeździł po nich dziecięcym rowerkiem na trzech kółkach. W czasie weekendów podobno zażywał LSD, a poza tym odznaczał się przykrym zapachem ciała. Dokuczało to pracującym razem z nim w sali ośrodka kolegom, gdzie pomimo mroźnej i wietrznej pogody było ciepło i duszno, toteż nieraz zwracano mu uwagę, żeby się częściej kąpał.

Ale, o dziwo, Phirmphoot miał bystry matematyczny umysł i jego przełożeni zaklinali się, że jest jednym z najlepszych kontrolerów załadunku w branży lotniczej. W tej chwili organizował załadunek samolotu do Rzymu.

- Ta maszynka jest jak taka huśtawka - wyjaśniał czasem swoim znudzonym kumplom. - Jesteś zielony, to huśtnie ci się w tę lub we w tę, albo i na obie strony. Ale nie ze mną takie numery, stary.

Sztuka poległa na właściwym rozłożeniu ciężaru w samolocie, tak żeby punkt podparcia i środek ciężkości znalazły się w ustalonych miejscach, a skutkiem tego samolot utrzymywał równowagę i stabilność w locie. Phirmphoot obliczał, ile ładunku można umieścić w samolocie do Rzymu (a także i w innych) i jak go rozłożyć. Ani jeden z worków pocztowych, żaden przewożony przedmiot nie mógł spoczywać w ładowni samolotu bez jego pozwolenia. Jednocześnie dbał o to, żeby upchać ich jak najwięcej.

- Podróż z Illinois do Rzymu jest, bracie, długa jak spaghetti - mawiał. - Nie opłaca się wozic marmolady.

Posługiwał się zestawieniami, wykazami ładunku, listami pasażerów, tabelami,

sumatorem, informacjami z ostatniej chwili, przenośnym radiotelefonem, trzema telefonami i niesamowitym instynktem.

Inspektor rampy poprosił właśnie przez radiotelefon o pozwolenie na załadowanie do przedniej komory następnych stu pięćdziesięciu kilogramów poczty.

- Kapuję - potwierdził Phirmphoot.

Przełożył papiery i sprawdził listę pasażerów, która wydłużyła się w ciągu ostatnich dwu godzin. Towarzystwa lotnicze zakładały, że przeciętny pasażer waży w zimie siedemdziesiąt sześć i pół kilograma, a w lecie cztery i pół kilo mniej. Ta przeciętna zawsze się sprawdzała, z jednym wyjątkiem: gdy leciała drużyna futbolowa. Krzepcy piłkarze wywracali do góry nogami wszelkie obliczenia i w takich razach dyspozytorzy załadunku dodawali swoje własne kalkulacje, uzależnione od tego, w jakim stopniu znali lecący zespół. Baseballiści i hokeiści nie przysparzali kłopotów. Jako mniejsi, mieścili się w granicach przeciętnej. Dzisiaj wykaz pasażerów lotu numer dwa, wskazywał, że lecą wyłącznie zwykli podróżni.

- Zgoda na tę pocztę, stary - odparł Fred przez radiotelefon. - Ale przenieście tę trumnę do tylnej komory. Sądząc po specyfikacji, nieboszczyk był grubasem. Poza tym macie tam zaparkowany generator do Westinghouse'a. Umieście go pośrodku. Resztę ładunku ułóżcie wokół niego.

Problemy Freda zwiększyło żądanie załogi samolotu dopompowania jeszcze jednej tony paliwa do zwykłego zapasu przeznaczonego na kołowanie i jazdę po ziemi. Przed startem wszystkie samoloty musiały dziś długo czekać na polu wzlotów z zapalonymi silnikami. Silnik odrzutowy pracujący na ziemi pochłania paliwo jak spragniony słoń, a kapitanowie Demerest i Harris nie chcieli marnować cennych galonów, które mogły się przydać w drodze do Rzymu. Równocześnie Phirmphoot musiał uwzględnić, że nie całe dodatkowe paliwo, które wpompowywano właśnie do zbiorników na skrzydłach N-731-T, zostanie spalone przed startem. Dlatego część należało dodać do całkowitej wagi samolotu przy odlocie. Pytanie tylko: jaką?

Waga brutto startującego samolotu podlegała ograniczeniom dyktowanym względami bezpieczeństwa, ale przy każdym locie dążono do przewiezienia jak największego ładunku, żeby jak najwięcej zarobić. Brudne palce Freda tańczyły po sumatorze dokonując pośpiesznie obliczeń. Zastanawiał się nad wynikiem, przeczesując

palcami brodę, a jego ciało wydawało zapach jeszcze bardziej intensywny niż zazwyczaj.

Decyzja o uzupełnieniu paliwa była jedną z wielu, jakie kapitan Demerest podjął w ciągu ostatnich trzydziestu minut, albo raczej pozwolił podjąć kapitanowi Harrisowi, a potem, jako pilot kontroler, na którym spoczywała ostateczna odpowiedzialność, zaakceptował. Bardzo mu odpowiadała dzisiejsza bierna rola, to, że ktoś inny wykonuje większość pracy, nie uszczuplając w najmniejszym stopniu jego władzy. Jak dotąd, nie miał nic do zarzucenia decyzjom Harrisa, i nic dziwnego, bo doświadczenie i staż partnera niemal dorównywały jego własnym.

Kiedy spotkali się dziś po raz drugi w hangarze w pokoju dla załóg, Harris był ponury i naburmuszony. Demerest z rozbawieniem spostrzegł, że włożył przepisową koszulę, tyle że nieco przymała i że co jakiś czas sięga ręką do kołnierzyka, żeby go rozluźnić. Harrisowi udało się zamienić na koszulę z jakimś uprzejmym pierwszym oficerem, który potem z prawdziwą ochotą opowiedział o tym swojemu kapitanowi.

Jednakże po kilku minutach Harris odprężył się. Jako rasowy zawodowiec zdawał sobie sprawę, że załoga nie może działać sprawnie, kiedy w kabinie pilotów panuje wrogość.

W pokoju dla załóg obaj kapitanowie zajrzeli do swoich przegródek na korespondencję, gdzie zwykle czekał na nich plik przesyłek, a wśród nich biuletyny ich linii, które musieli przeczytać przed lotem. Pozostałe zawiadomienia od szefa pilotów, opieki lekarskiej, ośrodka badań, biura kartograficznego i innych mogli zabrać ze sobą do domu i przeczytać później.

Podczas kiedy Harris wpisywał kilka poprawek do książki lotów, którą Demerest obiecał później sprawdzić, jego zwierzchnik studiował grafik.

Grafik lotów sporządzano co miesiąc. Podawał on daty lotów, kapitanów oraz pierwszych i drugich oficerów, a także trasy. Podobny grafik wisiał w pokoju stewardes mieszczącym się dalej w korytarzu.

Co miesiąc każdy pilot zgłaszał, jaką trasę chciałby latać, przy czym pierwszeństwo wyboru mieli najstarsi stopniem i stażem. Demerest nieodmiennie otrzymywał rejsy, o które zabiegał, tak samo jak Gwen, podobnie wysoko jak on wśród pilotów stojąca w hierarchii służbowej stewardes. To właśnie system zgłoszeń umożliwiał pilotom i stewardesom planowanie wspólnych przerw w rejsach.

Harris skończył nanosić pośpieszne poprawki w książce lotów.

- Książkę masz chyba w porządku, Anson - powiedział z uśmiechem Demerest. - Rozmyśliłem się i nie będę jej sprawdzał.

Poza lekkim zaciśnięciem ust Harris nie dał nic po sobie poznać.

Dołączył do nich drugi oficer wyznaczony na ich lot, młody porucznik, C. Jordan. Jordan był mechanikiem pokładowym, a także wykwalifikowanym pilotem. Chudy, kanciasty, z posępną twarzą o zapadniętych policzkach, zawsze wyglądał tak, jakby potrzebował solidnego posiłku. Stewardesy podsuwały mu fury jedzenia, ale to nic nie pomagało.

Pierwszemu oficerowi, który leciał zwykle jako zastępca Demeresta, tym razem polecono zostać w domu, chociaż zgodnie z umową zbiorową miał otrzymać pełne wynagrodzenie za lot w obie strony. Pod jego nieobecność część obowiązków spadała na Demeresta, reszta na Jordana. Pilotować miał głównie Harris.

- Dobra, chodźmy - powiedział Demerest do dwóch pozostałych.

Przy wejściu do hangaru stał z zaparowanymi oknami zaśnieżony autobus dla załogi. Pięć stewardes na lot do Rzymu siedziało już w środku i kiedy weszli Demerest z Harrisem, a za nimi Jordan, powitał ich chór głosów: "Dobry wieczór, panie kapitanie... dobry wieczór, panie kapitanie". Wejściu pilotów towarzyszył tuman śniegu i podmuch wiatru. Kierowca autobusu pośpiesznie zamknął drzwi.

- Cześć, dziewczyny - powitał je Demerest, skinął wesoło ręką i puścił oko do Gwen.

- Dobry wieczór - powitał je bardziej konwencjonalnie Harris.

Wiatr uderzał w autobus prowadzony ostrożnie przez kierowcę po oczyszczonej przez pługi drodze okrężnej, po której obu stronach wznosiły się wysokie zwały śniegu. Lotnisko obiegła już wiadomość o przygodzie, jaka wcześniej spotkała ciężarówkę linii United wiozącą jedzenie, w związku z czym wszyscy kierowcy zachowywali dużą ostrożność. Kiedy autobus zbliżał się do celu, jasne światła dworca służyły mu w ciemności jako latarnie kierunkowe. W oddali na płycie lotniska płynął bez przerwy strumień startujących i lądujących samolotów.

Autobus stanął i załoga wysypała się z niego dając nurka w najbliższe drzwi. Znajdowali się w zajmowanym przez linie Trans America skrzydle dworca, na niższym

piętrze. Wejścia dla pasażerów odlatujących, w tym czterdzieste siódme, gdzie przygotowywano samolot do Rzymu, mieściły się wyżej.

Stewardesy poszły dopełnić obowiązujących przed odlotem formalności, a trzech piloci udali się do dyspozytorni lotów międzynarodowych.

Dyspozytor, jak zwykle, przygotował teczkę ze skomplikowanymi informacjami, potrzebnymi załozce. Rozłożył ją na kontuarze, a piloci zaczęli studiować jej zawartość. Za kontuarem kilku pracowników zbierało wiadomości z całego świata o trasach lotniczych, warunkach panujących na lotniskach i pogodzie - dla potrzeb innych samolotów linii Trans America lecących za granicę. Podobna dyspozytornia dla lotów krajowych mieściła się w tym samym korytarzu.

To właśnie wtedy Harris postukał cybuchem fajki we wstępny raport o obciążeniu i poprosił o dodatkową tonę paliwa na kołowanie. Spojrzał na Jordana, który sprawdzał wykresy zużycia paliwa, i na Demeresta. Obaj skinęli głowami na znak zgody i dyspozytor napisał odręczne zlecenie, które miało zostać przekazane do biura paliw na rampie.

Do ich czwórki dołączył meteorolog, blady, młody człowiek w okularach bez oprawki, nadających mu uczony wygląd - sprawiał wrażenie, że sam rzadko wychodzi na świeże powietrze.

- Z czym tam dzisiaj wyskoczyły komputery, John? - spytał Demerest. - Z czymś lepszym niż tutaj, mam nadzieję.

Coraz częściej lotnicze prognozy pogody i plany lotów były dziełem komputerów. Trans America i inne linie lotnicze wciąż jeszcze wykorzystywały ludzi jako pośredników między komputerami i załogami, ale przewidywano, że meteorologowie niedługo znikną.

Meteorolog rozpostarł kilka odbitek map pogody i potrząsnął głową.

- Niestety, z niczym lepszym aż do połowy Atlantyku - powiedział. - Tutaj pogoda wkrótce się poprawi, ale ponieważ lecicie na wschód, dogonicie tę, która stąd odeszła. Śnieżycą, w zasięgu której się znajdujemy, rozciąga się aż do Nowej Fundlandii i dalej. - Powiódł wskazówką po szerokim pasie otaczającym burzę śnieżną. - Nawiasem mówiąc, leżące na waszej trasie lotniska w Detroit i Toronto nie są w stanie przyjmować samolotów i zostały zamknięte.

Dyspozytor przeleciał wzrokiem po kartce dalekopisu, którą podał mu urzędnik.

- W Ottawie to samo - wtrącił. - Właśnie zamykają lotnisko.

- Druga połowa Atlantyku wygląda dobrze - ciągnął meteorolog. - Jak widać, miejscami na południu Europy występują burze, ale przy waszej wysokości nie macie się czym przejmować. W Rzymie jest bezchmurnie i słonecznie i taka pogoda powinna się utrzymać przez kilka dni.

Demerest pochylił się nad mapą południowej Europy.

- A w Neapolu? - spytał.

Meteorolog zdziwił się.

- Przecież pan tam nie leci - odparł.

- Nie, ale jestem ciekaw.

- Znajduje się w tym samym obszarze wysokiego ciśnienia co Rzym. Pogoda będzie dobra.

Demerest uśmiechnął się.

Młody meteorolog wdał się w rozprawę na temat temperatur, stref wysokiego i niskiego ciśnienia oraz górnych wiatrów. Przez część lotów przebiegającą nad Kanadą zalecał obranie kursu bardziej na północ niż zwykle, żeby uniknąć silnych przeciwnych wiatrów, które napotkaliby lecąc bardziej na południe. Słuchali go uważnie. Bez względu na to, czy obliczeń dokonał człowiek, czy komputer, wybór najkorzystniejszych wysokości i tras przypomniał partię szachów, w której rozum mógł zatriumfować nad siłami przyrody. WSzystkich pilotów w tym szkolono, podobnie jak zatrudnionych przez towarzystwa lotnicze synoptyków, którzy bardziej nastawiali się na potrzeby poszczególnych linii niż ich koledzy z państwowego Biura Meteorologicznego.

- Zalecam wam, żebyście najszybciej jak tylko pozwoli wam na to ładunek paliwa, weszli na pułap trzydziestu trzech tysięcy stóp - ciągnął meteorolog.

Jordan sprawdził swoje wykresy. Zanim N-731-T wespnie się tak wysoko, musieli spalić część dużego z początku ładunku paliwa.

- Powinniśmy osiągnąć wysokość trzydziestu trzech tysięcy stóp koło Detroit - powiadomił ich po chwili.

Harris skinął głową. Jego złoty długopis śmigał po papierze, kiedy wypełniał plan lotu, który za kilka minut miał oddać w biurze kontroli ruchu lotniczego. Kontrola ruchu

miała mu odpowiedzieć, czy podane przez niego wysokości są wolne, a jeżeli nie, to z jakich może skorzystać. Demerest, który normalnie przygotowałby plan lotu sam, rzucił okiem na wypełniony przez Harrisa formularz i podpisał go.

Wszystkie przygotowania do rejsu numer dwa szły jak na razie dobrze. Pomimo burzy wyglądało na to, że Złoty Okręt, duma linii Trans America, odleci punktualnie.

Kiedy weszli na pokład, przywitała ich Gwen.

- Słyszeliście? - spytała.

- O czym? - zdziwił się Harris.

- Odlot przełożony o godzinę. Kontroler biletów właśnie otrzymał wiadomość.

- Psiakrew! - zaklął Demerest. - Jasna cholera!

- Sporo pasażerów jest podobno w drodze na lotnisko, ale utknęli, jak się domyślam, z powodu śniegu - powiedziała Gwen. - Kilku telefonowało i kontrola odlotów postanowiła na nich zaczekać.

- Czy wsiadanie pasażerów też odłożono? - powiedział Harris.

- Tak, panie kapitanie. Nie zapowiedziano jeszcze naszego lotu. Ogłoszą go najwcześniej za pół godziny.

- No cóż, wobec tego możemy sobie odpocząć - powiedział Harris wzruszając ramionami i kierując się do kabiny pilotów.

- Jeśli chcecie, przyniosę wam kawy - zaofiarowała się Gwen.

- Napiję się na dworcu - oznajmił Demerest i skinął jej głową. - A może pójdziesz ze mną?

Zawahała się.

- Właściwie mogę iść - powiedziała.

- Niech pani idzie - rzekł Harris. - Któraś z dziewcząt poda mi kawę. Poza tym jest dużo czasu.

Wkrótce potem Gwen szła u boku Demeresta stukając obcasami i dotrzymując mu tempa, kiedy wielkimi krokami przemierzał skrzydło dworca zajmowane przez dział odlotów linii Trans America. Podążali w stronę głównej hali dworca.

Demerest pomyślał, że godzina zwłoki może się w końcu okazać nie całkiem stracona. Aż do tej chwili, mając głowę zaprzątniętą czekającym go lotem, odsuwał od siebie wszelkie myśli o ciąży Gwen. Ale przy kawie i papierosie nadarzała się okazja,

żeby podjąć tamtą dyskusję. Liczył na to, że uda mu się teraz poruszyć temat usunięcia ciąży.

8.

D.O. Guerrero nerwowo zapalił kolejnego papierosa od niedopałka poprzedniego. Ręce wyraźnie mu się trzęsły, choć usiłował nad tym zapanować. Był podniecony, napięty, niespokojny. Tak jak wcześniej, kiedy montował swoją bombę z dynamitu, czuł na twarzy i pod koszulą strumyczki potu.

Martwił się o czas, czas, jaki pozostawał do startu samolotu do Rzymu. Uciekał on nieubłaganie jak piasek przesypujący się w klepsydrze.

Guerrero siedział w autobusie jadącym na lotnisko. Pół godziny temu autobus wjechał na autostradę Kennedy'ego, skąd normalnie po piętnastu minutach szybkiej jazdy docierało się do portu lotniczego. Dzisiaj jednak ruch na tej autostradzie, jak na wszystkich w stanie Illinois, został zahamowany przez śnieżycę i powstały korki. Chwilami ruch uliczny zamierał, a chwilami samochody posuwały się zaledwie o centymetry.

Przed odjazdem ze śródmieścia kilkunastu pasażerów autobusu, lecących bez wyjątku do Rzymu, zawiadomiono o godzinnym opóźnieniu startu ich samolotu. Ale i tak przy obecnym tempie jazdy zanosilo się, że na lotnisku znajdą się za dwie albo trzy godziny.

Inni pasażerowie też się tym martwili.

Podobnie jak Guerrero, zgłosili się na lot w śródmiejskim oddziale linii Trans America w Loop. Stawili się tam z dużym zapasem czasu, ale w tej chwili wobec rosnącego spóźnienia zastanawiali się na głos, czy ich samolot będzie na nich czekał w nieskończoność.

Kierowca autobusu nie dodawał im otuchy. W odpowiedzi na pytania oświadczył, że zazwyczaj jeżeli autobus ze śródmiejskiego dworca się spóźnia, wstrzymują odlot aż do jego przyjazdu. Ale jeśli warunki są naprawdę złe, tak jak dzisiaj, wszystko może się zdarzyć. Linie lotnicze mogą przypuszczać, że autobus utknął w drodze na wiele godzin, a wobec tego samolot odleci. Dodał też, że sądząc po garstce osób w autobusie, większość pasażerów na lot do Rzymu jest już chyba na lotnisku. Wyjaśnił, że przy lotach zagranicznych zdarza się to często. Rodziny odprowadzające pasażerów odwożą ich na lotnisko samochodami.

Dyskusja ogarnęła cały autobus, choć chudy, tyczkowaty Guerrero, zgarbiony w swoim fotelu, nie brał w niej udziału. Większość pozostałych pasażerów wyglądała na turystów, z wyjątkiem gadatliwej rodziny włoskiej, małżeństwa z kilkorgiem dzieci, która trajkotała w ojczystym języku.

- Ludzie, nie ma co się martwić na zapas - pocieszył pasażerów przed paru minutami kierowca. - Zdaje się, że przed nami trochę się rozluźnia. Może akurat zdążymy.

Ale jak dotąd autobus nie nabrał szybkości.

Guerrero siedział sam na dwuosobowym siedzeniu, trzy rzędy za kierowcą. Bezcenną teczkę trzymał mocno na kolanach. Pochylił się, jak to już zrobił kilkakrotnie, żeby przejrzeć ciemność przed autobusem. Ale w dwu bliźniaczych wycinkach koła utworzonego przez duże wycieraczki widział tylko nieskończony sznur samochodowych świateł, niknący w śnieżycy. Pocił się, ale blade, cienkie wargi miał suche. Zwilżył je językiem.

Wcale go nie urządziło, że dojadą na lotnisko "akurat" na czas. Potrzebował jeszcze co najmniej dziesięciu, piętnastu minut, żeby wykupić ubezpieczenie na lot. Przeklinał siebie w duchu za to, że nie wybrał się na lotnisko wcześniej i nie wykupił niezbędnej polisy z dużym zapasem czasu. Wykupienie jej w ostatniej chwili, jak początkowo planował, żeby zmniejszyć do minimum ryzyko, wydawało mu się dobrym pomysłem. Nie przewidział jednak, że zrobi się taka pogoda, a powinien był to uwzględnić, zważywszy na porę roku. Właśnie takie przeoczenia jakiegoś ważnego zmiennego czynnika prześladowały go w jego przedsięwzięciach, raz po raz obracając wniwecz imponujące projekty. Sęk w tym, że ilekroć coś planował, przekonywał siebie, że wszystko ułoży się dokładnie tak, jak na to liczy. Pomyślał ponuro, że nie umie wyciągać nauk z własnych doświadczeń.

Wyobrażał sobie, że kiedy dotrze na lotnisko, przy założeniu, że samolot do Rzymu jeszcze nie odleciał, pójdzie do stanowiska linii Trans America, zgłosi swoją obecność i będzie nalegał, żeby mu dano czas na wykupienie przed odlotem ubezpieczenia. Wiązało się to jednak z tą jedną rzeczą, której chciał uniknąć - ze zwróceniem na siebie uwagi, tak jak już to zrobił dopuściwszy się najgłębszego z przeoczeń.

Nie zabrał ze sobą bagażu, poza małą, cienką teczką dyplomatką, w której miał bombę z dynamitu.

- Czy to pański bagaż? - spytał go urzędnik przyjmujący pasażerów zgłaszających się na lot w oddziale śródmiejskim i wskazał duży stos walizek należący do mężczyzny stojącego za nim w kolejce.

- Nie - odpowiedział Guerrero i po chwili wahania uniósł swoją małą teczkę. - Mam... tylko to.

Urzędnik zrobił zdziwioną minę.

- Leci pan do Rzymu bez niczego? Rzeczywiście nie obciąża się pan specjalnie - powiedział i wskazał na teczkę. - Życzy pan sobie nadać to na bagaż?

- Nie, dziękuję - odparł.

Jedynę, czego w tej chwili pragnął, to otrzymać bilet, odejść od okienka i nie rzucając się w oczy zająć miejsce w autobusie. Ale urzędnik po raz drugi spojrział na niego z zaciekawieniem, więc Guerrero nabrał pewności, że go zapamiętano. Sobie zawdzięczał, że wrył się facetowi na trwałe w pamięć, a wszystko dlatego, że zapomniał zabrać walizki, co mógł przecież z łatwością zrobić. Oczywiście postąpił odruchowo. On jeden, w przeciwieństwie do innych, wiedział, że samolot do Rzymu nie dotrze do celu. Dlatego nie był mu potrzebny bagaż. Powinien go jednak mieć dla kamuflażu. Przewidywał, że w śledztwie, które nieuchronnie odbędzie się po zniknięciu samolotu, fakt, że jeden z pasażerów wsiadł bez bagażu, zostanie zapamiętany i skomentowany. Umocniłoby to podejrzenia wobec jego osoby, jakie by do tego czasu mogli powziąć prowadzący śledztwo.

Co jednak można udowodnić, jeżeli nie będzie szczątków? - uspokoił się w duchu.

Nic! Ci z ubezpieczeń będą musieli zapłacić.

Czy ten autobus nigdy nie dojedzie na lotnisko? - irytował się.

Dzieci włoskiego małżeństwa hałasując biegały tam i z powrotem w przejściu między siedzeniami. Kilka rzędów dalej ich matka wciąż trajkotała po włosku do ojca. Na rękę trzymała niemowlę, które zanosilo się od płaczu. Żadne z nich nie zwracało na to najmniejszej uwagi.

Guerrero miał nerwy napięte. Chętnie chwyciłby tego bachora i udusił go.

Wrzasnąłby do tamtych: “Zamknijcie się! Zamknijcie!”

Nie czuli tego?... Czy ci durnie nie zdawali sobie sprawy, że nie pora na głupie paplanie... Nie pora, skoro cała jego przyszłość, a przynajmniej przyszłość jego rodziny... powodzenie tak starannie opracowanego planu... wszystko, ale to wszystko zależy od dotarcia z zapasem czasu na lotnisko.

Jedno z biegających dzieci, pięcio- czy sześćioletni chłopiec o ładnej, inteligentnej twarzy, potknął się w przejściu i upadł na puste siedzenie obok Guerrero. Łapiąc równowagę wyciągnął rękę i potracił teczkę leżącą na jego kolanach. Teczka zsunęła się na bok - Guerrero chwycił ją. Udało mu się złapać teczkę, zanim spadła; z twarzą wykrzywioną w szkaradnym grymasie i ręką uniesioną do uderzenia obrócił się do chłopca.

Mały popatrzył na niego rozszerzonymi oczami.

- Scusi - powiedział cicho.

Guerrero z trudem opanował się. Pomyślał, że inni pasażerowie mogą go obserwować. Jeżeli nie zachowa ostrożności, znów ściągnie na siebie uwagę. Szukając na chybił-trafił w pamięci jakichś słów zasłyszanych od pracujących kiedyś u niego na budowie Włochów, powiedział nieskładnie:

- etropo rumorosa.

Chłopiec skinął głową z powagą.

- Si - potwierdził, nie ruszając się z miejsca.

- W porządku - rzekł Guerrero. - To wszystko. Uciekaj! Se ne vada!

- Si - powtórzył chłopiec.

Patrzył niepokojąco wprost na niego i na krótko do świadomości Guerrero dotarła myśl, że i to dziecko, i inne znajdą się na pokładzie samolotu do Rzymu. Tak, ale to nic nie zmienia, pomyślał. Nie wolno się rozklejać. Nic już nie zmieni jego zamiarów. A zresztą, kiedy to się stanie, kiedy pociągnie za sznurek przy teczce i samolot się rozerwie, będzie po wszystkim, zanim ktokolwiek, a zwłaszcza dzieci, zdąży się zorientować.

Chłopiec obrócił się i poszedł na tył autobusu do matki.

Autobus jechał szybciej, nareszcie!... I stale przyśpieszał! W przedzie przez szybę Guerrero widział, że na jezdni zrobiło się luźniej, a światła pojazdów posuwają się prędko. Może... może akurat... dojadą na tyle wcześniej, że zdąży wykupić ubezpieczenie

bez potrzeby zwracania na siebie uwagi. Ale czasu nie pozostało wiele. Liczył, że przy okienku nie będzie kolejki.

Zauważył, że włoskie dzieci wróciły na swoje miejsca, więc pogratulował sobie, że przed chwilą nie ściągnął na siebie uwagi. Gdyby uderzył chłopca, do czego omal nie doszło, ludzie podnieśliby krzyk. Przynajmniej tego uniknął. Wciąż jednak żałował, że wpadł w oko przy zgłoszeniu się na lot, chociaż po zastanowieniu doszedł do wniosku, że taką szkodę można naprawić.

A jeżeli nie?

Zaczęło go to gnębić.

Przypuśćmy, że urzędnik, którego zdziwił brak bagażu, po odjeździe autobusu przypomniał sobie całe wydarzenie. Guerrero wiedział, że widać było wtedy po nim zdenerwowanie. Przypuśćmy, że urzędnik spostrzegł to i nabrał podejrzeń. Mógł o tym komuś powiedzieć, może swojemu zwierzchnikowi, a ten być może zadzwonił już na lotnisko. W tej chwili ktoś - policja - może czeka na autobus po to, żeby go przesłuchać, otworzyć i skonfiskować jego małą teczkę z obciążającym dowodem w środku. Po raz pierwszy dopuścił do siebie myśl o tym, co by było, gdyby go złapali. Aresztowano by go, wtrącono do więzienia. Pomyślał, że nim do tego dopuści - pociągnie za sznurek przy teczce i wysadzi siebie razem ze wszystkimi, co będą w pobliżu, w powietrze. Sięgnął ręką. Wymacał pętlę sznurka i chwycił ją. To go pokrzepiło... Postanowił myśleć przez chwilę o czymś innym. Ciekaw był, czy Inez znalazła już jego liścik.

Znalazła.

Zmęczonym krokiem Inez Guerrero weszła do nędznego mieszkania na Pięćdziesiątej Pierwszej ulicy, zsunęła uwierające ją buty i zdjęła płaszcz i chustkę, przemoczone śniegiem. Czowała nadciągające przeziębienie i przemożne zmęczenie. Praca kelnerki, którą wykonywała, szła jej dziś ciężiej niż zwykle, klienci byli gorsi, a napiwki mniejsze. Poza tym jeszcze do niej nie przywykła, więc źle ją znosiła.

Przed dwoma laty, kiedy mieszkali komfortowo w wygodnym domu na przedmieściu, Inez, choć nie obdarzona wielką urodą, dbała o siebie i miło było na nią popatrzeć. Od tamtej pory czas i okoliczności życiowe odcisnęły na niej piętno. Gdyby dziś była w tamtym domu, szukałaby ulgi w gorącej kąpieli, która zawsze uspokajała ją w trudnych chwilach, a tych w jej małżeństwie nie brakowało. Chociaż w korytarzu

znajdowało się coś w rodzaju łazienki, wspólnej dla trzech lokatorów, była ona nie ogrzana, ze ścian złaziła farba, a piec gazowy trzeba było karmić ćwierćdolarówkami. Myśl o tym odebrała jej chęć na kąpiel. Postanowiła, że posiedzi chwilę w obskurnym pokoju, a potem pójdzie spać. Nie miała pojęcia, gdzie jest mąż.

Działo się to jakiś czas przedtem, nim spostrzegła leżącą na stole kartkę.

“Nie będzie mnie w domu kilka dni. Wyjeżdżam. Spodziewam się wkrótce dobrych wiadomości, które cię zdziwią.”

Niewiele mogło ją zaskoczyć, jeśli chodziło o męża. Zawsze zachowywał się nieobliczalnie, a ostatnio w sposób pozbawiony sensu. Dobre wieści niewątpliwie byłyby niespodzianką, ale nie mogła w nie uwierzyć. Zbyt wiele widziała planów męża załamujących się i walących w gruzy, żeby uwierzyć, że coś jeszcze może mu się udać.

A jednak pierwsze zdanie zdziwiło ją. Gdzie się wybierał D.O na “kilka dni”. Równie zagadkowe było, skąd zamierza wziąć pieniądze. Przedwczoraj wieczorem zebrali ostatnie grosze, wszystko co mieli. Uzbierało się tego dwadzieścia dwa dolary z centami. Oprócz tych pieniędzy pozostała im już tylko jedna rzecz warta zastawienia - należący do Inez pierścionek jej matki, z którym aż do tej pory nie chciała się rozstać. Mogło się to wkrótce okazać konieczne.

Z tych dwudziestu dolarów z kawałkiem wzięła czternaście na życie i symboliczną sumę na poczet komornego. Widziała rozpacz na twarzy męża, kiedy chował do kieszeni pozostałe osiem dolarów i drobne.

Postanowiła przestać sobie łamać głowę i położyć się spać, jak zaplanowała. Była zbyt zmęczona nawet na to, żeby się martwić, jak powodzi się jej dzieciom, chociaż od przeszło tygodnia nie miała wiadomości od siostry z Cleveland, u której mieszkały. Zgasiła jedyną lampę w pokoju i weszła do ciasnej, obskurnej sypialni.

Nie mogła znaleźć koszuli nocnej. Część zawartości rozwalającego się kufra z ubraniami wyglądała, jakby w niej grzebano. W końcu znalazła swoją koszulę w szufladzie, wraz z trzema koszulami męża. Innych nie miał - a więc nie wziął ubrania na zmianę. Wpadła jej w oko złożona żółta kartka leżąca pod jedną z koszul. Wyjęła ją.

Był to wypełniony na maszynie druk. Trzymała w ręku kopię sporządzoną przez kalkę. Kiedy zobaczyła, co to jest, nie wierząc własnym oczom usiadła na łóżku. By upewnić się, że się nie myli, ponownie odczytała treść druku.

Była to umowa-rachunek za bilet na raty, zawarta przez linie Trans America z D.O. "Buerrero". Zauważyła, że przekreślono nazwisko. Dokument stwierdzał, że "Buerrero" otrzymał bilet powrotny do Rzymu na przelot klasą turystyczną, że wpłacił z góry czterdzieści siedem dolarów i zobowiązuje się niniejszym do uiszczenia reszty, czyli czterystu dwudziestu siedmiu dolarów plus procenty, w ratach rozłożonych na dwadzieścia cztery miesiące.

Przecież to absurd, pomyślała.

Wpatrywała się oszołomiona w żółty druk. Przez głowę przebiegały jej pytania, jedno za drugim.

Po co mu w ogóle bilet lotniczy? A jeśli już, to dlaczego do Rzymu? No, a pieniądze? W żaden sposób nie spłaci rat - co zresztą do niego pasuje. Ma mnóstwo innych zobowiązań, których nie jest w stanie spłacić. Nigdy nie przejmował się długami tak jak ja. Ale oprócz kwestii długu, skąd wziął te wpłacone z góry czterdzieści siedem dolarów? Na rachunku jest pokwitowanie pieniędzy, a więc rzeczywiście zostały wpłacone. A przecież dwa dni temu oświadczył, że nie ma więcej pieniędzy ponad to, co wspólnie zebraliśmy. Wiem, że jest zdolny wobec mnie do wszystkiego, ale nie kłamstwa.

Skądś jednak wziął te pieniądze. Tylko skąd?

Nagle przypomniała sobie o pierścionku, złotym, z brylantem osadzonym w platynie. Jeszcze przed kilkoma tygodniami nosiła go stale, lecz ostatnio obrzękły jej dłonie, więc go zdjęła i schowała do pudełeczka w szufladzie sypialni. Po raz drugi tego wieczoru przeszukała szuflady. Znalazła pudełko - puste. A więc żeby zdobyć czterdzieści siedem dolarów, D.O. zastawił pierścionek.

Z początku ogarnął ją żal. Pierścionek wiele dla niej znaczył. Był ostatnim cienkim ogniwem łączącym ją z przeszłością, z rozproszoną rodziną, ze zmarłą matką, której pamięć czciła. A patrząc bardziej realistycznie, pierścionek ten, choć nie tak znów cenny, stanowił ostatnią deskę ratunku. Kiedy leżał, wiadomo było, że bez względu na to, jak źle się sprawy potoczą, pozwoli im on przeżyć jeszcze kilka dni. Teraz przepadł, a wraz z nim to niewielkie zabezpieczenie, jakie stanowił.

Ale co z tego, że wiedziała, skąd się wzięła wpłata na bilet lotniczy, skoro nie umiała odpowiedzieć na pytanie "dlaczego"! Dlaczego podróż samolotem? I dlaczego do

Rzymu?

Siedząc cały czas na łóżku Inez oddała się drobiazgowym rozważaniom. Chwilowo zapomniała o zmęczeniu.

Nie grzeszyła inteligencją. Inaczej nie wytrzymałaby pewnie blisko dwudziestu lat małżeństwa z Guerrero. I nie zostałaby kelnerką w kawiarni, pracującą za marne wynagrodzenie. Czasem jednak, myśląc wolno i rozważnie, a jednocześnie kierując się instynktem, wyciągała właściwe wnioski. Zwłaszcza tam, gdzie chodziło o jej męża.

W tej chwili raczej instynkt niż rozum ostrzegł ją, że Guerrero ma kłopoty, i to kłopoty poważniejsze od tych, jakie dotąd były ich udziałem. Przekonały ją o tym dwie rzeczy: nienormalne zachowanie męża i długość zamierzonej podróży. W jego obecnej sytuacji podróż do Rzymu mogła oznaczać szaleńcze i desperackie przedsięwzięcie. Inez poszła do pokoju po list i jeszcze raz go przeczytała. W ciągu wielu lat ich małżeństwa otrzymała od męża niejeden list. Czuła jednak, że za tym listem kryje się zupełnie inna treść.

Nic więcej nie potrafiła wymyślić. Ale miała przeczucie, przeświadczenie rosnące z każdą minutą, że na pewno jest coś takiego, że powinno być coś takiego, co mogłaby zrobić.

Nie przyszło jej do głowy, żeby całkowicie się wyrzec D.O., pozostawić na pastwę tego, co wyniknie z jego nowego szaleństwa. Była z gruntu prostoduszna i miała nieskomplikowaną naturę. Przed osiemnastu laty wzięła Guerrero za męża “na dobre i na złe”. Fakt, iż okazało się, że głównie “na złe”, nie zwalniał Inez, w jej mniemaniu, z obowiązków żony.

Prowadziła dalej swoje ostrożne i wyważone rozmyślania. Doszła do wniosku, że przede wszystkim należy się dowiedzieć, czy D.O. już odleciał. Jeżeli nie, być może zdąży go jeszcze powstrzymać. Nie wiedziała, o ile wcześniej od niej wyszedł, ani ile godzin temu napisał list. Spojrzała ponownie na żółty druk. Nie było daty ani godziny odlotu, ale mogła przecież zatelefonować do linii Trans America. W największym pośpiechu zaczęła wkładać ubranie, które dopiero co zdjęła.

Buty ją uwierały, a przemoczony płaszcz był nieprzyjemny, kiedy wąskimi schodami schodziła na dół. Do nędznego korytarza na parterze przez szparę pod frontowymi drzwiami nawiało śniegu, który przykrył podłogę z nagich desek.

Stwierdziła, że zaspasy na ulicy są jeszcze głębsze, niż kiedy wchodziła, a zimny bezlitosny wiatr cisnął jej w twarz tuman śniegu.

Nie mieli w mieszkaniu telefonu. Mogła wprawdzie skorzystać z automatu w jadalni na parterze, ale chciała uniknąć spotkania z właścicielem, do którego należał również dom. Zagroził im, że jeżeli do jutra nie zapłacą całego zaległego komornego, wyrzuci ich z mieszkania. Było to coś, o czym wzbraniała się dziś myśleć, a czemu miała sprostować sama, gdyby mąż nie zjawił się do jutra rana.

Drogeria z automatem znajdowała się przy drugiej przecznicy. Inez skierowała się tam, brnąc przez głęboki śnieg po nie oczyszczonych chodnikach.

Była za kwadrans dziesiąta.

Z automatu w drogerii dzwoniły dwie nastolatki i czekała prawie dziesięć minut. Kiedy wykręciła numer linii Trans America, głos z taśmy poinformował ją, że wszystkie połączenia z biurem rezerwacji są zajęte, i prosił, żeby czekać. Czekala więc i nagranie powtórzyło się kilka razy, zanim jakaś kobieta przedstawiła się energicznie jako panna Young i spytała, czym może służyć.

- Proszę pani, chcę się dowiedzieć o loty do Rzymu - powiedziała Inez,

Jak za naciśnięciem guzika panna Young odpowiedziała jej, że linie Trans America mają bezpośrednie loty do Rzymu we wtorki i piątki, a połączenia przez Nowy Jork są codziennie i czy życzy sobie zarezerwować miejsce już teraz.

- Nie - odparła Inez. - Nie, ja nie lecę. Chodzi o mojego męża. Powiedziała pani, że jeden lot jest w piątek... to znaczy dzisiaj?

- Tak, proszę pani. Rejs numer dwa, Złoty Okręt. Samolot odlataje o dziesiątej wieczór czasu miejscowego, tylko że dzisiaj jest opóźniony o godzinę, z powodu pogody.

Inez widziała zegar w drogerii. Było prawie pięć po dziesiątej.

- To znaczy, że jeszcze nie odleciał? - spytała szybko.

- Nie, proszę pani, jeszcze nie.

- Proszę pani... - zaczęła Inez szukając odpowiednich słów. - Bardzo proszę, to dla mnie ważne. Chcę się dowiedzieć, czy mój mąż leci tym samolotem. Nazywa się D.O. Guerrero...

- Przykro mi, ale nie wolno nam udzielać takich informacji - przerwała jej uprzejmie, lecz stanowczo panna Young.

- Pani mnie nie zrozumiała. Pytam o mojego męża. Jestem jego żoną.

- Zrozumiałam, pani Guerrero, i jest mi bardzo przykro, ale takie są przepisy.

Tak jak inne urzędniczki, panna Young miała ten przepis głęboko wpojony i rozumiała, dlaczego go wprowadzono. Wielu biznesmenów zabierało w podróże samolotem sekretarki lub kochanki, wpisując je jako żony, żeby skorzystać ze zniżkowych biletów rodzinnych. Zdarzyło się kilkakrotnie, że podejrzliwe prawdziwe żony, uzyskawszy odpowiednie informacje, przysparzały kłopotów klientom linii, mężczyznom. To właśnie mężczyźni skarżyli się później na nadużycie zaufania, wobec czego towarzystwa lotnicze przyjęły zasadę nie ujawniania nazwisk pasażerów.

- Nie ma żadnego sposobu...? - zaczęła Inez.

- Naprawdę nie.

- O mój Boże!

- A więc sądzi pani, że mąż może odlecieć naszym samolotem do Rzymu, ale nie jest pani tego pewna? - zainteresowała się urzędniczka.

- Tak.

- W takim razie pozostaje pani tylko jechać na lotnisko. Pasażerowie prawdopodobnie jeszcze nie wsiedli. Jeżeli więc mąż tam jest, to może się pani z nim zobaczyć. Nawet po wejściu pasażerów do samolotu mogą to pani ułatwić w punkcie odpraw. Ale musiałyby pani się pośpieszyć.

- Dobrze - powiedziała Inez. - Skoro nie ma innego wyjścia, to chyba pojedę.

Nie miała pojęcia, jak się dostanie na oddalone o ponad dwadzieścia mil lotnisko w mniej niż godzinę przy takiej śnieżycy.

- Chwileczkę - powiedziała z wahaniem panna Young. Jej głos zabrzmiał serdeczniej, jak gdyby strapienia Inez częściowo dotarły do niej przez telefon. - Nie powinnam właściwie tego robić, ale dam pani małą radę.

- Słucham.

- W punkcie odpraw na lotnisku niech pani nie mówi, że się pani zdaje, że mąż jest w samolocie. Niech pani powie, że jest tam na pewno i że chciałaby pani z nim porozmawiać. Jeżeli go nie ma, to pani powiedzą. A jeżeli jest, to kontrolerowi łatwiej będzie panią poinformować.

- Dziękuję. Bardzo pani dziękuję - powiedziała Inez.

- Zawsze do usług - odpowiedziała panna Young, znowu jak maszyna. - Dobranoc, linie Trans America dziękują za telefon.

Kiedy odkładała słuchawkę, przypomniała sobie o czymś, co zauważyła wchodząc. Na ulicy stała taksówka. Teraz spostrzegła kierowcę. W żółtej czapce na głowie stał przy kontuarze z napojami i rozmawiał z drugim mężczyzną.

Inez przewidywała, że taksówka będzie droga, ale jeżeli ma zdążyć na lotnisko przed jedenastą, to chyba tylko w ten sposób.

Podeszła więc do kontuaru i dotknęła ramienia kierowcy.

- Przepraszam - powiedziała.

Taksówkarz odwrócił się. Jego nieprzyjemna, obwisła twarz prosiła się o brzytwę.

- O co się rozchodzi? - spytał.

- Chciałabym się dowiedzieć, ile kosztowałby kurs na lotnisko - powiedziała.

Przyjrzał jej się zmrużonymi, taksującymi oczami.

- Stąd będzie dziewięć, dziesięć dolarów według licznika.

Inez odwróciła się. Było to za dużo, ponad połowa niewielkiej sumy, jaka jej pozostała. W dodatku nie miała pewności, czy znajdzie D.O. w tym samolocie.

- Ej, paniusiu, chwileczkę. - Taksówkarz dopił szybko coca-colę i pośpieszył za Inez. Dogonił ją przy drzwiach. - Ile ma pani forsy?

- Nie o to chodzi - odparła potrząsając głową. - Tylko że... to dla mnie za drogo.

Taksówkarz prychnął.

- Niektóre z was chciałyby, żeby je wozić za frajer. To kawał drogi.

- Tak, wiem.

- Po co pani jedzie? Nie można autobusem?

- To ważne. Muszę... powinnam tam być... przed jedenastą.

- No dobra. Dziś wyjątkowo opuszczę. Zawiozę panią za równo siódemkę.

- Czy ja wiem...

Inez wciąż się wahała. Siedem dolarów stanowiło większość sumy, jaką zamierzała zaoferować jutro właścicielowi mieszkania, żeby go ułagodzić co do zaległego komornego. Najbliższą wypłatę w kawiarni miała otrzymać dopiero pod koniec następnego tygodnia.

- Za mniej nie pojedę - oświadczył zniecierpliwiony taksówkarz. - Reflektuje pani

czy nie?

- Tak, tak. Reflektuję.

- No to jedziemy.

Inez wsiadła sama, bez pomocy, do taksówki. Kierowca uśmiechnął się pogardliwie, zmiatając szczotką śnieg z przedniej szyby i okien samochodu. Kiedy Inez zagadnęła go w drogerii, był już po robocie, a ponieważ mieszkał w pobliżu lotniska miał właśnie jechać do domu "na pusto". Tymczasem złapał kurs. Poza tym skłamał mówiąc, że opłata za przejazd na lotnisko wynosi według licznika dziewięć, dziesięć dolarów, w rzeczywistości wynosiła niecałe siedem. Ale dzięki temu kłamstwu udało mu się przekonać pasażerkę, że trafiła jej się okazja, mógł więc jechać z wyłączonym licznikiem i zgarnąć te siedem dolarów dla siebie. Jazda z wyłączonym licznikiem była oczywiście niedozwolona, ale wątpił, żeby jakiś gliniarz nakrył go w taką parszywą noc.

Pomyślał z zadowoleniem, że w ten sposób za jednym zamachem wyholuje zarówno to stare babsko, jak i sukinsyna szefa.

- Zdaży pan na pewno przed jedenastą? - spytała z niepokojem Inez, kiedy ruszyli.

- Już mówiłem, tak czy nie? Więc daj mi pani jechać - rzucił opryskliwie przez ramię.

Przyznał jednak w duchu, że nie jest pewien, czy zdaży. Jechało się ciężko, inne samochody też pozwalniały. Mogli zdażyć, ale na ostatnią chwilę.

Trzydzieści minut później taksówka wioząca Inez posuwała się w ślimaczym tempie po zasypanej śniegiem i wciąż zakorkowanej autostradzie Kennedy'ego. Siedząc z tyłu jak na szpilkach i nerwowo przebierając palcami Inez Guerrero zastanawiała się, jak długo jeszcze potrwa ta jazda.

Dokładnie w tym samym czasie autobus wiozący pasażerów na lot do Rzymu podjechał do wejścia na galerię odlotową. Po wydostaniu się z powolnego strumienia pojazdów bliżej miasta, dalej jechał szybko. Zegar nad dworcem wskazywał właśnie za kwadrans jedenastą.

Kiedy autobus się zatrzymał, jako pierwszy wysiadł z niego Guerrero.

9.

- Zabierzcie nagłośnienie - polecił Freemantle. Może nam się przydać.

W sali szkółki niedzielnej przy kościele anabaptystów, gdzie zbierali się mieszkańcy Meadowood, szumiało z podniecenia, które prawnik umiejętnie wywołał. Zebrani wybierali się też na lotnisko.

- Tylko proszę mi tu nie gadać, że jest za późno albo że nie chcecie iść - napomniął Freemantle kilka minut temu swoje sześćsetosobowe audytorium. Stał przed nim pewien siebie, nienagannie elegancki w srebrzystoniebieskim garniturze i błyszczących butach z krokodylej skóry. Na ufryzowanej głowie nie odstawał mu ani jeden włos, promieniował pewnością siebie. Zdobył już entuzjastyczne poparcie zgromadzonych i najwyraźniej im mniej się liczył ze słowami, tym bardziej im się podobał.

- Proszę tylko bez błahych wykrętów - mówił. - Nie chcę słyszeć o opiekunkach do dzieci, samotnych teściowych w domu albo pieczeni zostawionej na wolnym ogniu. Nic mnie to nie obchodzi, a was w tej chwili też nie powinno. Jeżeli ugrzązł wam w śniegu samochód, zostawcie go i zabierzcie się z kimś innym. Oto moja propozycja: jadę w waszym imieniu na lotnisko, żeby narobić im nieprzyjemności. - Urwał, bo w górze zahuczał kolejny samolot. - Jak Boga kocham, czas, żeby ktoś to zrobił!

Słowa te przyjęto oklaskami i śmiechem.

- Potrzebne jest mi wasze poparcie, chcę, żebyście tam byli obecni. Wszyscy. Pytam więc wprost: jedziecie?

- Tak!!! - ryknęła sala. Ludzie wstali, wiwatując.

- Doskonale - powiedział Freemantle. Przycichło. - Przedtem jednak wyjaśnijmy sobie parę spraw.

Przypomniał im to, co już powiedział, że podstawą wszelkich działań zmierzających do uwolnienia mieszkańców Meadowood od uciążliwych hałasów z lotniska musi być proces sądowy. Proces taki nie powinien jednak przejść niezauważony ani odbywać się w ustronnej, pustej sali sądowej. Przeciwnie, musi skupić na sobie publiczne zainteresowanie i wzbudzić ogólną sympatię.

- Jak pozyskać to zainteresowanie i sympatię? - spytał i sam sobie udzielił

odpowiedzi. - Dokonamy tego przedstawiając swoje racje w taki sposób, aby warte były opublikowania w prasie. Wtedy, i tylko wtedy, środki przekazu - prasa, radio, telewizja - mogą wyeksponować nasz punkt widzenia tak, jak tego chcemy. Dziennikarze to dobrzy sprzymierzeńcy, - oświadczył.

- Nie prosimy ich o to, żeby dzielili nasze racje, lecz o to, żeby przedstawiali je rzetelnie, co - jak wiem z własnego doświadczenia - zawsze robią. Ale nasi przyjaciele reporterzy wolą, kiedy sprawa przybiera dramatyczny obrót - stanowi wtedy dla nich lepszy materiał. Zobaczmy, czy uda nam się dziś odegrać dla nich jakąś dramatyczną scenę - dodał na zakończenie, a trójka dziennikarzy przy stole dla prasy skwitowała to uśmiechem.

Przemawiając Freemantle pilnie obserwował postępy w podpisywaniu krążących po sali formularzy na pełnomocnictwo dla niego. Według jego oceny co najmniej setkę podpisano już i zwrócono. Podliczył to w myślach radośnie: sto wypełnionych formularzy oznaczało, że zarobił dziesięć tysięcy. Nie najgorzej jak na jeden - na razie - wieczór pracy, a pełne honorarium miało być znacznie wyższe.

Ponieważ formularze krążyły nadal, postanowił, że będzie mówił jeszcze kilka minut.

Oznajmił słuchaczom, że doprowadzi do starcia z dyrekcją lotniska, a w każdym razie ma zamiar urządzić na terenie dworca lotniczego demonstrację, którą się będzie pamiętał.

- Proszę was tylko, żebyście trzymali się razem i odzywali głośniej tylko na moje polecenie.

Ostrzegł, że stanowczo nie będzie żadnych rozróbek. Nikt nie może jutro im zarzucić, że delegacja z Meadowood protestując przeciwko hałasowi pogwałciła prawo.

- Oczywiście - tu Freemantle uśmiechnął się znacząco - możemy im wejść w paradę i trochę poprzeskadzać. Podobno jest dziś wyjątkowo duży ruch. Ale to już nie nasza wina.

Znów rozległy się śmiechy. Wyczuł, że ludzie gotowi są do wymarszu.

W górze zahuczał kolejny samolot, odczekał więc, aż hałas ucichnie.

- Doskonale! A zatem w drogę! - powiedział podnosząc ręce jak Mojżesz wieku odrzutowców i mieszając cytaty dodał: - Bo muszę dotrzymać danego słowa i zanim

zasnę, wiele hałasować.

Śmiech przeszedł w oklaski i ludzie zaczęli kierować się do drzwi.

Właśnie wtedy spostrzegł przenośną aparaturę nagłaśniającą wypożyczoną z kościoła anabaptystów i polecił, żeby ją zabrano. Floyt Zanneta, przewodniczący zebrania, zapomniany odkąd Freemantle usunął go w cień skupiając uwagę zebranych na sobie, pośpieszył spełnić jego prośbę.

Tymczasem Freemantle upychał do teczeki podpisane formularze. Po szybkim przeliczeniu okazało się, że zbyt nisko szacował ich liczbę - podpisanych formularzy było ponad sto sześćdziesiąt, inaczej mówiąc, ponad szesnaście tysięcy dolarów honorarium. Co więcej, wielu z tych, którzy w ciągu ostatnich kilku minut podeszli, żeby uściskać mu rękę, zapewniło, że swoje formularze wyślą nazajutrz pocztą, wraz z czekami. Prawnik Freemantle promieniał.

Nie miał konkretnego planu co do wydarzeń na lotnisku, podobnie jak przybył na dzisiejsze zebranie bez gotowego pomysłu rozegrania go na swoją korzyść. Elliott Freemantle nie lubił planować. Wolał improwizować, rozwijać sytuacje na gorąco z korzyścią dla siebie. Jego nieskrępowane metody działania już raz zdały dziś egzamin, nie widział więc powodu, by z nich rezygnować.

Przede wszystkim należało utrzymywać mieszkańców Meadowood w przekonaniu, że mają dynamicznego przywódcę, który w końcu dopnie swego. I to dopóty, dopóki nie dokonają czterech kwartalnych wpłat, do czego zobowiązywała ich umowa. Co potem będą myśleli o nim ludzie, obchodziło go już mniej.

Obliczał więc, że musi utrzymywać obecną sytuację przez następnych dziesięć, jedenaście miesięcy, i tak właśnie zamierzał robić. Zamierzał w pełni zaspokoić potrzebę dynamicznego działania, jaką odczuwali ci ludzie. Trzeba im było więcej zebrań i demonstracji w rodzaju dzisiejszej, ponieważ stanowiły one wydarzenia, o których się mówi. Natomiast rzadko bywały nimi procesy sądowe. Wbrew temu, co twierdził niedawno, że proces jest sprawą podstawową, należało oczekiwać, że rozprawy w sądzie będą mało ciekawe i okażą się bezproduktywne. Naturalnie postarałby się o kilka teatralnych chwytów, choć wielu sędziów poznało się już na jego taktyce i bezwzględnie ją ukrócało.

Ale nie miało to większego znaczenia, dopóki pamiętał - jak zresztą zawsze w

takich sprawach - że najważniejszy w tym wszystkim jest on sam.

Wiedział, że jeden z reporterów, Tomlison z "Tribune", dzwoni z automatu tuż za drzwiami sali, a drugi dziennikarz stoi w pobliżu. Dobrze! Oznaczało to, że redakcje w mieście są zawiadomione i napiszą o wszystkim, co wydarzy się na lotnisku. No, a gdyby doszły do skutku jego wcześniejsze zabiegi, to będzie program telewizyjny.

Tłum przerzedzał się. Pora ruszać!

10.

Błyskająca czerwona lampa sygnałowa na wozie policji stanowej zgasła przed jasno oświetloną główną bramą portu lotniczego. Wóz patrolowy pilotujący Patroniego z miejsca, gdzie leżała uszkodzona ciężarówka, zwolnił i prowadzący go policjant podjechał do krawężnika dając znać ręką głównemu mechanikowi linii TW, żeby go ominął. Patroni przyspieszył. Przejeżdżając swoim buickiem obok policjantów pozdrowił ich cygarem i dwa razy zatrąbił.

Chociaż ostatni odcinek drogi przejechał bardzo prędko, w sumie na pokonanie trasy z domu na lotnisko zużył ponad trzy godziny, co normalnie zabierało mu czterdzieści minut. Miał nadzieję, że uda mu się teraz przynajmniej częściowo odrobić stracony czas.

Zmagając się ze śniegiem i śliską nawierzchnią przedarł się szybko przez strumień pojazdów jadących do dworca i skręcił w boczną drogę prowadzącą do hangarów. Widząc napis "Warsztaty TWA" wziął ostry zakręt w prawo. Paręset jardów dalej majaczył wysoki, potężny hangar remontowy jego linii. Główna brama była otwarta. Wjechał prosto do środka.

W hangarze czekała wyposażona w radionadajnik furgonetka, a w niej kierowca. Miał zawieść Patroniego na płytę lotniska, do uwięzionego w błocie meksykańskiego odrzutowca, który wciąż blokował drogę trzy-zero. Patroni wysiadł z samochodu i nie zważając na zakaz palenia stanął, żeby zapalić zgasłe cygaro, po czym władował swoje krępe ciało do szoferki.

- Dobra, synku, pchnij tę strzałkę dookoła tarczy - polecił kierowcy.

Samochód wyrwał do przodu i już w trakcie jazdy Patroni otrzymał przez radio pozwolenie z wieży kontrolnej. Kiedy znaleźli się poza oświetlonym terenem hangarów, kierowca trzymał się blisko świateł drogi kołowania, jedynej w rozjaśnionym śniegiem mroku wskazówki, gdzie zaczynają się i kończą twarde nawierzchnie. Na polecenie wieży zatrzymali się na krótko przed pasem startowym, na którym w śnieżnej kurzawie wylądował i przetoczył się z grzmotem odwróconego ciągu samolot DC-9 linii Delta.

- Czy to Joe Patroni? - spytał kontroler po wydaniu pozwolenia na przejazd.

- Tak.

- Kontrola naziemna do Patroniego - odezwał się kontroler po przerwie, podczas której zajmował się kolejnym samolotem. - Mamy wiadomość z biura dyrektora. Zrozumiał pan?

- Tu Patroni. Słucham.

- Wiadomość brzmi: "Joe, stawiam pudełko cygar przeciwko dwu biletom na bal, że nie usuniesz dziś tego samolotu z pasa trzy-zero, ale chciałbym, żebyś to ty wygrał. Podpisano, Mel Bakersfeld". Koniec wiadomości.

Patroni ze śmiechem nacisnął guzik mikrofonu.

- Patroni do kontroli naziemnej - powiedział. - Powiedzcie mu, że przyjmuję zakład. - Odłożył mikrofon i ponaglił kierowcę. - Nie zwalniam, synku. Mam teraz zachętę do roboty.

Kiedy zatrzymali się przy zablokowanym skrzyżowaniu z pasem trzy-zero, podszedł do ich samochodu majster z warsztatów linii Aereo-Mexican, Ingram, z którym rozmawiał wcześniej Mel Bakersfeld. Nadal kulił się w kurtce, zasłaniając twarz przed ostrym wiatrem i śniegiem.

Patroni odgryzł koniec świeżo wyciągniętego cygara, choć tym razem go nie zapalił, i wysiadł z szoferki. W czasie jazdy zmienił śniegowce na grube buty na baranku. Ale chociaż były wysokie, całe zapadały się w śniegu.

Patroni zawinął się w kurtkę i skinął głową Ingramowi. Trochę się znali.

- Dobra - powiedział. Musiał przekrzykiwać wiatr. - Podaj pan fakty.

Kiedy Ingram składał sprawozdanie, skrzydła i kadłub zarytego Boeinga 707 majaczyły nad nim jak cień upiornego albatrosa. Pod brzuchem wielkiego odrzutowca tak jak przedtem mrugało rytmicznie czerwone światło ostrzegawcze, a od strony drogi kołowania stały rozmaite ciężarówki i pojazdy obsługi technicznej, w tym autobus dla personelu i ryczący wóz silnikowy.

Majster z Aereo Mexican przedstawił Patroniemu w skrócie to, co dotychczas zrobiono. Mianowicie zabrano pasażerów i podjęto pierwszą nieudaną próbę ruszenia z miejsca samolotu przy użyciu jego własnego napędu. Następnie maksymalnie zmniejszono jego ciężar usuwając towary, pocztę, bagaże i większość paliwa, które wysały samochody-cysterny. Potem ponowiono próbę wydostania samolotu, znów na jego własnych silnikach, ale i to zakończyło się niepowodzeniem.

Ponieważ w powietrzu unosił się silny zapach paliwa, Patroni, żując cygaro, zamiast je palić, zastosował się do przepisów przeciwpożarowych, co zdarzało mu się rzadko. Ingram poszedł za nim do samolotu, a do nich dwu dołączyło kilku ludzi z obsługi naziemnej, którzy wyłonili się z autobusu dla pracowników. Kiedy Patroni badał sytuację, jeden z nich zapalił przenośne reflektory ustawione półkołem przed dziobem samolotu. Widać teraz było, że podwozie częściowo zaryło się w przysypanej śniegiem warstwie czarnego błota. Boeing utknął w miejscu, gdzie zwykle rosła trawa, o kilka jardów od pasa trzy-zero, blisko przecinającej go drogi kołowania - tej, którą przegapił w ciemnościach, i śnieżnej zadymce meksykański pilot. Zdaniem Patroniego był to najzwyczajniejszy pech, iż w tym miejscu ziemia tak bardzo nasiąkała wodą, że trzydniowy mróz i śnieżnica nie zdołały jej utwardzić. W rezultacie obie próby wydobywania samolotu za pomocą jego własnych silników sprawiły tylko, że osiadł jeszcze głębiej. Obecnie gondole czterech silników odrzutowych pod skrzydłami znalazły się niepokojąco blisko ziemi.

Nie zważając na śnieg kłębiący się wokół niego jak w scenie z filmu "Scott na biegunie południowym", patroni zastanawiał się, jakie są szanse na sukces.

Doszedł do wniosku, że nadal istnieje spora szansa na wydobywanie samolotu przy wykorzystaniu mocy jego silników. Tak byłoby najszybciej, gdyby się tylko udało. Jeżeli nie, musieliby użyć olbrzymich nylonowych worków podnoszących, w sumie jedenastu, umieszczonych pod skrzydłami i kadłubem i napełnionych powietrzem przez dmuchawy pneumatyczne. Po umieszczeniu worków, za pomocą podnośników do dużych ciężarów uniesiono by podwozie samolotu, a potem utwardzono pod nim podłoże. Zastosowanie jednak tej metody wymagałoby czasu i wielkiego wysiłku. Patroni miał nadzieję, że tego uniknie.

- Musimy głęboko i szeroko okopać z przodu podwozie - oświadczył. - Potrzebne są dwa szerokie na sześć stóp rowy sięgające samych kół. Zaczynając od kół, najpierw pociągniemy te rowy prosto, a potem stopniowo pod górę. - Obrócił się do Ingrama. - Masa kopania.

- Owszem - przyznał Ingram ze skinieniem głowy.

Kiedy skończymy z rowami, zapalimy silniki i rozkręcimy wszystkie cztery na pełny gaz - ciągnął Patroni wskazując na nieruchomy, cichy odrzutowiec. - To powinno

ruszyć go z miejsca. Kiedy zacznie się toczyć i wyjedzie rowami w górę, skróćmy go w tę stronę. - Stąpając ciężko w grubych butach, które założył w ciężarówce, wytoczył w śniegu ścieżkę w kształcie elipsy pomiędzy miękkim gruntem a twardą nawierzchnią drogi kołowania. - Jeszcze jedno, ułożymy grube belki, ile zdołamy, pod kołami. Macie jakieś belki?

- Kilka - odparł Ingram. - Na jednej z ciężarówek.

- Wyładujcie je, a pan niech pośle swojego kierowcę, żeby objechał lotnisko i zebrał tych belek, ile się da. Niech zajrzy do wszystkich linii i warsztatów.

Członkowie obsługi naziemnej stojący najbliżej Patroniego i Ingrama wezwali innych, którzy zaczęli wychodzić z autobusu. Dwóch z nich zrolowało zaśnieżoną budę z brezentu na ciężarówce z narzędziami i łopatami. Łopaty rozdano pomiędzy ciemne postacie, które poruszały się poza półkolem jasnych świateł. Miotany wiatrem śnieg utrudniał im niekiedy wzajemne widzenie się. Czekali na rozkazy.

Schody prowadzące do przedniej kabiny Boeinga były nadal przystawione do samolotu. Patroni wskazał je ręką.

- Piloci jeszcze w środku? - spytał.

- Tak - mruknął Ingram. - Cholerny kapitan i pierwszy oficer.

- Robili panu trudności? - spytał Patroni, patrząc na niego bystro.

- Rzecz nie w tym, co robili, tylko czego nie chcieli zrobić - odparł posepnie majster. - Kiedy tu przyjechałem, chciałem, żeby dali pełny gaz, tak jak pan właśnie mówił. Gdyby zrobili to za pierwszym razem, myślę, że samolot by wylazł. Ale zabrakło im ikry, dlatego zaryliśmy się jeszcze głębiej. Kapitan wie, że spaprał już dziś jedną sprawę. A teraz robi w gacie, że postawi maszynę na nosie.

- Na jego miejscu czułbym się pewnie tak samo - rzekł z uśmiechem Patroni. Z cygara, które żuł, pozostały strzępki. Cisnął je w śnieg i sięgnął za pazuchę kurtki po następne. - Później pogadam z tym kapitanem. Czy telefon jest podłączony?

- Tak.

- To zadzwoń pan do kabiny. Niech pan im powie, że zabraliśmy się do roboty i że niedługo tam do nich wpadnę.

- Dobrze - odparł Ingram, podszedł do samolotu i zawołał do około dwudziestu zgromadzonych tam mężczyzn: - Dobra, panowie. Bierzemy się do kopania.

Patroni też sam chwycił za łopatę i po chwili już cała grupa kopała błoto, ziemię i śnieg.

Po rozmowie przez telefon wewnętrzny z pilotami siedzącymi wysoko w górze Ingram przy pomocy mechanika zaczął po omacku grzebać skostniałymi rękami w lodowatym błocie, żeby ułożyć przed kołami samolotu pierwszą belkę.

Po drugiej stronie lotniska widać było czasem, kiedy przewiewało śnieg i poprawiała się widoczność, światła startujących i lądujących samolotów i dolatywał niesiony wiatrem wysoki jękliwy ryk silników odrzutowych. Ale pas trzy-zero w pobliżu nich pozostawał cichy i wyludniony.

Patroni obliczał, że zanim skończą kopać i zapalą silniki, żeby podjąć próbę wydostania wielkiego Boeinga, minie prawdopodobnie godzina. Pomyślał, że mężczyźni kopających w tej chwili bliźniacze rowy, które zaczynały już nabierać kształtu, trzeba będzie w tym czasie zmieniać partiami, żeby ogrzali się w autobusie zaparkowanym na drodze kołowania.

Było wpół do jedenastej. Pomyślał, że jeśli wszystko dobrze pójdzie, to niedługo po północy znajdzie się w domu, w łóżku z Marią.

Żeby przybliżyć tę perspektywę, a także nie zmarznąć, zabrał się z jeszcze większym zapałem do kopania.

11.

W kawiarni "Pod Chmurką" kapitan Vernon Demerest zamówił dla Gwen herbatę, a dla siebie kawę. Kawa, jak tego po niej oczekiwał, pomogła mu zachować czujność. Przewidywał, że w drodze do Rzymu wypije pewnie jeszcze z tuzin filiżanek. Chociaż dziś pilotować miał głównie kapitan Harris, Demerest bynajmniej nie zamierzał w sensie psychicznym spoczywać na laurach. W locie rzadko to mu się zdarzało. Jak większość wytrawnych pilotów, wiedział, że w łózkach, ze starości, umierają ci lotnicy, którzy wykonując swój zawód są zawsze gotowi do natychmiastowej reakcji w nieoczekiwanych sytuacjach.

- Tak mało rozmawiamy - powiedziała łagodnie Gwen ze swoim angielskim akcentem. - Jadąc na lotnisko prawie nie zamieniliśmy słowa.

Zaledwie przed kilkoma minutami, po usłyszeniu zapowiedzi, że start samolotu nastąpi z godzinnym opóźnieniem, opuścili rampę odlotową. Udało im się zająć zaciszny kącik w głębi kawiarni i Gwen przeglądała się właśnie w lusterku puderniczki, poprawiając włosy, które wypływały przepiękną falą spod eleganckiej czapki stewardesy linii Trans America. Jej ciemne, wyraziste oczy przeniosły się na krótko z lusterka na twarz Demeresta.

- Nie odzywałem się, bo musiałem wszystko przemyśleć i tyle - powiedział.

Gwen zwilżyła wargi, ale ich nie umalowała, bo surowe przepisy linii lotniczych zabraniały stewardesom poprawiania makijażu publicznie. Zresztą malowała się bardzo oszczędnie. Miała tę mlecznoróżową cerę, z którą tyle angielskich dziewcząt po prostu się rodzi.

- O czym myślałeś? O wstrząsie, jaki przeżyłeś na wieść, że zostaniemy rodzicami? - spytała Gwen uśmiechając się figlarnie i wyrecytowała: - Kapitan Vernon Waldo Demerest i panna Gwendolyn Aline Meighen ogłaszają zbliżające się narodziny swojego pierwszego dziecka... płci?... Tego jeszcze nie wiemy, prawda? I nie będziemy wiedzieć jeszcze przez siedem miesięcy. Ale co tam, można poczekać, to niedługo.

Odczekał w milczeniu, aż kelnerka postawi na stoliku kawę i herbatę, a potem zaprotestował:

- Na miłość boską, Gwen, traktujmy to poważnie!

- Niby dlaczego? Zwłaszcza że ja nie jestem poważna. W końcu, jeżeli ktoś się powinien martwić, to właśnie ja.

Znów chciał zaprzeczyć, ale chwyciła go pod stołem za rękę. Zrobiła pełną współczucia minę.

- Przepraszam - powiedziała. - Oboje nas wytrąciło to trochę z równowagi.

Właśnie na takie słowa czekał.

- Nie musimy tego tak traktować - zaczął ostrożnie. - Co więcej, wcale nie musimy zostać rodzicami, chyba że zechcemy.

- No tak, zastanawiałam się, kiedy poruszysz ten temat - powiedziała rzeczowym tonem. Zatrzasnęła puderniczkę i schowała ją. - W samochodzie omal tego nie powiedziałeś, prawda? Rozmyśliłeś się.

- Rozmyśliłem się?

- Daj spokój, Vernon! Po co udawać? Oboje wiemy doskonale, o czym mówisz. Chcesz, żebym przerwała ciążę. Myślałeś o tym cały czas, odkąd powiedziałam ci, że spodziewam się dziecka. Chyba mam rację?

Niechętnie skinął głową.

- Tak - przyznał. Jej szczerość wprawiała go w zakłopotanie.

- O co chodzi? Myślałeś, że nie słyszałam o przerywaniu ciąży?

Demerest obejrzał się przez ramię w obawie, czy nikt ich nie słyszy, ale pobrzękiwanie naczyń i kawiarniany szum tłumiły wszystko inne.

- Nie wiedziałem, jak to przyjmiesz - wyznał.

- Ja też nie. - Teraz ona z kolei spoważniała. Spoglądała na swoje ręce, na splecione na kolanach długie, wysmukłe palce, które tak podziwiał. - Myślałam o tym. I nadal nie wiem.

To go ośmieliło. Przynajmniej nie zatrzasnęła drzwi, nie odmówiła kategorycznie i bezwarunkowo. Postanowił wystąpić w roli głosu zdrowego rozsądku.

- To naprawdę jedyne sensowne wyjście - rzekł. - Być może trochę nieprzyjemnie o tym myśleć, ale za to szybko jest po wszystkim, a jeżeli zabieg jest wykonany właściwie od medycznej strony, niczym nie grozi, nie ma obawy o powikłania.

- Wiem - odparła. - Takie to przerażająco proste. Raz, dwa, było i nie ma. - Spojrzała mu prosto w oczy. - Czy tak?

- Tak.

Napił się kawy. Pomyślał, że ta rozmowa pójdzie mu łatwiej, niż przewidywał.

- Vernon - odezwała się cicho Gwen. - Czy zastanawiałeś się nad tym, że noszę w sobie ludzką istotę, że ona żyje i już teraz jest kimś? Kochaliśmy się. Ona to my, ty i ja, częśćka nas.

Jej oczy, pełne rozterki, jakiej w nich jeszcze nie widział, szukały w jego twarzy odpowiedzi.

- To nieprawda - powiedział z naciskiem, umyślnie szorstkim tonem. - Płód w tym stadium nie jest człowiekiem. To jeszcze nie osoba. Może później, ale nie w tej chwili. Nie istnieje samodzielnie, nie oddycha, nie czuje. Przerwanie ciąży, zwłaszcza tak wczesne, nie jest odebraniem życia.

Gwen zareagowała z taką samą gwałtownością jak wtedy, gdy jechali samochodem na lotnisko.

- A więc później nie byłoby to już, twoim zdaniem, takie uczciwe? Gdybyśmy zaczekali, a potem usunęli ciążę, gdyby dziecko było w pełni ukształtowane, miało palce u nóg i rąk - wtedy mogłoby to być niemoralne? Byłoby gorzej zabić je wtedy niż teraz? Tak, Vernon?

- Demerest potrząsnął głową.

- Tego nie powiedziałem - odparł.

- Ale dałeś do zrozumienia.

- Jeżeli tak, to bezwiednie. W każdym razie przekręcasz moje słowa.

Gwen westchnęła.

- Po prostu zachowuję się jak kobieta - powiedziała.

- Nikt nie ma do tego większego prawa.

Uśmiechnął się, przesunął po niej wzrokiem. Myśl o Neapolu, z nią... już za kilka godzin... nadal go podniecała.

- Kocham cię, Vernon. Naprawdę kocham.

Odnalazł pod stołem jej rękę.

- Wiem. Dlatego jest to dla nas takie trudne.

- Chodzi o to - powiedziała wolno, jakby myśląc na głos - że jeszcze nigdy nie byłam w ciąży, a do tego czasu kobieta ma zawsze wątpliwości, czy jest płodna. Kiedy

się przekonuje, tak jak ja, w jakimś sensie odbiera to jako dar, to uczucie... które zna tylko ona, wspaniałe i cudowne. A potem, w sytuacji takiej jak nasza, staje wobec zniszczenia wszystkiego, zmarnowania tego daru. - Do oczu napłynęły jej łzy. - Rozumiesz, Vernon? Naprawdę rozumiesz?

- Tak, chyba tak - odpowiedział łagodnie.

- Różnica między nami polega na tym, że ty już miałeś dziecko.

Pokręcił przecząco głową.

- Nie mam dzieci. Sara i ja...

- Nie masz ślubnych. Ale przecież miałeś dziecko, sam mi to mówiłeś. Dziewczynkę. Tę z "trójki" - na jej twarzy pojawił się cień uśmiechu - którą adoptowano. A więc bez względu na wszystko zawsze jest gdzieś ktoś, kto stanowi przedłużenie ciebie.

Nic nie odpowiedział.

- Myślisz o niej czasem? - spytała. - zastanawiasz się, gdzie jest? Jak wygląda?

Nie miał powodu kłamać.

- Tak, czasem o tym myślę - przyznał.

- Nie masz możliwości sprawdzenia?

Potrząsnął głową. Dowiadywał się kiedyś, ale odpowiedziano mu, że po sfinalizowaniu adopcji wyrzuca się akta. Już nigdy w żaden sposób się tego nie dowie.

Gwen napiła się herbaty. Ponad brzegiem filiżanki rozejrzała się po zatłoczonej kawiarni. Wyczuł, że się opanowała. Po łzach nie pozostało śladu.

- Ojej, ależ ja ci sprawiam kłopotów - powiedziała z uśmiechem.

- Moje zmartwienia są nieważne - odparł całkiem szczerze. - Najważniejsze jest twoje dobro.

- Cóż, w końcu pewnie wybiorę najrozsądniejsze wyjście. Poddam się zabiegowi. Muszę to tylko najpierw dokładnie przemyśleć, omówić.

- Kiedy się zdecydujesz, pomogę ci. Ale nie powinniśmy z tym za długo zwlekać.

- Chyba tak.

- Posłuchaj, Gwen, to się odbywa szybko i zapewniam cię, że jest bezpieczne - oświadczył z przekonaniem. Powiedział jej o Szwecji. Że zapłaci za pobyt w klinice bez względu na koszty. Że linie lotnicze pomogą jej się tam dostać.

- Ostateczną decyzję podejmę jeszcze przed powrotem z tego rejsu - obiecała.

Wziął rachunek i wstali, żeby wyjść. Już niedługo Gwen miała stawić się w samolocie i powitać wsiadających pasażerów.

- Mam szczęście, że jesteś właśnie taki, jaki jesteś - powiedziała, kiedy wyszli z kawiarni. - Inny może by mnie rzucił.

- Ja cię nie opuszczę - zapewnił.

Ale już teraz wiedział, że to zrobi. Wiedział, że po Neapolu i po zabiegu skończy z Gwen, zerwie romans - możliwie taktownie, niemniej całkowicie i ostatecznie. Nie przewidywał w związku z tym większych trudności. Czekąco go pewnie kilka przykrych chwil, kiedy Gwen pozna jego zamiary, ale nie należała do tych, co robią awantury. Już tego dowiodła. Tak czy owak, wiedział, że potrafi rozwiązać tę sytuację, która nie była dla niego pierwszozną. Vernon Demerest miał za sobą niejedną miłość, z której się pomyślnie wyplątał.

Co prawda tym razem było inaczej. Nikt jeszcze do tej pory nie działał na niego tak jak Gwen. Jeszcze żadna kobieta tak do głębi go nie poruszyła. Żadna, przynajmniej z tych, które pamiętał, nie sprawiała mu takiej przyjemności swoim towarzystwem, samą swoją obecnością. Rozstanie nie przyszłoby mu łatwo, wiedział, że będzie go później kusilo, żeby zmienić postanowienie.

Był jednak pewien, że nie zmieni. Dotychczas kiedy raz coś postanowił, doprowadzał rzecz do końca. Narzucił sobie dyscyplinę wewnętrzną, która stała się przyzwyczajeniem.

Poza tym rozsądek podpowiadał mu, że jeżeli wkrótce nie zerwie z Gwen, może nadejść taka chwila, kiedy już nie będzie do tego zdolny, kiedy bez względu na dyscyplinę wewnętrzną nie zdoła z niej zrezygnować. A to z kolei wywołałoby potrzebę utrwalenia tego związku i spowodowało katastrofalny wstrząs - w małżeństwie, w finansach, w uczuciach - którego za wszelką cenę chciał uniknąć. Dziesięć, piętnaście lat wcześniej może by się zdecydował, ale nie teraz.

Dotknął ręki Gwen.

- Idź - powiedział. - Ja pójdę za chwilę.

Zauważył, kiedy tłum w głównej hali dworca na krótko się przerzedził, że w pewnej odległości przed nim stoi Mel Bakersfeld. Demerest nie miał specjalnie nic

przeciwko temu, żeby go widziano z Gwen. Ale przecież afiszowanie się z tym przed rodziną nie miało sensu.

Spostrzegł, że szwagier prowadzi ożywioną rozmowę z porucznikiem Nedom Ordwayem, kompetentnym i sympatycznym Murzynem, który dowodził dworcowym oddziałem policji. Wyglądało na to, że Mel jest zbyt pochłonięty rozmową, żeby zauważyć męża siostry, co najzupełniej odpowiadało Demerestowi, który nie miał szczególnej ochoty na to spotkanie, choć nie zamierzał go też unikać.

Gwen zniknęła w tłumie. Na koniec mignęły mu tylko jej zgrabne nogi w nylonowych pończochach i pęciny, równie ponętne, co proporcjonalne. O sole mio... trzeba się śpieszyć!

Cholera! Mel go zauważył.

- Szukałem pana - powiedział Melowi przed paroma minutami porucznik Ordway.
- Dowiedziałem się właśnie, że mamy gości, i to kilkuset.

Szef policji dworcowej był dziś w mundurze. Wysoki, rzucający się w oczy, wyglądał na afrykańskiego władcę, choć jak na tak rosłego mężczyznę głos miał zaskakująco łagodny.

- Już są - odparł Bakersfeld rozglądając się po zatłoczonej, kipiącej ruchem hali, przez którą przechodził idąc do swojego biura na półpiętrze. - I nie setki, a tysiące.

- Nie miałem na myśli pasażerów - rzekł Ordway. - Mówię o tych, którzy mogą nam sprawić więcej kłopotów.

Powiedział Melowi o wiecu mieszkańców Meadowood protestujących przeciwko hałasowi z lotniska. Wiec dobiegł właśnie końca i jego uczestnicy znajdowali się w drodze na dworzec. Ordway dowiedział się o tym i o zamierzonym dalszym ciągu od ekipy dziennika telewizyjnego, która poprosiła o zezwolenie na rozstawienie kamer w budynku dworca. Po rozmowie z przedstawicielami telewizji zatelefonował do znajomego z redakcji "Tribune", a ten odczytał mu ważniejsze fragmenty artykułu, który podyktował mu przed chwilą przez telefon reporter obecny na tym zebraniu.

- Psiakrew! - mruknął Mel. - Ale się wybrali! Jakbyśmy mieli za mało kłopotów!

- Zdaje się, że o to właśnie chodzi. W ten sposób zwrócą na siebie większą uwagę. Pomyślałem, że lepiej pana ostrzeżę, bo będą się pewnie chcieli spotkać z panem i może z kimś z Federalnego Zarządu Lotnictwa.

- Kiedy ci z federalnego słyszą o czymś takim, chowają się pod ziemię. I nie wychodzą, aż do odwołania alarmu - powiedział ponuro Mel.

- A pan? Zamierza pan kopać sobie tunel? - spytał z uśmiechem policjant.

- Nie. Powie im pan, że przyjmę sześciuosobową delegację, chociaż dzisiaj to strata czasu. Nic nie mogę dla nich zrobić.

- Zdaje pan sobie sprawę, że jeżeli nie zakłócą porządku i niczego nie zniszczą, to w żaden sposób nie mogę zabronić reszcie wstępu na lotnisko.

- Tak, wiem, ale nie mam zamiaru rozmawiać z tłumem. Z tym, że sami też nie będziemy szukać guza. Nawet jeżeli będą na nas naskakiwać, proszę dopilnować, żebyśmy byli wstrzemięźliwi od nich, chyba że zajdzie potrzeba. Niech pan pamięta, że zjawiają się tu dziennikarze, a ja nie chcę tworzyć męczenników.

- Uprzedziłem już swoich ludzi. Zrezygnują z dzudo i będą ratować sytuację dowcipami.

- Doskonale.

Mel miał zaufanie do Neda Ordwaya. Utrzymywaniem porządku na lotnisku zajmował się samodzielny oddział policji miejskiej, a porucznik Ordway był wzorowym zawodowym policjantem. Dowodził placówką policji w porcie już od roku i spodziewano się, że przejdzie wkrótce na inne, ważniejsze stanowisko w mieście. Mel wiedział, że z żalem będzie go żegnał.

- A oprócz tej historii z Meadowood, co poza tym? - spytał. Wiedział, że setka policjantów Ordwaya, podobnie jak większość pracowników portu, ma za sobą dodatkowe godziny służby, odkąd rozszalała się śnieżycy.

- To co zwykle - odparł porucznik. - Trochę więcej niż zwykle pijanych, kilka bójek na pięści. Ale to normalny skutek tych wszystkich opóźnień i pełnych barów.

- Niech pan nie narzeka na bary - powiedział z uśmiechem Mel. - Ściągamy procent z każdego kieliszka, a ten dochód jest nam bardzo potrzebny.

- Podobnie jak liniom lotniczym. Przynajmniej sądząc z liczby pasażerów, których trzeźwią, żeby móc ich załadować do samolotów. Muszę się jak zwykle poskarżyć.

- Na kawę?

- Tak. Kiedy tylko zaprawiony pasażer zgłasza się na lot, któryś z pracowników

ma za zadanie napić go kawą. Nie wiem, kiedy wreszcie się nauczą, że taka kawa tylko pijaka rozbudza. I przeważnie właśnie wtedy wzywają nas.

- Ale umiecie to załatwić.

Mel wiedział, że policjanci Ordwaya radzą sobie znakomicie z pijanymi na lotnisku, których rzadko zatrzymywano, chyba że rozrabiali. Byli to na ogół przyjezdni biznesmeni, wyczerpani po ciężkim tygodniu zmagania z konkurencją, którym kilka głębszych w drodze powrotnej do domu uderzało do głowy. Jeżeli załoga latająca nie wpuściła takiego faceta do samolotu - a kapitanowie, którzy mieli ostatnie słowo w takich sprawach, byli zazwyczaj nieugięci - pijanych odprowadzano do dworcowego aresztu i zostawiano tam, żeby wytrzeźwiali. Wychodzili zwykle potulni jak baranki.

- Aha, jeszcze jedno - odparł szef policji. - Obsługa parkingu podejrzewa, że przybyło nam kilka porzuconych samochodów. Przy tej pogodzie trudno o pewność, ale sprawdzimy to możliwie jak najszybciej.

Mel skrzywił się. Bezużyteczne samochody pozostawione na parkingach stały się ostatnio plagą wszystkich portów lotniczych w dużych miastach. W ten sposób pozbywano się niepotrzebnych gruchotów.

Składnice złomu były zavalone do ostatnich granic i nie chciały nic przyjmować, chyba że za opłatą. Właściciel samochodu miał więc do wyboru: albo zapłacić za usunięcie wraka i składowe, albo porzucić grata w takim miejscu, gdzie nikt nie dojdzie, kto jest właścicielem. Nic dziwnego zatem, że takimi właśnie śmietniskami stały się lotniska.

Wjeżdżano starymi samochodami na parkingi dworcowe, a potem usuwano po cichu tablice i inne rzucające się w oczy znaki rozpoznawcze. Numeru silnika nie dało się oczywiście usunąć, ale szukanie właściciela porzuconego samochodu po numerze silnika kosztowałoby tyle czasu i fadygi, żeby się nie opłacało. Prościej było zrobić to, czego nie zrobił właściciel: zapłacić za złomowanie samochodu, i to jak najszybciej, bo zajmował płatne miejsce na parkingu. Sumy wydatkowane przez lotnisko Lincoln na ten cel wzrosły ostatnio w sposób zastraszający.

Przez kłębiącą się w hali ciżbę ludzką Mel spostrzegł Demeresta.

- A poza tym jesteśmy w świetnej formie i czekamy na spotkanie z gośćmi z Meadowood - powiedział wesoło Ordway. - Dam panu znać, jak się zjawiają. - Skinął

przyjaźnie głową i odszedł.

Vernon Demerest, w mundurze linii Trans America i jak zwykle z pewną siebie miną, szedł w stronę Bakersfelda. Mela ogarnęło rozdrażnienie, kiedy przypomniał sobie nieprzychylny raport komisji odśnieżania, o którym na razie tylko słyszał.

Demerest najwyraźniej nie miał chęci się zatrzymać.

- Dobry wieczór, Vernon - pozdrowił go Mel.

- Cześć - odpowiedział Demerest obojętnym tonem.

- Słyszałem, że zrobił się z ciebie ekspert w sprawach odśnieżania.

- Nie trzeba być ekspertem, żeby poznać się na spapranej robocie - odparł obcesowo Demerest.

Mel zmusił się, żeby zachować spokój.

- A masz chociaż pojęcie, ile śniegu spadło? - spytał.

- Prawdopodobnie lepsze niż ty. Czytanie komunikatów meteorologicznych należy do moich obowiązków.

- A więc wiesz, że w ciągu ostatniej doby spadło na lotnisko dziesięć cali śniegu.

Nie wspominając o tym, który już leżał.

- No to usuńcie go - rzekł Demerest wzruszając ramionami.

- Właśnie to robimy.

- Cholernie nieudolnie.

- Rekordowe opady śniegu, jakie tu zanotowano w tym samym czasie, wyniosły dwanaście cali - ciągnął Mel. - Zasypało nas, wszystko wtedy zamknęliśmy. Tym razem niewiele brakuje, ale lotnisko jest otwarte. Walczyliśmy, żeby było czynne, i to nam się udało. Nie ma drugiego portu lotniczego, który by sobie lepiej poradził z tą śnieżycą. Wszystkie maszyny do usuwania śniegu pracują na okrągło dzień i noc.

- Widocznie macie ich za mało.

- No wiesz, Vernon! Na śnieżycę, która szaleje od trzech dni, zawsze będzie za mało sprzętu. Pewnie, żeby się przydało więcej, ale nikt, kto ma gospodarską głowę, nie kupuje maszyn do sprzątania śniegu, żeby sprostać zdarzającym się czasem krańcowym sytuacjom. Kupuje się sprzęt, żeby radzić sobie w warunkach typowych, a w razie kryzysu używa się wszystkiego co się ma, rozmieszczając maszyny tak, żeby mieć z nich największy pożytek. To właśnie robią moi ludzie, i spisują się na medal!

- Zgoda, ty wiesz swoje, a ja swoje - odrzekł Demerest. - Moim zdaniem zawaliście robotę. I tak napisałem w sprawozdaniu.

- Pewnie przeforsowałeś swoją opinię, żeby załatwić ze mną osobiste porachunki?

- Jak pracuje komisja, to nasza sprawa. Liczy się sprawozdanie. Jutro dostaniesz swój egzemplarz.

- Serdeczne dzięki - odparł Mel. Zwrócił uwagę, że szwagier nawet nie próbuje zaprzeczać, że raport jest atakiem skierowanym przeciwko niemu. - Cokolwiek napisałeś - ciągnął - i tak nic nie zmieni, ale jeżeli cię to cieszy, będzie to dla mnie pewna niedogodność. Będę musiał jutro zmarnować czas na wyjaśnienia, jakim jesteś ignorantem w niektórych sprawach.

Demerest po raz pierwszy się uśmiechnął - Mel mówił poirytowanym tonem, nie starając się ukryć gniewu.

- Zalażem ci za skórę, co? Jakże mi żal z powodu tej niedogodności i twojego cennego czasu. Będę o tym pamiętał jutro, ciesząc się włoskim słońcem - oświadczył i nie przestając się uśmiechać odszedł. Zrobił zaledwie kilka kroków, kiedy uśmiech zastąpiła chmurna mina.

Przyczynę tego niezadowolenia stanowił kantor sprzedaży polis ubezpieczeniowych w głównej hali, który dzisiaj najwyraźniej robił świetne interesy. Przypomniało mu to, że zwycięstwo nad Melem jest błahostką, ukłuciem szpilki. Wiedział, że za tydzień krytyczny raport w sprawie odśnieżania pójdzie w zapomnienie, a kantor ubezpieczeń pozostanie. Tak więc prawdziwe zwycięstwo nadal należało do zadowolonego z siebie szwagra, który zbił jego argumenty przed komisją do spraw lotniska i zrobił z niego dumia.

Siedzące za kontuarem dwie młode dziewczyny - jedna z nich blondynka z dużym biustem - pośpiesznie wypisywały polisy dla reflektantów, a w kolejce czekało jeszcze kilku chętnych. Większość oczekujących trzymała w ręku pieniądze oznaczające, pomyślał ponuro, szybki zysk dla towarzystw ubezpieczeniowych. Nie miał najmniejszej wątpliwości, że przy automatach do sprzedaży polis panuje równie duży ruch.

Ciekaw był, ilu przyszłych pasażerów jego samolotu stoi w tej kolejce. Kusilo go, żeby o to spytać, a gdyby ich tu znalazł, podjąć się dzieła ich nawrócenia. Rozmyślił się jednak. Raz już tego próbował, nalegając na ludzi przy okienkach, żeby nie kupowali

polis na lotnisku, i wyjaśniając im dlaczego. A potem posypały się skargi, za co w końcu otrzymał ostrą reprymendę od zarządu linii Trans America. Chociaż towarzystwa lotnicze nie lubiły sprzedaży ubezpieczeń na lotniskach tak samo jak załogi latające, to w obliczu przeciwstawnych nacisków zachowywały w tej sprawie neutralność. Po pierwsze, kierownictwa lotnisk twierdziły, że dochody z towarzystw ubezpieczeniowych są im potrzebne. Podkreślały, że jeśli nie uzyskają ich z tego źródła, to linie lotnicze będą musiały pokryć tę różnicę płacąc więcej za lądowanie samolotów. Po drugie zaś linie lotnicze nie chciały zrażać sobie pasażerów. Dlatego inicjatywę zniesienia sprzedaży polis na lotniskach podjęli tylko piloci i oni byli za to atakowani.

Pochłonięty tymi myślami Demerest przystanął na chwilę, przyglądając się ruchowi przy okienkach. Zobaczył, że do kolejki dołączył nowy klient, nerwowy, chudy jak patyk i przygarbiony mężczyzna z rudawym wąsikiem. W ręku miał teczkę i sprawiał wrażenie, że bardzo mu się śpieszy. Spoglądał często na zegar w głównej hali dworca i porównywał z godziną na swoim zegarku. Był wyraźnie zmartwiony długą kolejką.

Demerest pomyślał z niechęcią, że facet zostawił sobie za mało czasu. Powinien zrezygnować z ubezpieczenia i wsiadać do samolotu.

Przypomniało mu to nagle, że musi już iść do kabiny pilotów. Ruszył szybko w stronę rampy dla odlatujących samolotów linii Trans America. Można się było teraz w każdej chwili spodziewać zapowiedzi odlotu. O! Już się zaczęła.

- Linie lotnicze Trans America zawiadamiają o odlocie samolotu Złoty Okręt, rejs numer dwa, do Rzymu...

Demerest pozostał na dworcu dłużej, niż zamierzał. Kiedy szedł w pośpiechu, komunikat rozbrzmiewał dalej, wyraźny i dobrze słyszalny w rozgwarze wypełniającym hale i korytarze dworca.

12.

- ...samolotu Złoty Okręt, rejs numer dwa, do Rzymu. Samolot jest gotów do przyjęcia pasażerów. Wszyscy pasażerowie z potwierdzoną rezerwacją...

Zapowiedź odlotu oznaczała różne rzeczy dla różnych pasażerów. Dla jednych było to zwykle wezwanie do stawienia się, wstęp do kolejnej męczącej podróży służbowej, dla drugich początek przygody. Dla jeszcze innych jej koniec - powrót do domu. Niektórym przynosiła smutek i rozłąkę, a niektórym, przeciwnie, perspektywę radosnego spotkania. W krótkim czasie maszyna miała wzbić się w żywioł obcy człowiekowi, w przestworza. I już w tym fakcie tkwił element przygody i romantyzmu.

Sama technika zapowiedzi lotu nie miała w sobie nic romantycznego. Komunikat pochodził z maszyny, która pod wieloma względami przypominała szafę grającą, z tą różnicą, że uruchamiano ją nie za pomocą monet, lecz guzików. Guziki te znajdowały się na pulpicie w centralce informacji o lotach, małej wieży (wszystkie linie miały własne centralki lub ich odpowiedniki) umieszczonej nad galerią dla wsiadających. Urzędniczka wciskała guziki w odpowiedniej kolejności. Reszta należała do maszyny.

Niemal wszystkie komunikaty o lotach - z wyjątkiem sytuacji nadzwyczajnych - były nagrane na kasety. Chociaż dla ludzkiego ucha komunikat był spójną całością, w gruncie rzeczy składał się z trzech odrębnych nagrań. Pierwsze ogłaszało nazwę linii i rejsu, drugie informowało o sytuacjach związanych z wsiadaniem, trzecie podawało numer wyjścia i galerii dla odlatujących.

- ...Pasażerowie z potwierdzoną rezerwacją proszeni są o udanie się do wejścia czterdzieści siedem w galerii D, oznaczonej kolorem niebieskim.

Do tej pory tysiące ludzi na dworcu usłyszało komunikat o rejsie numer dwa. Niektórych interesował on bardziej niż innych. Kilku z tych, którzy nie zwrócili na niego uwagi, miało zainteresować się nim przed upływem dzisiejszej nocy.

Komunikat usłyszało ponad stu pięćdziesięciu pasażerów rzymskiego samolotu. Ci, którzy zgłosili się na lot, ale nie dotarli jeszcze do wejścia czterdzieści siedem, pośpieszyli tam; paru przybyłych w ostatniej chwili pasażerów otrzepywało się po drodze ze śniegu.

Starsza stewardesa Gwen Meighen odprawiała właśnie przed wejściem na pokład kilka rodzin z małymi dziećmi, kiedy w przejściu dla wsiadających rozbrzmiał echem

komunikat o locie do Rzymu. Przez telefon pokładowy powiadomiła o tym kapitana Harrisa i przygotowała się na czekający ją wkrótce tłumny napływ pasażerów. Jeszcze przed nimi wszedł do samolotu schylając głowę kapitan Demerest i pośpieszył na dziób, zamykając za sobą drzwi kabiny pilotów.

Kapitan Harris, razem z drugim oficerem Jordanem, rozpoczął już czynności kontrolne przed odlotem.

- Dobra - powiedział Demerest. Wsunął się na fotel pierwszego oficera po prawej stronie i wziął notatnik z listą czynności kontrolnych do wykonania. Jordan powrócił na swoje stałe miejsce za plecami obu pilotów.

Mel, który nadal znajdował się w głównej hali dworca, słysząc komunikat przypomniał sobie, że Złotym Okrętem leci Vernon. Szczerze żałował, że znów przepadła okazja do położenia kresu lub choćby zmniejszenia wrogości panującej pomiędzy nim a szwagrem. Jeśli ich wzajemne stosunki się zmieniły, to na gorsze. Zastanawiał się, ile jest w tym jego winy. Z pewnością trochę było, bo Vernon miał jakiś dziwny talent do wydobywania z niego tego, co najgorsze, chociaż Mel nie miał wątpliwości, że to Demerest prowokuje kłótnie. Po części brało się to stąd, że Vernon uważał się za kogoś lepszego i obrażał się, kiedy inni nie podzielali tej opinii. Bardzo wielu pilotów, których znał, zwłaszcza kapitanów, myślało o sobie w ten sposób.

Zakipiał gniewem na wspomnienie Vernona, który po zebraniu komisji do spraw lotniska stwierdził, że tacy jak on, Mel, są "przyziemnymi urzędasami z mentalnością pingwina". Tak jakby latanie było czymś cholernie nadzwyczajnym w porównaniu z innymi zawodami!

A mimo to marzyło mu się, żeby na parę godzin przedzierzgnąć się dziś w pilota i odlecieć - tak jak Vernon - do Rzymu. Przypomniały mu się słowa szwagra o włoskim słońcu, w którym miał się jutro wygrzewać. Przydałoby mu się trochę tego słońca, natomiast wolałby mieć w tej chwili trochę mniej do czynienia z lotniczym zapleczem na ziemi. Przyziemne więzy świata wydawały mu się dziś jeszcze bardziej przyziemne niż zwykle.

Porucznik policji Ned Ordway, który kilka minut temu rozstał się z Melem Bakersfeldem, usłyszał komunikat o locie do Rzymu przez otwarte drzwi siedziby małego posterunku tuż przy głównej hali dworca. Słuchał właśnie przez telefon raportu

dyżurnego sierżanta, który dzwonił z komisariatu dworcowego. Z meldunku przekazanego przez wóz patrolowy wynikało, że masę zapchanych ludźmi samochodów wjeżdża na parkingi, które mają kłopoty z ich rozlokowaniem. Pytania ujawniły, że większość pasażerów aut przyjechała z osiedla Meadowood i że są oni uczestnikami demonstracji przeciwko hałasowi, o której Ordway słyszał już wcześniej. Sierżant powiedział, że zgodnie z rozkazami porucznika posiłki policyjne są w drodze na lotnisko.

Kilkadziesiąt metrów od posterunku policji, w poczekalni dla pasażerów, drobna starsza pani z San Diego, Ada Quonsett, przerwała rozmowę z Peterem Coakleyem z linii Trans America i oboje wysłuchali komunikatu o locie do Rzymu.

Siedzieli tuż przy sobie na jednej z wielu obitych czarną skórą ławek. Pani Quonsett opisywała zalety swojego zmarłego męża, wyrażając się o nim tak, jak zapewne wyrażała się o księciu Albercie królowa Wiktoria.

- Taki kochany, taki mądry i przystojny. Spotkaliśmy się u schyłku życia, ale w młodości musiał być bardzo do pana podobny.

Coakley uśmiechnął się z zakłopotaniem, jak już wiele razy w ciągu minionej półtorej godziny. Odkąd rozstał się z Tanią Livingston, żeby towarzyszyć starszej pasażerce na gapę aż do odlotu samolotu do Los Angeles, ich rozmowa polegała głównie na monologu pani Quonsett, w którym porównywała go często i przychylnie do zmarłego Herberta Quonsetta. Temat ten zaczynał go zdecydowanie nużyć. Zupełnie nie zdawał sobie sprawy z faktu, że pani Quonsett do tego właśnie chytrze zmierza.

Ziewnął ukradkiem. Nie takich zajęć spodziewał się podejmując pracę kontrolera w liniach Trans America. Czuł się jak dureń siedząc w mundurze i odgrywając rolę niańki nieszkodliwej gadatliwej staruszki, która mogłaby być jego prababką. Miał nadzieję, że ten obowiązek wkrótce się skończy. Pech chciał, że odlot samolotu pani Quonsett do Los Angeles, jak większość lotów tej nocy, uległ dalszemu opóźnieniu. Inaczej starowinka wyruszyłaby w drogę już godzinę temu. Miał nadzieję, że ogłoszą wkrótce ten odlot. Tymczasem bieżący komunikat o locie do Rzymu przyniósł mu pożądaną, choć krótką chwilę wytchnienia.

Młody kontroler zdążył już zapomnieć ostrzeżenie Tani: - Proszę pamiętać... ta pani sypie fortelami jak z rękawa”.

- To jest coś! - wykrzyknęła pani Quonsett po zakończeniu komunikatu. - Lot do

Rzymu! Prawda, jak ciekawie jest na lotnisku, zwłaszcza dla takiego inteligentnego młodego człowieka jak pan. Oto właśnie miasto, Rzym, które mój drogi mąż nieboszczyk chciał ze mną odwiedzić. - Splotła palce, w których tkwiła cienka koronkowa chusteczka, i westchnęła. - Nigdy tam nie pojechaliliśmy.

Kiedy to mówiła, jej umysł pracował jak dobry szwajcarski zegarek. Bardzo chciała wymknąć się temu chłopcu przebranemu za mężczyznę. Chociaż wyraźnie się nudził, wciąż jej pilnował. Należało więc tak pokierować sytuacją, żeby nuda skłoniła go do nieuwagi. Ale nie mogła z tym zwlekać.

Pani Quonsett nie zapomniała o swoim pierwotnym zamiarze - o locie na gapę do Nowego Jorku. przysłuchiwała się uważnie komunikatom o odlotach do Nowego Jorku, których ogłoszono pięć w różnych liniach lotniczych, ale żaden z nich nie wypadł w sprzyjającym momencie, tak żeby miała jakąś szansę wymknięcia się niepostrzeżenie spod kurateli swojego opiekuna. W żaden sposób nie mogła się dowiedzieć, czy będzie jeszcze jakiś lot do Nowego Jorku przed startem samolotu linii Trans America do Los Angeles, którym miała polecieć, choć wcale tego nie chciała.

Wszystko jest lepsze niż powrót do Los Angeles, rozmyślała. Wszystko! nawet - wpadło jej raptem do głowy - nawet ten lot do Rzymu.

Zawahała się. A czemuż by nie? Wiele z tego, co powiedziała dziś o Herbercie, rozmiękało się z prawdą, ale fakt pozostawał faktem, że oglądali kiedyś pocztówki z widokami Rzymu... Gdyby miała dotrzeć tylko na lotnisko, to w każdym razie byłaby tam. Miałyby o czym opowiadać Blanche, kiedy wreszcie znajdzie się w Nowym Jorku. Równą satysfakcję sprawiłoby jej zagranie na nosie tej rudej jędzy... Ale czy to się może udać? Jaki jest numer wejścia, który podano przed chwilą w komunikacie? Zaraz, zaraz, chyba... wejście czterdzieści siedem w galerii D, oznaczonej kolorem niebieskim. Tak, była tego pewna.

Naturalnie samolot mógł mieć komplet pasażerów i mogło nie być miejsca dla gapowicza, ale to normalne ryzyko. Ponadto domyślała się, że lecący do Włoch muszą mieć paszporty, żeby wsiąść do samolotu. Trzeba więc sprawdzić, jak to się odbywa. Nawet teraz, gdyby ogłoszono lot do Nowego Jorku...

Najważniejsze, żeby nie siedzieć tu beczynnienie, tylko zacząć działać! Zatrzepotała drobnymi, pomarszczonymi rękami.

- Ojej! Ojej! - wykrzyknęła.

Palce jej prawej dłoni powędrowały w górę i zawisły przy wysokim kołnierzyku staromodnej bluzki. Przytknęła do ust koronkową chusteczkę i wydała łagodny, cichy jęk.

Młody kontroler zaniepokoił się.

- Co pani jest, pani Quonsett? Coś się stało? - spytał.

Zamknęła oczy, otworzyła i kilka razy szybko odetchnęła.

- Bardzo przepraszam - powiedziała. - Niestety, nie czuję się dobrze.

- Może sprowadzić pomoc? Lekarza? - zapytał z troską w głosie Coakley.

- Nie chcę sprawiać kłopotu.

- To żaden kłopot...

- Nie - powiedziała, słabo kręcąc głową. - Pójdę tylko do toalety. Na pewno mi przejdzie.

Młody kontroler miał niepewną minę. Nie chciał, żeby staruszka wyzionęła przy nim ducha, a wyglądało na to, że niewiele jej brakuje.

- Na pewno? - spytał z niepokojem.

- Tak, na pewno - odrzekła. Stanowczo nie chciała zwracać na siebie uwagi tu, w głównej części dworca, gdzie tylu było świadków. - Proszę mi pomóc wstać... dziękuję... a teraz, zechce mi pan podać ramię... toaleta jest, zdaje się, tam. - Po drodze jęknęła cicho jeszcze ze dwa razy, ściągając na siebie jego zatroskane spojrzenie. - Miałam już kiedyś takie ataki, zaraz na pewno lepiej się poczuję - uspokoiła go.

Przed drzwiami damskiej toalety puściła jego ramię.

- Okazał pan dużo serca starszej kobiecie - powiedziała. - W dzisiejszych czasach tylu młodych ludzi... Ojej! - Dość tego, ostrzegła się w duchu. Trzeba uważać, żeby nie przesadzić. - Poczekaj pan tu na mnie? Nie odejdzie?

- Ależ skąd. Nie odejdę.

- Dziękuję - powiedziała. Otworzyła drzwi i weszła.

W środku było kilkadziesiąt kobiet. Pomyślała, że na całym lotnisku jest dziś rojno, nawet w toaletach. Potrzebna jej była teraz sojuszniczka. Dokładnie zbadała teren, zanim wybrała młodą kobietę wyglądającą na sekretarkę, ubraną w beżowy kostium, której się nie spieszyło. Podeszła do niej.

- Przepraszam, nie czuję się najlepiej - powiedziała. - Czy mogłaby mi pani pomóc... - Pani Quonsett zatrzepotała rękami, a potem zamknęła i otworzyła oczy, jak przy Coakleyu.

- Oczywiście - odparła kobieta, natychmiast okazując zatroskanie. - Czy mam panią zaprowadzić...

- Nie... proszę. - Pani Quonsett oparła się o umywalkę, tak jakby chciała się jej przytrzymać. - Chcę tylko przekazać wiadomość. Przed drzwiami stoi młody człowiek w mundurze linii Trans America. Nazywa się Coakley. Zechce mu pani powiedzieć... żeby jednak sprowadził lekarza.

- Powiem mu. Wytrzyma pani do mojego powrotu?

Pani Quonsett skinęła głową.

- Tak, dziękuję. Ale wróci pani... i mi powie.

- Naturalnie.

Młoda kobieta wróciła po niespełna minucie.

- Natychmiast sprowadzi lekarza - powiedziała. - A teraz powinna pani odpocząć. Może...

Pani Quonsett przestała się opierać o umywalkę.

- To znaczy, że już poszedł? - spytała.

- Tak, od razu.

- Pomyślała, że teraz wystarczy już tylko uwolnić się od tej kobiety. Znowu zamknęła i otworzyła oczy.

- Wiem, że sprawiam pani kłopot... pani taka uprzejma... ale przy głównym wejściu, obok United Air Lines, czeka na mnie córka - powiedziała.

- Mam ją odnaleźć? Sprowadzić tutaj?

Starsza pani przytknęła koronkową chusteczkę do ust.

- Byłabym bardzo zobowiązana, choć naprawdę wykorzystuję panią.

- Jestem pewna, że zrobiłaby pani dla mnie to samo. Po czym poznam pani córkę?

- Ma na sobie długi fioletowy płaszcz i biały kapelusik z żółtymi kwiatami. Jest z pieskiem, pudełkiem miniaturką.

Kobieta robiąca wrażenie sekretarki uśmiechnęła się.

- To nie powinno być trudne. Niedługo wrócę - powiedziała.

- Taka pani dobra.

Po jej wyjściu Ada Quonsett odczekała tylko chwilę. Przez wzgląd na swoją opiekunkę miała nadzieję, że nie będzie ona długo szukała zmyślonej postaci w fioletowym płaszczu, której towarzyszy nie istniejący pudelek.

Uśmiechając się do siebie starsza pani z San Diego wyszła z toalety żwawym kroczkiem. Odeszła nie zaczepiona przez nikogo i wchłonął ją przelewający się przez dworzec tłum.

A teraz, pomyślała, którą do galerii niebieskiej i wyjścia numer czterdzieści siedem?

Dla Tani komunikat o locie do Rzymu był jak czwarta piłka dla zonglera, który zongluje już trzema. Cztery samoloty linii Trans America znajdowały się w tej chwili w różnych fazach przygotowań do lotu. Zajmując się sprawami reklamacyjno-interwencyjnymi, miała swój udział we wszystkich czterech odlotach. W dodatku odbyła właśnie irytującą rozmowę z pasażerem samolotu, który przyleciał z Kansas. Ten napastliwy, wygadany mężczyzna złożył skargę, że skórzana walizka jego żony została uszkodzona wskutek nieostrożnego obchodzenia się z nią i wjechała na obrotową platformę bagażową dla przyjezdnych rozdarta z boku. Tania nie uwierzyła mu - rozdarcie wyglądało na stare - ale zgodnie z niezmienną praktyką linii Trans America i innych towarzystw zaproponowała natychmiastowe wypłacenie odszkodowania gotówką. Trudność polegała na ustaleniu jego wysokości, odpowiadającej obu stronom. Tania zaproponowała trzydzieści pięć dolarów, czyli więcej niż jej zdaniem warta była walizka. Pasażer upierał się przy czterdziestu pięciu. Wreszcie zgodzili się na czterdzieści dolarów, przy czym petent nie wiedział, że pracownik działu reklamacji upoważniony jest do wypłacenia i sześćdziesięciu dolarów, byleby pozbyć się natręta. Nawet przy podejrzeniu o oszustwo taniej wypadało liniom lotniczym szybko zapłacić, niż wdawać się w długotrwałe dyskusje. Teoretycznie do obowiązków kontrolerów biletów należało odnotowywanie uszkodzonych bagaży, ale robili to rzadko, w związku z czym pasażerowie zorientowani w tych sprawach wymieniali sobie w ten sposób zniszczone walizki na nowe.

Chociaż pieniądze nie należały do niej, Tani ciężko się było z nimi rozstawać, ilekroć, w jej przekonaniu, linie lotnicze padały ofiarą oszustwa.

Teraz zajęła się pomocą przy zbieraniu spóźnionych na samolot do Rzymu, którzy wciąż jeszcze nadchodzili. Na szczęście autobus z tymi, którzy zgłosili się na lot w mieście, dotarł na dworzec przed kilkoma minutami i większość jego pasażerów skierowano już do wejścia czterdzieści siedem w galerii D. Postanowiła, że pójdzie tam za kilka minut na wypadek, gdyby wynikły jakieś kłopoty w ostatniej chwili.

Guerrero usłyszał komunikat o locie do Rzymu stojąc w kolejce po ubezpieczenia w głównej hali dworca.

To właśnie jego zobaczył kapitan Demerest w chwili, kiedy Guerrero, zdenerwowany, w pośpiechu, zjawił się z małą teczką dyplomatką zawierającą bombę z dynamitu.

Prosto z autobusu Guerrero poszedł do okienek sprzedających polisy, gdzie stał teraz piąty w kolejce. Dwójkę pasażerów na jej początku obsługiwały z irytującą powolnością dwie młode urzędniczki. Jedna z nich, blondynka z dużym biustem i w wydekoltowanej bluzce, prowadziła przedłużającą się rozmowę z klientką w średnim wieku. Urzędniczka proponowała jej polisę droższą od tej, o którą prosiła. Tamta nie mogła się zdecydować. Przewidywał, że z pewnością upłynie jeszcze przynajmniej dwadzieścia minut, zanim dotrze do okienka, ale do tego czasu jego samolot już by odleciał. A przecież on musiał wykupić polisę i musiał nim lecieć.

Przez głośniki podano komunikat, że jego samolot przyjmuje pasażerów przy wejściu czterdzieści siedem. Guerrero powinien już tam być! Cały się trząsł. Wilgotne od potu ręce zaciskał na teczce. Chyba po raz dwudziesty spojrzął na zegarek, a potem, dla porównania, na dworcowy zegar. Od komunikatu upłynęło sześć minut. Ostatnie wezwanie... zamknięcie drzwi samolotu... mogło nastąpić lada chwila. Musiał coś zrobić!

Przepchnął się bezceremonialnie na czoło kolejki. Było mu już wszystko jedno, czy zwraca na siebie uwagę niewłaściwym zachowaniem.

- Ej, przyjacielu, my też czekamy - zaprotestował ktoś z kolejki.

Guerrero puścił to mimo uszu i zwrócił się do blondynki z dużym biustem.

- Proszę pani... zapowiedziano odlot mojego samolotu, tego do Rzymu. Chcę się ubezpieczyć. Nie mogę czekać.

- To leć pan bez tego - wtrącił się ten sam człowiek co przedtem. - A na drugi raz przyjdź pan wcześniej.

Kusiło go, żeby odpowiedzieć, że drugiego razu nie będzie, ale zamiast tego zwrócił się ponownie do blondynki.

- Bardzo panią proszę!

Ku jego zaskoczeniu uśmiechnęła się ciepło; spodziewał się, że mu domówi.

- Powiedział pan: do Rzymu? - spytała.

- Tak, tak. Już zapowiedziano samolot.

- Wiem - odpowiedziała i znów się uśmiechnęła. - Linie Trans America, lot numer dwa. Nazywa się Złoty Okręt.

Pomimo zdenerwowania spostrzegł, że dziewczyna mówi z kokieteryjnym europejskim akcentem, prawdopodobnie węgierskim.

- Właśnie - potwierdził, siłąc się na naturalny ton.

Dziewczyna obdarzyła uśmiechem pozostałych pasażerów.

- Ten pan naprawdę nie ma czasu - powiedziała. - Z pewnością nie będą państwo mieli nic przeciwko temu, że obsłużę go najpierw.

Tak wiele spraw poszło mu dziś źle, że nie mógł uwierzyć swojemu szczęściu. W kolejce rozległy się gniewne pomruki, ale mężczyzna, który zaprotestował pierwszy, milczał.

Dziewczyna wyjęła formularz polisy i uśmiechnęła się promiennie do klientki, którą załatwiała.

- To zajmie tylko chwilkę - zapewniła, po czym jeszcze raz obdarzyła uśmiechem Guerrero.

Dopiero teraz zdał sobie sprawę, jak skutecznie działa ten jej uśmiech i dlaczego nikt z kolejki poważnie się nie sprzeciwił. Kiedy spojrzała mu prosto w oczy, Guerrero poczuł, jak mu się robi ciepło na sercu. A do tego miała duży biust.

- Mam na imię Bunnie - powiedziała ze swoim europejskim akcentem. - A pan jak się nazywa?

Jej długopis zawisł w powietrzu.

W roli urzędniczki sprzedającej ubezpieczenia na lotnisku Bunnie Vorobioff odnosiła nadzwyczajne sukcesy.

Przyjechała do Stanów nie z Węgier, jak przypuszczał Guerrero, ale z Glauchau na południu Niemiec, przedostając się przez Mur Berliński.

Bunnie (wówczas Gretchen Worobioff, skromny podłotek o płaskich piersiach, młoda komunistka i córka pomniejszego urzędnika komunistycznego) przedostała się w nocy przez mur razem z dwoma kolegami. Chłopaków wychwyciły reflektory i zginęli w strzelaninie. Bunnie uniknęła reflektorów, przetrwała - umiejętność przetrwania wydawała się wypływać z samej jej natury.

Po przybyciu do Stanów w wieku dwudziestu jeden lat dostosowała się do amerykańskiej zasady wolnej konkurencji i jej dobrodziejstw z zapałem neofitki. Ciężko harowała jako salowa w szpitalu, gdzie trochę ją przeszkolono, i dorabiała jako kelnerka. W pozostałym czasie zmieściła jakoś kurs angielskiego w szkole języków obcych Berlitz, a także sypianie z lekarzami. Lekarze odpłacili jej się za uprzejmość w łóżku wstrzykiwaniem w piersi silikonu.

Dziś po upływie półtora roku, Bunnie Vorobioff była już zasymilowana całkowicie. Chodziła do szkoły tańca Arthura Murraya, była członkinią towarzystwa opieki nad zwierzętami i klubu płytowego wytwórni Columbia, miała konto u Carsona Pirie Scotta, prenumerowała "Reader's Digest" i "TV Guide", wykupywała w terminie kolejne tomy World Book Encyklopedia, miała perukę i volkswagena, zbierała znaczki premiowe otrzymywane przy zakupie towarów i łykała pigułki antykoncepcyjne.

Bunnie uwielbiała też wszelkie konkursy, zwłaszcza takie, które obiecywały konkretne nagrody. Dlatego między innymi ceniła sobie tę pracę: firma ubezpieczeniowa organizowała mianowicie konkursy dla personelu, z nagrodami rzeczowymi. Jeden z takich konkursów akurat trwał i miał się dzisiaj skończyć.

Bunnie brakowało jeszcze czterdziestu punktów, żeby mogła osiągnąć swój cel i wygrać elektryczną szczoteczkę do zębów. Na jakiś czas zwątpiła, że zdoła zgromadzić odpowiednią liczbę punktów przed zakończeniem konkursu, ponieważ sprzedawała dziś głównie polisy na loty krajowe, które przynosiły mniejsze premie i dawały mniej punktów. Ale sprzedaż polisy najwyższej wartości na lot zagraniczny oznaczała dwadzieścia pięć punktów, co by jej ułatwiło zdobycie reszty. Pozostawało pytanie, na jaką sumę chce się ubezpieczyć ten lecący do Rzymu pasażer, zakładając, że na niższą od maksymalnej, czy potrafi mu sprzedać droższą.

Zazwyczaj jej się to udawało. Po prostu przywoływała na usta najbardziej uwodzicielski ze swoich uśmiechów, z którego nauczyła się korzystać jak z flesza.

Nachylała się do klienta oszłamiając go biustem, a potem zachwalała, przekonywała. Fortel ten przeważnie skutkował i decydował o jej powodzeniu jako sprzedawczynie polis.

- Jaką polisę pan sobie życzy? - spytała, kiedy Guerrero przeliterował jej swoje nazwisko.

Guerrero przełknął ślinę.

- Zwykłą, na życie, na siedemdziesiąt pięć tysięcy - odparł.

Kiedy już to powiedział, zaschło mu w ustach. Raptem zląkł się, że jego słowa zaalarmowały wszystkich w kolejce. Czuł na plecach ich spojrzenia. Cały się trząsał. Był pewien, że to zauważą. Dla niepoznaki zapalił papierosa, ale ręka dygotała mu tak bardzo, że z trudem zbliżył do niego zapałkę. Na szczęście dziewczyna, trzymająca długopis nad rubryką "suma nominalna", jakby tego nie dostrzegła.

- Płaci pan dwa dolary pięćdziesiąt centów - oznajmiła.

- Co?... Ach, tak.

Guerrero zdołał zapalić papierosa i upuścił zapałkę. Sięgnął do kieszeni po część tej niewielkiej kwoty, jaka mu pozostała.

- Ale to bardzo mała polisa - powiedziała Bunnie, która jeszcze nie wpisała wysokości ubezpieczenia. Pochyliła się, przybliżając piersi do klienta. Widziała, że spogląda na nie jak urzeczony. Mężczyźni zawsze tak reagowali. Wyczuwała czasem, że mają ochotę ich dotknąć. Ale nie ten.

- Mała? - spytał Guerrero. Mówił z trudem, zacinając się. - Myślałem... że to największa.

Nawet Bunnie dostrzegła teraz jego zdenerwowanie. Przypuszczała, że to z powodu czekającego go wkrótce lotu. Posłała mu ponad kontuarem olśniewający uśmiech.

- O, nie, proszę pana. Może pan wykupić polisę na trzysta tysięcy. Większość ludzi to robi, bo kosztuje tylko dziesięć dolarów. Prawda, że to niewiele przy takim zabezpieczeniu? - Uśmiech nie schodził jej z ust. Odpowiedź mogła jej przynieść prawie dwadzieścia punktów w konkursie. W zależności od niej mogła stracić lub zdobyć elektryczną szczoteczkę do zębów.

- Mówi pani... dziesięć dolarów?

- Tak jest, na sumę trzystu tysięcy.

Guerrero nie wiedział o tym! Cały czas sądził, że siedemdziesiąt pięć tysięcy dolarów to górna granica ubezpieczenia, jakie można wykupić w porcie lotniczym na lot zagraniczny. Uzyskał tę informację z blankietu, który wziął przed paroma miesiącami na innym lotnisku. Teraz przypomniał sobie, że ten blankiet pochodził z automatu sprzedającego polisy ubezpieczeniowe. Nie przyszło mu na myśl, że polisy sprzedawane w okienku mogą być o tyle wyższe.

Trzysta tysięcy dolarów!

- Tak - powiedział z zapalem. - Poproszę... tak.

Bunnie rozpromieniła się.

- Na pełną sumę, panie Guerrero?

Miał właśnie skinąć głową na potwierdzenie, kiedy uświadomił sobie szczytową ironię swojej sytuacji. Prawdopodobnie nie miał dziesięciu dolarów.

- Proszę pani... chwileczkę! - Zaczął przeszukiwać kieszenie, wyciągając z nich wszystkie pieniądze, jakie miał.

Ludzie w kolejce zaczęli się niecierpliwic.

- Powiedziała pani, że zajmie to tylko chwilę! - zaprotestował ten sam mężczyzna co na początku.

Guerrero znalazł cztery dolary i siedemdziesiąt centów.

Kiedy dwa dni temu razem z Inez poskładali swoje ostatnie grosze, wziął dla siebie osiem dolarów i trochę drobnych. Po zastawieniu jej pierścionka i wykupieniu biletu na samolot zostało mu jeszcze kilka dolarów. Nie był pewien ile, ale do tego czasu płacił za posiłki, bilety na metro, za autobus na lotnisko. Wiedział, że musi mieć dwa i pół dolara na ubezpieczenie, więc przechowywał je pieczołowicie w osobnej kieszeni. Poza tym jednak nie dbał o pieniądze wiedząc, że kiedy wsiądzie do samolotu, na nic mu się już nie przydadzą.

- Jeżeli nie ma pan gotówki, mogę przyjąć czek - powiedziała Bunnie Vorobioff.

- Zostawiłem książeczkę w domu - odparł.

Kłamał. Miał w kieszeni чеки. Ale gdyby wypisał czek, nie miałby on pokrycia i unieważniłby polisę.

- A pańskie włoskie pieniądze, panie Guerrero? - nie rezygnowała Bunnie. - Mogę przyjąć liry i wymienić je po aktualnym kursie.

- Nie mam włoskich pieniędzy - mruknął i przeklął siebie, że się z tym wygadał. W mieście zgłosił się na lot do Rzymu bez bagażu. Teraz jak kretyn demonstrował wobec świadków, że nie ma pieniędzy ani amerykańskich, ani włoskich. Kto wsiada do lecącego za ocean samolotu bez bagażu i bez grosza? Tylko ten, kto wie, że samolot nie doleci do celu.

I wtedy uprzytomnił sobie, że jedynie on - i nikt poza nim - kojarzy te dwa wydarzenia, w mieście i tu, na lotnisku. Skojarzyć je można było dopiero po fakcie, a wtedy nie miało to już znaczenia.

Rozumował tak jak wcześniej, wychodząc z domu. Nie liczą się podejrzenia, najważniejsze to brak szczątków, brak dowodów.

Nieoczekiwanie dla siebie spostrzegł, że pomimo ostatniej gafy czuje się pewniej.

Dołożył kilka dziesiątek i centów do stosu drobnych na kontuarze. I wtedy cudem w wewnętrznej kieszeni znalazł pięciodolarowy banknot.

- Mam! Wystarczy! - wykrzyknął nie ukrywając podniecenia. Zostało mu nawet jeszcze około dolara drobnymi.

Teraz jednak Bunnie ogarnęły wątpliwości. Zamiast wypisać polisę na trzysta tysięcy, na którą czekał, zawahała się.

Kiedy przed chwilą obszukiwał kieszenie, przyglądała się cały czas jego twarzy. Naturalnie zdziwiło ją, że ktoś wybiera się za ocean bez pieniędzy, ale ostatecznie była to jego prywatna sprawa. Mógł mieć po temu wiele powodów. Tak naprawdę zaniepokoiły ją oczy Guerrero. Dostrzegła w nich błysk szaleństwa, rozpacz.

Instrukcja wydana przez jej pracodawców z firmy ubezpieczeniowej, przewidywała: Jeżeli nabywca ubezpieczenia zachowuje się dziwnie, jest wyjątkowo podniecony lub pijany, fakt ten należy zgłosić odpowiednim liniom lotniczym. Zadawała sobie pytanie, czy i w tym wypadku zastosować się do przepisu.

Nie była pewna co robić.

Urzędniczki sprzedające polisy dyskutowały czasem pomiędzy sobą o tej instrukcji. Niektóre z dziewcząt były na nią oburzone albo jej nie przestrzegały, argumentując, że zatrudniono je do sprzedaży ubezpieczeń, a nie jako darmowych niewykwalifikowanych psychologów. Inne po prostu twierdziły, że wielu pasażerów wykupujących polisy jest zwyczajnie zdenerwowanych. Jak może ktoś bez

specjalistycznego przygotowania poznać, gdzie kończy się nerwowość, a zaczyna dziwne zachowanie? Bunnie jeszcze nigdy nie meldowała o żadnym nerwowo zachowującym się pasażerze, ale знаła dziewczynę, która to zrobiła. Pasażerem tym okazał się wiceprezes towarzystwa lotniczego, podekscytowany tym, że jego żona spodziewa się dziecka. To zaś spowodowało najrozmaitsze kłopoty.

Mimo wszystko wahała się. Przeliczyła leżące na kontuarze pieniądze. Zastanawiała się, czy Mari, urzędniczka siedząca obok, zauważyła coś niezwykłego. Najwyraźniej nie. Wypisywała właśnie polisę, zdobywając dla siebie punkty w konkursie.

Ostatecznie o jej decyzji przesądziły doświadczenia z przeszłości. Lata dojrzewania... aliancka okupacja, ucieczka na Zachód, Mur Berliński... nauczyły ją, co robić, żeby przetrwać, i wykształciły inne jej odruchy: hamować ciekawość i nie zadawać niepotrzebnych pytań.

O nic już więc nie pytając, a tym samym rozwiązując problem jak wygrać elektryczną szczoteczkę do zębów, Bunnie wypisała polisę na sumę trzystu tysięcy dolarów, równowartość życia D.O. Guerrero.

Po drodze do wejścia czterdzieści siedem i samolotu Złoty Okręt Guerrero wysłał polisę pocztą do swojej żony Inez.

13.

Celnik Harry Standish nie słyszał komunikatu o zbliżającym się odlocie samolotu do Rzymu, ale wiedział, że go nadano. Zapowiedzi lotów nie docierały do komory celnej, gdyż trafiali tu tylko pasażerowie przylatujący z zagranicy, dlatego Standish uzyskał tę informację telefonicznie od linii Trans America. Powiadomiono go, że samolot zaczął już przyjmować pasażerów przy wejściu czterdzieści siedem i odkołuje ze stanowiska o ponownie wyznaczonej godzinie 23:00.

Standish patrzył na zegar, za parę minut miał iść do wejścia czterdziestego siódmego, nie służbowo jednak, ale żeby pożegnać siostrzenicę Judy, która wyjeżdżała na rok do szkoły w Europie. Przynależał mieszkającej w Denver siostrze, że odprowadzi jej córkę na samolot. Część tego wieczoru spędził na dworcu w towarzystwie siostrzenicy, sympatycznej, zrównoważonej osiemnastolatki, i przynależał jej, że wpadnie przed odlotem, żeby ostatecznie się z nią pożegnać.

Tymczasem usiłował uporać się z nieznośnym problemem, jaki pojawił się pod sam koniec tego nadzwyczaj dokuczliwego dnia.

- Czy jest pani całkowicie pewna, że nie chce pani zmienić swojej wersji? - spytał cicho arogancką, niezgrabną kobietę, której kilka otwartych walizek leżało pomiędzy nimi na stole do kontroli celnych.

- Pan, zdaje się sugeruje, że kłamie, a ja już powiedziałam prawdę - odburknęła. - Doprawdy, jesteście tacy nadgorliwi, tak nie dowierzacie ludziom, że zastanawiam się czasem, czy nie żyjemy w państwie policyjnym.

Standish puścił ostatnie słowa mimo uszu, jako że celników szkolono, żeby nie zwracali uwagi na liczne obelgi, którymi ich pasażerowie obrzucają, i odparł uprzejmie:

- Ja nic nie sugeruję, proszę pani. Spytałem tylko, czy chce pani wprowadzić poprawki do swojego oświadczenia na temat pochodzenia tych przedmiotów: sukienek, swetrów i futra.

Kobieta, która według amerykańskiego paszportu nazywała się Harriet Du Barry Mossman i mieszkała w Evanston, wracała właśnie z miesięcznego pobytu w Anglii, Francji i Danii.

- Nie mam zamiaru - odparła zgryźliwie. - Ponadto, kiedy adwokat mojego męża dowie się o tym przesłuchaniu...

- Dobrze, proszę pani - rzekł Standish. - W takim razie zechce pani łaskawie podpisać ten formularz. Proszę powiedzieć, jeżeli coś trzeba wyjaśnić.

Sukienki, swetry i futro leżały rozłożone na walizkach. Kiedy przed kilkoma minutami Standish podszedł do stanowiska kontroli celnej numer jedenaście, pani Mossman miała na sobie kurtkę z soboli. Poprosił ją o zdjęcie futra, żeby mu się lepiej przyjrzeć. Sprowadziło go tu na krótko przedtem czerwone światło na tablicy znajdującej się blisko środka dużej hali komory celnej. Światła takie - a miały je wszystkie stanowiska - sygnalizowały, że są jakieś trudności i celnik potrzebuje pomocy inspektora.

Młody celnik, który z początku odprawiał panią Mossman, stał w tej chwili o boku inspektora Standisha. Większość pasażerów, którzy przylecieli z Kopenhagi Douglasem 8 Skandynawskich Linii Lotniczych, przeszła już odprawę i opuściła komorę celną. Tylko ta dobrze ubrana Amerykanka sprawiała kłopoty twierdząc, że w Europie kupiła jedynie trochę perfum, taniej biżuterii i buty. Wartość zgłoszonych zakupów wyniosła dziewięćdziesiąt dolarów, o dziesięć mniej, niż mogła wwieźć bez cła. Młody celnik nabrał podejrzeń.

- Dlaczego miałabym cokolwiek wypełniać i podpisywać? - zapytała z pretensją w głosie pani Mossman.

Standish spojrział na zegar wiszący w hali. Wskazywał za kwadrans jedenasta. Pomyślał, że zdąży jeszcze zakończyć tę sprawę i dotrzeć do rzymskiego samolotu, zanim odleci.

- Dla ułatwienia, proszę pani - rzekł cierpliwym tonem. - Prosimy tylko, żeby potwierdziła pani na piśmie to, co już nam pani powiedziała. Twierdzi pani, że te sukienki zostały kupione...

- Ile razy mam powtarzać? Kupiłam je w Chicago i w Nowym Jorku przed wyjazdem do Europy. Tak samo swetry. Futro to prezent kupiony w Stanach Zjednoczonych. Dostałam je pół roku temu.

Dlaczego ludzie to robią? - dziwił się w duchu Standish. Wiedział z całą pewnością, że pani Mossman kłamie od początku do końca.

Po pierwsze sukienki - sześć sztuk, bez wyjątku dobrej jakości - miały usunięte naszywki firmowe. Tego się nie robiło bez powodu - kobiety zazwyczaj chlubiły się znakami firmowymi na odzieży wysokiej jakości. Przede wszystkim jednak sposób

uszycia był niewątpliwie francuski. Podobnie fason futra, choć do podszewki przyszyto nieudolnie znak firmowy magazynu Saksa z Piątej Alei. Osoby typu pani Mossman nie zdawały sobie sprawy, że doświadczony celnik i bez naszywek rozpozna pochodzenie odzieży. Krój, ścieg, nawet sposób wszycia zamka były jak znajomy charakter pisma, który odróżnia się od innych.

To samo dotyczyło trzech drogich swetrów. Też nie miały naszywek firmowych, a pochodziły niewątpliwie ze Szkocji. Kiedy bowiem amerykański sklep zamawiał podobne swetry, szkockie fabryki robiły je w znacznie jaskrawszych kolorach, preferowanych na północnoamerykańskim rynku. To wszystko i wiele innych rzeczy mieli celnicy w programie swojego szkolenia.

- A co będzie, kiedy podpiszę ten formularz? - spytała pani Mossman.

- Będzie mogła pani odejść.

- I zabrać ze sobą wszystkie rzeczy?

- Tak.

- A gdybym nie podpisała?

- Wtedy będziemy musieli zatrzymać panią na czas dochodzenia.

- Dobrze. Pan wypełni formularz, a ja go podpiszę - powiedziała po króciutkim wahaniu.

- Nie, proszę pani, to pani go wypełni. O tutaj, proszę opisać te przedmioty, a obok podać, gdzie zostały zakupione. Z nazwami sklepów. A także od kogo otrzymała pani w prezencie futro...

Była za dziesięć jedenasta. Pomyślał, że musi już iść. Nie chciał dotrzeć do samolotu po zamknięciu drzwi. Miał jednak przeczucie...

zaczekał, aż pani Mossman wypełni formularz i go podpisze.

Wiedział, że począwszy od jutra celnik prowadzący dochodzenie zacznie sprawdzać to, co napisała w swoim oświadczeniu ta kobieta. Suknie i swetry zostaną zarekwirowane i zanesione do sklepów, w których, jak utrzymywała, zostały kupione. Futro okazane u Saksa na Piątej Alei, gdzie niewątpliwie zaprzeczą, że to ich towar... Choć pani Mossman jeszcze o tym nie wiedziała, czekało ją masę kłopotów, w tym duże cło do zapłacenia i niemal na pewno słona grzywna.

- Czy chce pani coś jeszcze zgłosić? - zapytał.

- Ależ skąd! - odparła z oburzeniem.

- Na pewno?

Urząd Ceł z zasady zapewniał podróżnym pełne możliwości dobrowolnego zgłaszania towarów do ocenia. Nie należało chwytac ludzi w pułapki, chyba że sami je na siebie zastawiali.

Nie racząc nawet odpowiedzieć, pani Mossman z pogardą skinęła głową.

- Wobec tego, proszę łaskawie otworzyć torebkę - powiedział Standish.

Dopiero teraz arogancka kobieta okazała niepewność.

- Przecież torebek się nie sprawdza. Tyle razy przechodziłam kontrolę celną...

- Zazwyczaj tego nie robimy. Ale mamy prawo.

Prośba o pokazanie zawartości damskiej torebki należała do rzadkości. Uważano, że tak jak kieszenie u mężczyzny, torebka ma charakter ściśle prywatny i prawie nigdy tam nie zaglązano. Ale kiedy ktoś umyślnie robił trudności, celnicy potrafili odpłacić mu tym samym.

Z ociąganiem pani Mossman otworzyła torebkę.

Inspektor Standish obejrzał szminkę, a potem złotą puderniczkę. Wydobył z niej brylantowy pierścionek z rubinami. Zdmuchnął z niego puder. W torebce znalazł też tubkę płynu do rąk, częściowo zużytą. Odkręcając nakrętkę spostrzegł, że tubę otwierano od dołu. Kiedy nacisnął ją u góry, poczuł w środku coś twardego. Zastanawiał się, czy potencjalni przemytnicy wymyślą kiedyś coś oryginalnego. Takie stare sztuczki! Tyle razy już je widział.

- Pani Mossman wyraźnie zbladła. Znikła gdzieś jej arogancka poza.

- Muszę na chwilę wyjść, ale wrócę - powiedział Standish. - Zresztą zajmie nam to trochę czasu. Proszę zbadać bardzo dokładnie całą resztę - polecił młodemu celnikowi stojącemu obok. - Niech pan sprawdzi podszewki w torebce i walizkach, szwy i lamówki we wszystkich ubraniach. Proszę sporządzić spis. Wie pan, co robić.

Już odchodził, kiedy pani Mossman zawołała za nim:

- Panie inspektorze!

Przystanął.

- Słucham panią - rzekł.

- Co do futra i sukienek... być może się pomyliłam... byłam zmieszana. Kupiłam

je za granicą, jest też jeszcze kilka rzeczy.

Standish potrząsnął głową. Ludzie jakoś nie mogli się nauczyć, że muszą być jakieś granice, że potem jest za późno na okazywanie dobrych chęci. Zobaczył, że młody celnik znów coś znalazł.

- Proszę pana!... Błagam... mój mąż...

Kiedy się od niej odwracał, twarz miała białą i ściągniętą.

Maszerując prędko, żeby dotrzeć do wejścia czterdzieści siedem na galerii D, Standish poszedł na skróty, przejściem biegnącym pod publiczną częścią dworca. Po drodze rozmyślał nad głupotą pani Mossman i wielu jej podobnych. Gdyby powiedziała prawdę o futrze i sukienkach i zgłosiła je do oclenia, opłata nie wyniosłaby wiele, zwłaszcza dla kogoś najwyraźniej dobrze sytuowanego. Młody celnik, chociaż zwrócił uwagę na swetry, prawdopodobnie nie zrobiłby z tego kwestii, a już z pewnością nie sprawdzałby torebki. Celnicy wiedzieli, że większość wracających z zagranicy przemyca jakieś drobiazgi, i często przymykali na to oko. Ponadto, jeżeli ich poproszono, umieszczali towary, na które nałożono wysokie opłaty celne, w sumie wolnej od cła, cłać inne artykuły, za które obowiązywały niższe stawki.

Ci, których przyłapywano i którzy obrywali mocno po kieszeni, a czasem trafiali do sądu, należeli do "spryciarzy" w rodzaju pani Mossman. Standish był dziś przygnębiony z powodu liczby ludzi do niej podobnych.

Ulżyło mu, kiedy zobaczył, że drzwi samolotu do Rzymu nie są jeszcze zamknięte i kilku ostatnim pasażerom sprawdzają bilety. Mundur celnika służył mu za przepustkę, z którą mógł w porcie lotniczym wejść wszędzie, tak że kontroler biletów ledwie na niego spojrział. Zauważył, że kontrolerowi pomaga rudowłosa urzędniczka z działu reklamacyjno-interwencyjnego, o której wiedział, że nazywa się Livingston.

Standish wszedł w korytarz prowadzący do klasy turystycznej, gdzie przy tylnym wejściu do samolotu stała stewardesa.

- Ja tylko na chwilę. Nie odlećcie ze mną - powiedział z uśmiechem.

Odnalazł swoją siostrzenicę Judy w pierwszym z trzech foteli w półrzędzie, tuż koło przejścia. Zabawiała jakieś dziecko. Jak wszystkie przedziały turystyczne w samolotach, ten również wydawał się ciasny i zatłoczony, a siedzenia znajdowały się nieprzyjemnie blisko siebie. W kilku podróżach, jakie odbył samolotem, Standish leciał

klasą turystyczną, ale zawsze towarzyszyło mu uczucie klaustrofobii. Dziś nie zazdrościł nikomu z tych ludzi monotonnej dziesięciogodzinnej podróży, która ich czekała.

- Wujku Harry! Już myślałam, że nie zdążysz - powiedziała Judy i oddała dziecko matce.

- Przyszedłem, żeby ci życzyć powodzenia! Niech ten rok będzie dla ciebie szczęśliwy, a wracając nie próbuj nic przemycać - powiedział.

Roześmiała się.

- Nie przemycę. Do widzenia, wujku.

Nadstawiła mu policzek do pocałunku i cmoknęła ją czule. Lubił Judy. Miał wrażenie, że nie wyrośnie z niej ktoś taki jak pani Mossman.

Wychodząc z samolotu skinął przyjaźnie stewardesie, a potem zatrzymał się na moment przy wejściu na galerię, obserwując co się dzieje. Ostatnie chwile przed odlotem samolotu, zwłaszcza lecącego daleko, zawsze go fascynowały, tak jak wielu ludzi. Przez głośniki słychać właśnie było ostatnie wezwanie: "Linie Trans America informują, że samolot Złoty Okręt, rejs numer dwa, do Rzymu, odleci za chwilę..."

Zwarta grupka osób czekających na wejście do samolotu zmniejszyła się do dwóch. Rudowłosa urzędniczka, pani Livingston, zbierała dokumenty, podczas gdy kontroler załatwiał przedostatniego pasażera, wysokiego blondyna bez kapelusza, w płaszczu z wielbłądziej wełny. Blondyn właśnie odszedł od biurka kontrolera i wkroczył do przejścia prowadzącego do kabiny turystycznej. Pani Livingston również odeszła, kierując się od wejścia dla pasażerów odlatujących do głównej części dworca.

Obserwując to wszystko inspektor Standish niemal podświadomie czuł w pobliżu obecność kogoś, kto stał patrząc w okno wychodzące na przeciwną stronę niż wejście dla pasażerów. W tej chwili osoba ta odwróciła się. Zobaczył, że to starsza pani, drobna i wątła, o poważnym wyglądzie. Ubrana pedantycznie na czarno, po staroświecku, z czarną torebką naszywaną paciorkami w ręku. Miało się wrażenie, że potrzebna jej opieka. Standish ciekaw był, co porabia tu o tak późnej porze ktoś tak wiekowy i najwyraźniej samotny.

Zaskakująco zwawo staruszka podeszła do kontrolera biletów, który załatwiał właśnie ostatniego pasażera na samolot do Rzymu. Do Standisha dotarły urywki ich rozmowy. Słowa starszej pani ginęły co chwila w dobiegającym z zewnątrz hałasie

silników samolotowych, które właśnie zapalano.

- Przepraszam... syn właśnie wsiadł... blondyn bez kapelusza, w płaszczu z wielbłądziej wełny... zapomniał portfela... wszystkie pieniądze.

Standish zauważył, że staruszka trzyma w ręku coś, co wygląda na męski portfel.

Kontroler spojrział na nią ze zniecierpliwieniem. Był zmaltretowany, jak to zwykle bywa z kontrolerami w ostatnich chwilach przed odlotem. Wyciągnął rękę po portfel, a potem spostrzegając starszą panią rozmyślił się i coś do niej szybko powiedział. Wskazał przejście do klasy turystycznej i Standish usłyszał, jak mówi: "Poprosi pani stewardesę". Staruszka uśmiechnęła się, skinęła głową i weszła. Po chwili zniknęła im z oczu.

Wszystko, co widział inspektor, trwało zaledwie kilka chwil, może nawet niespełna minutę. Nagle zobaczył, że zbliża się jeszcze jeden pasażer, przygarbiony, tyczkowaty mężczyzna, który pędził galerią D do wejścia czterdzieści siedem. Miał wychudłą twarz i mały rudawy wąsik. Niósł teczkę dyplomatkę.

Standish już miał się odwrócić, ale coś go zaniepokoiło w wyglądzie przybysza - to mianowicie, jak trzyma teczkę pod pachą, jakby ją osłaniał. Standish widział wielu ludzi, którzy zachowywali się podobnie w obliczu odprawy celnej. W ten sposób zdradzali mimowolnie, że mają w walizkach coś, co chcą ukryć. Gdyby ten człowiek wracał z zagranicy, kazałby mu otworzyć teczkę i zbadałby jej zawartość. Ale on przecież wyjeżdżał ze Stanów Zjednoczonych.

Prawdę mówiąc, było mu nic do tego.

A jednak coś... jakiś instynkt, szósty zmysł, który wykształca się u celników, oraz osobiste powiązanie, poprzez osobę Judy, z samolotem do Rzymu... kazało mu obserwować, skierować wzrok na teczkę, którą chudzielec tak hołubił.

Pewność siebie, którą Guerrero odzyskał przy okienku kasy ubezpieczeń, nie opuszczała go. Kiedy zbliżał się do wejścia czterdzieści siedem i spostrzegł, że jeszcze zdąży na samolot, nabrał przekonania, iż większość kłopotów ma za sobą. Zapewniał sam siebie w duchu, że wszystko odbędzie się tak, jak przewidział. Zgodnie z tym przeświadczeniem nie miał żadnych kłopotów przy wejściu. Tak jak planował od początku, zwrócił uwagę kontrolera na drobną nieścisłość w nazwisku - "Buerrero" na bilecie i "Guerrero" w paszporcie. Zaledwie zerknąwszy na paszport, kontroler poprawił nazwisko na bilecie i na swojej liście pasażerów, po czym rzekł: "Bardzo pana

przepraszam. Nasze automaty do rezerwacji czasem bywają niedbałe”. Guerrero z zadowoleniem odnotował fakt, że jego nazwisko zapisano teraz poprawnie. Pomyślał że potem, po zaginięciu samolotu do Rzymu, jego tożsamość nie będzie budzić wątpliwości.

- Życzę przyjemnej podróży - powiedział kontroler zwracając mu okładkę biletu i wskazał ręką przejście do klasy turystycznej.

Kiedy Guerrero wsiadał do samolotu, pieczołowicie ściskając teczkę pod pachą, silniki po prawej burcie już chodziły.

Numerowane miejsce - przy oknie, w półrzędzie złożonym z trzech foteli - przydzielono mu, kiedy zgłosił się w mieście na lot. Stewardesa wskazała mu je. Pasażer, który siedział już w fotelu od zewnątrz, uniósł się trochę i Guerrero precyzyjnie przesunął się koło niego. Środkowy fotel pomiędzy nimi był wolny.

Zapinając pasy Guerrero trzymał teczkę ułożoną równo na kolanach. Siedział w połowie przedziału turystycznego, po lewej stronie. Pasażerowie wciąż jeszcze sadowili się, układając ręczny bagaż i ubrania. Kilkoro stało w przejściu. Jedna ze stewardes, bezgłośnie poruszając ustami, liczyła obecnych.

Odprężywszy się po raz pierwszy od wyjścia z mieszkania w South Side, Guerrero zagłębił się w fotelu i zamknął oczy. Jego ręce, które ani razu tego wieczoru nie były tak spokojne, spoczywały pewnie na teście. Nie otwierając oczu sięgnął palcami pod rączkę i wymacał tak ważną pętlę ze sznurka. Dotykanie sznurka krzepiło. Postanowił, że będzie siedział dokładnie tak jak teraz, kiedy za jakieś cztery godziny od tej chwili za niego pociągnie wyzwalając iskrę elektryczną, która zapali potężny ładunek dynamitu w teście. Zastanawiał się, jak długo zachowa świadomość, kiedy nadejdzie ta chwila. Odpowiedział sobie, że bardzo krótko... jedną ulotną cząsteczkę sekundy... w której triumfalnie zasmakuje pewności, że mu się powiodło. A potem, na szczęście, już nic...

Siedząc wreszcie w samolocie, gotów do drogi, nie mógł się doczekać odlotu. Ale kiedy otworzył oczy, ta sama stewardesa wciąż liczyła pasażerów.

W klasie turystycznej znajdowały się w tej chwili dwie stewardesy. Starsza pani z San Diego, Ada Quonsett, obserwowała obie, zerkając co jakiś czas przez lekko uchylone drzwi toalety, gdzie się ukrywała.

Dobrze wiedziała o tym, że stewardesa liczy pasażerów przed odlotem.

Orientowała się też, że jest to chwila, w której każdy nielegalnie przebywający w samolocie jest najbardziej narażony na wykrycie.

Na szczęście zajęta liczeniem stewardesa nie była ta, z którą pani Quonsett zetknęła się przy wsiadaniu. Choć i tak starsza pani przeżyła kilka pełnych niepokoju chwil obserwując ostrożnie tę rudą jędzę, którą ku swojemu zmartwieniu zastała przy wejściu czterdzieści siedem. Na szczęście, tamta odeszła, zanim jeszcze ostatni pasażerowie wsiedli do samolotu, a dostanie się na pokład w obecności kontrolera mężczyzny okazało się łatwe.

Następnie pani Quonsett powtórzyła swoją opowieść o portfelu stewardesie dyżurującej w drzwiach samolotu. Ale ta na wiadomość, że portfel zawiera “dużo pieniędzy”, odmówiła wzięcia go, na co liczyła właśnie starsza pani. Usłyszała też od niej, że jeżeli się pospieszy, to może sama zanieść portfel synowi.

Wysoki blondyn, który był jakoby jej synem, sadowił się w fotelu z przodu kabiny. Pani Quonsett szła w jego stronę, ale tylko przez chwilę, tymczasem obserwowała ukradkiem stewardesę przy drzwiach czekając, aż ktoś odwróci jej uwagę. Nie czekała długo.

Nie miała sztywnych planów. W pobliżu znajdował się wolny fotel, który mogła zająć. Jednakże nagły ruch kilku pasażerów naraz otworzył jej drogę do jednej z toalet. Wkrótce potem przez szparę w drzwiach toalety zobaczyła, że pierwsza stewardesa poszła na przód samolotu i znikła jej z oczu, a druga zajęła się liczeniem pasażerów, zaczynając od pierwszego rzędu.

Kiedy druga stewardesa, cały czas licząc, zbliżyła się do końca samolotu, pani Quonsett wyłoniła się z toalety i minęła ją szybko mruczając “przepraszam”. Usłyszała, jak tamta, zniecierpliwiona, cmoka językiem. Starsza pani wyczuła, że została przez nią policzona, ale nic poza tym jej nie groziło.

Parę rzędów dalej w przodzie, po lewej stronie, pomiędzy dwoma zajętymi fotelami znajdował się jeden wolny. Ze swojego doświadczenia pasażerki na gapę wiedziała, że należy wyszukiwać właśnie takie miejsca, ponieważ większość podróżujących nie lubi ich. Dlatego spośród wszystkich wybierano je najmniej chętnie, a tam gdzie samolot nie był pełny, zazwyczaj pozostawały puste.

Usiadłszy w fotelu pani Quonsett spuściła głowę, starając się nie zwracać na

siebie niczyjej uwagi. Nie łudziła się, że w ogóle jej nie odkryją. W Rzymie czekały przecież formalności paszportowo-celne, uniemożliwiające jej swobodne opuszczenie dworca, do czego była przyzwyczajona w swoich podróżach na gapę. Ale wystarczy łut szczęścia - pocieszała się - by przeżyć coś wspaniałego docierając do Włoch, no i do tego jeszcze przyjemną podróż powrotną. Na razie miała przed sobą smaczny posiłek w samolocie, film, a potem być może miłą pogawędkę z sąsiadami.

Była ciekawa swoich towarzyszy podróży. Zwróciła uwagę, że są to mężczyźni, ale chwilowo unikała patrzenia na tego z prawej, bo musiałaby zwrócić się twarzą do przejścia i stewardes, które chodziły tam i z powrotem, jeszcze raz licząc pasażerów. Niemniej przyjrzała się ukradkiem temu z lewej, co ułatwiał fakt, że odpoczywał półleżąc w fotelu, z zamkniętymi oczami. Zauważyła, że jest wymizerowany, szczupły, ma ziemistą cerę, chudą szyję i rudawy wąsik. Dobrze by mu zrobił solidny posiłek.

Spostrzegła, że na jego kolanach leży teczka dyplomata i że choć oczy ma zamknięte, trzyma ją mocno.

Stewardesy zakończyły liczenie pasażerów. Z kabiny pierwszej klasy w przedzie wyłoniła się trzecia i we trójkę zaczęły pośpiesznie się naradzać.

Sąsiad po lewej ręce pani Quonsett otworzył oczy. W dalszym ciągu kurczowo ścisnął teczkę. Starsza pani z San Diego, nałogowa ciekawska, zastanawiała się, co też może w niej być.

Wracając do komory celnej, tym razem przez część dworca przeznaczoną dla pasażerów, inspektor Standish wciąż myślał o mężczyźnie z teczką. Nie mógł go o nic pytać. Poza pomieszczeniem kontroli celnej celnicy nie mieli prawa przesłuchiwać nikogo, chyba że osoba uchyliła się od odprawy. Mężczyzna przy wejściu dla odlatujących z pewnością tego nie zrobił.

Standish mógł naturalnie przetelegrafować jego rysopis celnikom włoskim i uprzedzić ich, że facet może coś przemycać. Wątpił jednak, czy to zrobi. Trudno było mówić o współpracy pomiędzy urzędami ceł różnych krajów, natomiast istniała pomiędzy nimi silna rywalizacja zawodowa. Dotyczyło to nawet celników kanadyjskich, zdawałoby się tak bliskich. Notowano wypadki, kiedy celnicy amerykańscy otrzymywali poufną wiadomość o przemycaniu diamentów do Kanady, ale zgodnie z przyjętą zasadą nie informowano o tym władz kanadyjskich. Zamiast tego amerykańscy agenci

rozpoznawali podejrzanych przy wyjeździe do Kanady i śledzili, aresztując ich tylko wtedy, jeżeli przekroczyli granicę Stanów. Amerykanie rozumowali następująco: kraj, który przechwyci taki przemyt, zatrzymuje wszystko dla siebie, a urzędy cel nie są skłonne dzielić się łupem.

Standish postanowił więc, że nie wyśle telegramu do Włoch. Chciał jednak powiedzieć o swoich wątpliwościach liniom Trans America i zostawić im decyzję w tej sprawie.

Zobaczył przed sobą Tanię Livingston, która wcześniej była obecna przy wejściu dla pasażerów odlatujących do Rzymu. Rozmawiała z bagażowym i grupą pasażerów. Zaczekał, aż pasażerowie i bagażowy odejdą.

- Witam, panie Standish - powiedziała Tania. - Mam nadzieję, że na cie jest trochę spokojniej niż tutaj.

- Wcale nie - odparł, przypominając sobie panią Harriet Du Barry Mossman, bez wątpienia nadal przeszukiwaną w komorze celnej.

Tania czekała, co powie dalej, ale celnik wahał się. Zastanawiał się czasem, czy przypadkiem nie robi się z niego zbyt wielki służbista, nadgorliwiec. Ale przecucia na ogół go nie myliły.

- Obserwowałem pasażerów wsiadających na wasz samolot do Rzymu - powiedział. - Jedna rzecz mnie zaniepokoiła.

Opisał mizernego, wychudłego mężczyznę i to, jak podejrzenie ścisnął teczkę.

- Myśli pan, że coś przemyca? - spytała Tania.

Standish uśmiechnął się.

- Gdyby zamiast wyjeżdżać, wracał z zagranicy, to bym go sprawdził - rzekł. - Mogę tylko powiedzieć, że ma w tej teczce coś, o czym wolałby, żeby inni nie wiedzieli.

- Nie mam pojęcia, co mogę zrobić - odparła w zamyśleniu Tania. Nawet jeżeli ten człowiek rzeczywiście coś przemycał, nie była przekonana, czy jest to sprawa linii lotniczych.

- Prawdopodobnie nic. Ale ponieważ jakoś tam ze sobą współpracujemy, pomyślałem, że przekażę wam tę informację.

- Dziękuję, panie Standish. Zamelduję o tym naszemu szefowi, być może zechce powiadomić kapitana samolotu.

Po odejściu celnika Tania spojrzała na zegar. Wskazywał za minutę jedenastą. Idąc do biur linii Trans America na półpiętrze rozważała tę sprawę. Było za późno, żeby złapać Złoty Okręt przy rampie odlotowej. Jeżeli jeszcze stamtąd nie odjechał, to z pewnością miał to zrobić lada chwila. Zastanawiała się, czy kierownik jest u siebie. Gdyby uznał informację Standisha za ważną, mógł zawiadomić kapitana Demeresta przez radio jeszcze podczas kołowania samolotu. Przyśpieszyła kroku.

Kierownika w biurze nie zastała, zobaczyła za to Coakleya.

- Co pan tu robi? - spytała ostro.

Młody kontroler, któremu wymknęła się staruszka z San Diego, opisał z zakłopotaniem, co się stało.

Już raz go objechano. Lekarz, którego bez potrzeby wezwano do damskiej toalety, wpadł w gniew i nie przebierał w słowach. Coakley najwyraźniej spodziewał się usłyszeć podobne wyrzuty z ust Tani. I nie mylił się.

- A niech to jasna cholera! - wybuchnęła. - Ostrzegałam pana przecież, że ona sypie fortelami jak z rękawa - wypomniała mu.

- Tak, ostrzegała mnie pani. Chyba...

- To teraz nieważne! Niech pan dzwoni po kolei do wszystkich naszych stanowisk. Niech pan im poleci, żeby uważali na niewinnie wyglądającą staruszkę w czerni, wie pan zresztą, jak wygląda. Chce się dostać do Nowego Jorku, ale może wybrać okrężną trasę. Jeżeli ją gdzieś zobaczą, to niech kontroler ją zatrzyma i zadzwoni tutaj. Nie wolno jej wpuścić do żadnego samolotu, bez względu na to, co powie. Kiedy pan to będzie załatwiał, ja zadzwonię do innych linii.

- Dobrze, proszę pani.

Znała na pamięć numery linii TWA, American, United i Northwest. Wszystkie cztery miały bezpośrednie loty do Nowego Jorku. Rozmawiając ze swoją odpowiedniczką w TW, Jenny Henline, słyszała, jak Coakley mówi:

- Tak, starowinka... ubrana na czarno... jak ją zobaczysz, to nie uwierzysz...

Tania uświadomiła sobie, że pomiędzy nią a pomyslową i nieobliczalną panią Quonsett toczy się pojedynek. Zastanawiała się, która którą w końcu przechytry.

Zapomniała chwilowo o rozmowie z inspektorem Standishem, jak i o zamiarze odszukania swojego szefa.

- Co to za zwłoka, do cholery? - wściekał się kapitan Demerest.

Silniki trzeci i czwarty z prawej burty odrzutowca N-731-T już pracowały. Po całym samolocie rozchodziło się ich przytłumione, lecz potężne buczenie i drganie.

Przed kilkoma minutami inspektor rampy zezwolił pilotom przez telefon wewnętrzny na uruchomienie silników trzeciego i czwartego, ale nadal czekali na pozwolenie zapalenie pierwszego i drugiego, które znajdowały się od strony galerii dla pasażerów i które zwykle zapuszczano dopiero po zamknięciu wszystkich drzwi. Kilka minut temu na tablicy zamrugało i zgasło czerwone światło, wskazując, że tylne drzwi są zamknięte i zabezpieczone. Natychmiast potem usunięto tylne przejście dla wsiadających. Ale drugie jaskrawoczerwone światełko płonęło nadal, sygnalizując, że przednie drzwi do kabiny nie zostały jeszcze zamknięte, a spoglądając w tył przez szyby kabiny pilotów można się było przekonać, że "rękaw" jest nadal przystawiony do samolotu.

- Otwórz drzwi - polecił drugiemu oficerowi Jordanowi Demerest, obracając się w prawym fotelu.

Czy Jordan siedział za plecami dwóch pilotów przy skomplikowanej tablicy przyrządów i układzie sterowania silnika. Uniósł się trochę i wyciągając długie, szczupłe ciało odemknął drzwi, które otwierały się w drugą stronę. Zobaczyli przez nie w przedniej kabine pasażerskiej kilka osób w mundurach Trans America, a wśród nich Gwen Meighen.

- Gwen! - zawołał Demerest. - Co się, u diabła, dzieje? - spytał, kiedy weszła do kabiny pilotów.

Miała zmartwioną minę.

- Nie zgadza nam się liczba pasażerów w klasie turystycznej - powiedziała. - Liczyliśmy dwa razy. Nie pokrywa się z listą pasażerów i biletami.

- Czy jest tam inspektor rampy?

- Tak, właśnie sprawdza nasze obliczenia.

- Chcę się z nim widzieć.

W tym stadium każdego lotu zawsze istniał problem podziału władzy. Formalnie samolotem dowodził kapitan, ale nie mógł on ani uruchomić silników, ani pokołować bez upoważnienia inspektora rampy. Zarówno kapitanowi, jak szefowi rampy przyświecał

jeden cel: punktualny odlot samolotu. Jednakże ich odmienne obowiązki czasem ze sobą kolidowały.

W chwilę później wszedł do kabiny pilotów inspektor rampy, w mundurze z pojedynczym srebrnym paskiem określającym jego stopień.

- Niech pan posłucha, kolego - rzekł Demerest. - Wiemy, że ma pan kłopoty, ale my też. Jak długo będziemy tu stać?

- Poleciałem właśnie sprawdzić jeszcze raz bilety, panie kapitanie. W kabinie turystycznej jest o jednego pasażera za dużo.

- W porządku - odparł Demerest. - A teraz ja panu coś powiem. Z każdą sekundą, kiedy tu stoimy, spalamy paliwo w trójce i czwórce, które pan pozwolił uruchomić!... Cenne paliwo, które będzie nam potrzebne w powietrzu. Jeżeli samolot nie odleci zaraz, gaszę wszystko i pošlemy po cysternę, żeby nam dopełnili zbiorniki. I jeszcze jedno: kontrola odlotów powiedziała nam, że mają akurat chwilową przerwę w ruchu. Jeżeli pokolujemy od razu, wystartujemy szybko. Za dziesięć minut może się to zmienić. Więc niech pan decyduje. Jak będzie?

Rozdarty pomiędzy dwoma obowiązkami inspektor rampy zawahał się. Wiedział, że kapitan ma rację w sprawie paliwa. Jednakże zatrzymanie silników i dotankowanie oznaczało kolejne pół godziny kosztownej zwłoki oprócz godzinnego opóźnienia, jakie miał już samolot do Rzymu. Z drugiej strony był to ważny międzynarodowy lot, przy którym liczba pasażerów z liczbą biletów bezwzględnie powinna się zgadzać. Jeżeli w samolocie naprawdę znajduje się nieuprawniona do tego osoba, którą udało się wykryć i wysadzić, to inspektor rampy miał potem usprawiedliwienie dla swojej decyzji wstrzymania odlotu. Gdyby zaś różnica w obliczeniach okazała się pomyłką, a taka możliwość istniała, kierownik linii upiekłby go żywcem.

Dlatego inspektor podjął oczywistą decyzję.

- Odwołać kontrolę biletów. Samolot odlatuje natychmiast! - zawołał przez drzwi kabiny.

Po zamknięciu drzwi kabiny pilotów uśmiechnięty kapitan Harris zapytał przez telefon pokładowy technika czekającego na dole pod samolotem.

- Można zapalać dwójkę?

- Można zapalać dwójkę - zagrzechotało w odpowiedzi.

Przednie drzwi samolotu zostały zamknięte i zabezpieczone. U pilotów odpowiedni czerwony wskaźnik zgasł.

Silnik numer dwa zapalił i zaniósł się równym rykiem.

- Można zapalić jedynekę?

- Można zapalić jedynekę.

Przednie przejście dla pasażerów, przypominające odciętą pepowinę, sunęło z powrotem do dworca.

Demerest wzywał przez radio kontrolę naziemną, żeby uzyskać pozwolenie na kołowanie.

Silnik numer jeden zapalił i zaczął pracować.

Siedzący w lewym fotelu kapitan Harris, który miał pokłować samolot i wystartować, opierał nogi na pedałach steru kierunkowego.

W dalszym ciągu sypał gęsty śnieg.

- Kontrola naziemna do Trans America, lot dwa. Pozwalam na kołowanie...

Obroty silników wzrosły.

Rzymie... i Neapolu... lecimy do was, pomyślał Demerest.

Była godzina punkt dwudziesta trzecia czasu centralnego.

W galerii D potykając się dopadła wejścia czterdzieści siedem jakaś postać.

Nawet gdyby starczyło jej tchu na pytania, to i tak nie zdałyby się na nic.

Rampy dla wsiadających zostały już zamknięte. Przenośne napisy obwieszczające odlot Złotego Okrętu właśnie zdejmowano. Kołujący odrzutowiec odjeżdżał ze stanowiska.

Bezradna Inez Guerrero stała wpatrzona w jego oddalające się światła.

CZEŚĆ TRZECIA

GODZINY 23:00 - 1:30 (CZASU CENTRALNEGO)

1.

Jak zawsze na początku lotu, starsza stewardesa Gwen Meighen poczuła ulgę, kiedy przednie drzwi kabiny pasażerskiej zatrzasnęły się i w kilka chwil potem maszyna ruszyła.

Samolot na dworcu lotniczym przypominał ubogiego krewnego na utrzymaniu rodziny, zdanego na jej łaskę i niełaskę. Nie żył samodzielnym życiem, tożsamość miał niejasną, uzależniony był od dostaw, gościł obcych, którzy wchodzili do niego i wychodzili, ale nigdy nie wznosili się razem z innymi w powietrze.

Kiedy jednak szykował się do odlotu i drzwi szczelnie zamknięto, znów stawał się samoistnym bytem. Członkowie załogi byli najbardziej świadomi tej zmiany - powracali do dobrze sobie znanego samowystarczalnego świata, w którym działali z wyuczoną biegłością i niezależnością. Nikt im nie przeszkadzał, nic ich nie krępowało, poza tym, do czego przywykli i co znali jak własną kieszeń. Posługiwali się przyrządami i wyposażeniem najlepszym z dostępnych. Znali i mieli skatalogowane swoje ograniczenia i możliwości. Odzyskiwali zaufanie we własne siły. Ogarniało ich na nowo uczucie podniebnego koleżeństwa, nieuchwytnego, a jednak rzeczywistego dla wszystkich, których łączyło.

Nawet pasażerowie, ci bardziej wrażliwi, poddawali się duchowej przemianie, a w powietrzu świadomość zachodzących zmian jeszcze bardziej wzrastała. Kiedy spoglądało się w dół z wysoka, powszednie troski traciły na znaczeniu. Niektórzy, bardziej skłonni do refleksji, widzieli w tej nowej perspektywie wyzbycie się ziemskiej małości.

Gwen, wykonująca rytualne czynności przed odlotem, nie miała czasu na refleksje. Podczas gdy cztery pozostałe stewardesy krzątały się po samolocie zajęte drobnymi czynnościami gospodarskimi, powitała pasażerów przez mikrofon. Z miękkim, angielskim akcentem, starając się, żeby wypadło to jak najlepiej, odczytała z podręcznika dla stewardes przesłodzony, nieszczerzy tekst, którego wygłoszenia przed lotem domagało się ich towarzystwo lotnicze.

- W imieniu kapitana Demeresta i załogi... życzyć państwu, ażeby ten lot przebiegł miło i spokojnie... wkrótce będziemy mieli przyjemność podać państwu... jeżeli możemy zrobić coś, co uprzyjemni państwu lot...

Zastanawiała się czasem, kiedy linie lotnicze wreszcie zrozumieją, że takie enuncjacje na początku i końcu każdego lotu są dla większości pasażerów nudne i natrętne.

Istotniejsze były informacje o wyjściach awaryjnych, maskach tlenowych i przymusowym lądowaniu na wodzie. Podała je szybko, przy pomocy dwóch stewardes demonstrujących, co należy zrobić.

W dalszym ciągu kołowali, dziś, jak zauważyła, wolniej niż zwykle, dłużej jadąc do pasa startowego. Bez wątpienia przyczyniał się do tego ruch na lotnisku i zadymka. Dochodziły ją niekiedy odgłosy miotanego wiatrem śniegu uderzającego o szyby i kadłub samolotu.

Pozostał jeszcze jeden komunikat, który załogom najmniej się podobał. Z konieczności podawano go przed odlotem z lotnisk w Lincoln, Nowym Jorku, Bostonie, Cleveland, San Francisco i innych, w pobliżu których znajdowały się dzielnice mieszkaniowe.

- Wkrótce po starcie zauważycie państwo ściszenie hałasu silników spowodowane zmniejszeniem ich mocy. Jest to normalny manewr stosowany z myślą o tych, którzy mieszkają w pobliżu lotniska, bezpośrednio pod trasą przelotu.

Drugie zdanie zawierało kłamstwo. Zmniejszenie mocy silników ani nie było normalne, ani pożądane. W rzeczywistości sprowadzało się to do ustępstwa, według niektórych jedynie na rzecz opinii publicznej, narażającego bezpieczeństwo samolotu i życie ludzi. Piloci zaciekle sprzeciwiali się zasadzie ograniczania mocy silników dla złagodzenia hałasu. Wielu z nich, ryzykując utratę pracy, odmawiało jej przestrzegania.

Gwen słyszała kiedyś wygłoszoną prywatnie przez Demeresta parodię komunikatu, który przed chwilą odczytała:

“Proszę państwa, w najkrytyczniejszym momencie startu, kiedy potrzeba nam najwięcej mocy w silnikach, a w kabinie pilotów jest do wykonania sto innych czynności, zostanie drastycznie zduszony gaz, a następnie skrećimy wspinając się stromo w górę przy pełnym obciążeniu i minimalnej szybkości. Za ten idiotyczny manewr adept pilotażu

wyleciałby ze szkoły lotniczej. A jednak wykonujemy go na polecenie naszych pracodawców oraz Federalnego Zarządu Lotnictwa, ponieważ tam w dole garstka ludzi, którzy wybudowali sobie domy na długo po założeniu lotniska, domaga się, żebyśmy lecieli bezszelestnie. Nic ich nie obchodzi nasze bezpieczeństwo ani to, że narażamy swoje i wasze życie. A więc trzymajcie się mocno, kochani! Życzę wam i sobie powodzenia, proszę przygotować się do modlitwy”.

Gwen uśmiechnęła się na to wspomnienie. Tak wiele cech ceniła w Vernonie. Kipiał energią, był zdolny do intensywnych uczuć, a kiedy coś go zainteresowało, angażował się bez reszty. Nawet jego wady - szorstkość w obejściu, próżność - dodawały mu męskości i pociągały. Potrafił też okazywać czułość i okazywał ją, kiedy się kochali, a jak się miała okazję przekonać, z ochotą odpowiadał na namiętne pieszczoty. Z nikim ze znanych jej mężczyzn tak chętnie nie miałaby dziecka jak właśnie z nim. W myśli tej kryła się gorzka słodycz.

Odkładając mikrofon do wnęki w przedniej kabinie czuła, że samolot kołuje wolniej, zbliżali się więc do miejsca startu. Były to dla niej ostatnie minuty w ciągu najbliższych kilku godzin, kiedy mogła sobie pozwolić na prywatne myśli. Po starcie cały czas wypełniała pracę. Poza należącymi do niej obowiązkami w kabinie pierwszej klasy, nadzorowała cztery inne stewardesy. W wielu zamorskich lotach obsługą kabin kierowali stewardzi, ale linie Trans America zachęcały starsze członkinie personelu do obejmowania nadzoru, jeśli tylko się do tego nadawały.

Samolot zatrzymał się. Przez okno Gwen widziała w przedzie światła innego odrzutowca, a z tyłu rząd złożony z jeszcze kilku. Ten na przodzie skręcał właśnie na pas startowy, ich samolot miał być następny. Opuściła składane siedzenie i przypięła się pasami. Pozostałe dziewczęta znalazły sobie miejsca gdzie indziej.

Znów rozmyślała, czuła gorzką słodycz i roztrząsała wciąż to samo powracające pytanie. Usunąć dziecko Vernona czy nie usuwać? Tak czy nie? Być albo nie być?... Znajdowali się na pasie startowym... Przerwać ciężę czy nie przerywać?... Silniki pracowały szybciej, już się toczyli, nie tracąc czasu. Za kilka sekund, nie więcej, mieli znaleźć się w powietrzu... Tak czy nie? Pozwolić żyć czy skazać na śmierć? Jak dokonać wyboru pomiędzy miłością a rzeczywistością, sumieniem a rozsądkiem?

Okazało się jednak, że Gwen niepotrzebnie ogłosiła komunikat o zmniejszeniu

mocy.

- Nie mam zamiaru przestrzegać dzisiaj procedur zmniejszających hałas - burknął kapitan Harris do Demeresta kołując na start.

Demerest, który przepisywał właśnie skomplikowaną trasę odlotu, na którą otrzymał przez radio pozwolenie - zwykle robił to nieobecny pierwszy oficer - skinął głową.

- Święta racja! Popieram - odparł.

Większość pilotów poprzestałaby na tym, ale Demerest, co znamienne, przysunął do siebie książkę lotów i w rubryce "uwagi" wpisał: "Ph zaniechane. Powody: pogoda, bezpieczeństwo".

Wpis ten mógł później spowodować kłopoty, ale takie, którym Demerest z przyjemnością stawiał czoło.

Światła w kabinie pilotów były przyćmione. Czynności kontrolne przed lotem dobiegały końca.

Mieli szczęście, że ruch na lotnisku chwilowo się zmniejszył. Dotarli dzięki temu szybko na miejsce startu na progu drogi startowej dwa-pięć bez długiego postoju na ziemi, co spotkało większość odlatujących dziś samolotów. Jednakże dla następnych maszyn zwłoka w odlocie znów zaczęła rosnać. Rząd samolotów za nimi wydłużał się, a orszak innych kołował od dworca. Przez radio płynął wartki strumień instrukcji wydawanych przez kontrolera ruchu naziemnego samolotom linii United, Eastern, American, Air France, Flying Tiger, Lufthansa, Braniff, Continental, Lake Central, Delta, TW, Ozark, Air Canada, Alitalia i Pan Am lecącym do najróżniejszych portów docelowych, których nazwy brzmiały jak skorowidz atlasu świata.

Dodatkowe paliwo zamówione przez kapitana Harrisa na wypadek dłuższego czasu pracy silników na ziemi okazało się ostatecznie niepotrzebne. Nawet jednak przy takim obładowaniu paliwem mieścili się nadal w granicach bezpiecznego obciążenia startowego, co właśnie obliczył drugi oficer Jordan, ponownie rozpościerając swoje wykresy, jak miał to robić jeszcze wiele razy dziś i jutro do zakończenia lotu.

Demerest i Harris nastawili teraz radia na pasmo kontrolera drogi startowej.

Na pasie dwa-pięć znajdujący się przed nimi brytyjski Vc-10 linii BC otrzymał polecenie startu. Ruszył naprzód, z początku powoli i ociężale, później szybko. Jego

firmowe kolory - granat, biel i złoto - rozbłysły na krótko w światłach innego samolotu, a potem znikły w kurzawie wirującego śniegu i czarnych wyziewach spalin z dysz. Natychmiast potem rozległ się monotony głos kontrolera odlotów.

- Trans America dwa, kołuj na miejsce na drodze dwa-pięć i zatrzymaj się. Z lewej, na pasie jeden-siedem, lądowanie.

Pas jeden-siedem z lewej przecinał w połowie drogę dwa-pięć. Używanie ich obu naraz łączyło się z pewnym niebezpieczeństwem, ale kontrolerzy nabrali takiej wprawy w rozmieszczaniu lądujących i startujących maszyn, że nie marnowali ani chwili, a do skrzyżowania dróg nie docierały nigdy dwa samoloty równocześnie. Piloci, mający nieprzyjemną świadomość, grożącego im zderzenia, dowiedziawszy się przez radio, że obie drogi są w użyciu, wykonywali polecenia kontrolerów co do joty.

Harris fachowo i szybko wyprowadził samolot na pas dwa-pięć.

Wpatrując się w śnieżną zadymkę Demerest dostrzegł światła samolotu, który właśnie miał dotknąć kołami ziemi na pasie jeden-siedem. Wcisnął kciukiem guzik mikrofonu.

- Trans America dwa, zrozumiałem. Zajęliśmy pozycję, widzimy lądowanie - zameldował.

Zanim lądujący samolot przeciął ich pas startowy, znów usłyszeli głos kontrolera.

- Trans America dwa, pozwalam na start. Gazuj, bracie, gazuj!

Ostatnich trzech słów próżno by szukać w podręcznikach kontroli ruchu lotniczego, ale kontroler i piloci rozumieli je tak samo: "Wyrывaj stąd piorunem! Tuż po tamtym ląduje następny". Do pasa jeden-siedem - złowieszczo blisko lotniska - zbliżały się już nowe światła.

Harris nie tracił czasu. Rozpostartymi palcami popchnął do oporu cztery główne przepustnice.

- Wyrównaj gaz - poleciał i nadepnął na chwilę hamulce, czekając na zwiększenie mocy, a Demerest wyrównał ciśnienie we wszystkich czterech silnikach.

Ich jednostajny jęk przeszedł w grzmiący huk. Teraz Harris zwolnił hamulce i N-731-T pomknął po drodze startowej.

- Trans America dwa startuje - zameldował wieży Demerest i nacisnął stery. Harris lewą ręką sterował w tym czasie przednim kołem, a prawą ponownie manipulował

przepustnicami.

Prędkość rosła.

- Osiemdziesiąt węzłów - zawołał Demerest.

Harris skinął głową, puścił ster przedniego koła i przejął główny... W wirującym śniegu migwały światła drogi startowej. Moc wielkich silników wzrosła prawie do maksimum... Przy szybkości stu trzydziestu dwóch węzłów zgodnie z wcześniejszymi obliczeniami Demerest oznajmił: "V jeden", powiadamiając w ten sposób Harrisa, że osiągnęli "prędkość decyzyjną", przy której można jeszcze było zaniechać startu i zatrzymać samolot. Po przekroczeniu prędkości V jeden start należało kontynuować... Przekroczyli już V jeden... Ciągłe nabierając prędkości przemknęli z hukiem przez skrzyżowanie dróg startowych, gdzie z prawej strony błysnęły im światła lądowania zbliżającego się samolotu, który w sekundy potem miał znaleźć się na tym samym skrzyżowaniu. Jeszcze raz zręcznie wkalkulowane ryzyko opłaciło się. Tylko pesymiści byli zdania, że któregoś dnia może ono... Kiedy prędkość wzrosła do stu pięćdziesięciu czterech węzłów, Harris zaczął podrywać samolot, cofając stery. Przednie koło uniosło się nad powierzchnią pasa startowego. Przyjęli pozycję odlotu, gotowi oderwać się od ziemi. W chwilę potem, przy ciągle wzrastającej prędkości, znaleźli się w powietrzu.

- Schowaj podwozie - polecił cicho Harris.

Demerest sięgnął ręką i podniósł dźwignię na głównej tablicy przyrządów. Odgłos chowających się kół rozległ się w całym samolocie i urwał z łoskotem, z jakim zamknęły się drzwiczki komory podwozia.

Wznosili się szybko, mijając wysokość czterystu stóp. Za chwilę miała ich pochłonać noc i chmury.

- Klapy dwadzieścia.

Demerest, pełniący obowiązki pierwszego oficera, posłusznie przestawił regulator klap z trzydziestu na dwadzieścia stopni. Kiedy klapy na skrzydłach częściowo się uniosły, co dodawało siły nośnej przy starcie, powstało na krótko uczucie zapadania.

- Podnieś klapy.

Klapy schowały się całkowicie.

Demerest odnotował w myśli, żeby umieścić to później w raporcie, że Harris nie popełnił podczas startu najmniejszego błędu, który można by mu wytknąć. Tego się

zresztą spodziewał. Mimo że tak mu przedtem dokuczał, zdawał sobie sprawę, że Harris to wyśmienity pilot, równie wymagający wobec siebie i innych jak on sam. Dlatego z góry wiedział, że dzisiejszy lot do Rzymu będzie dla niego łatwy i przyjemny.

Od chwili kiedy oderwali się od ziemi, minęły zaledwie sekundy. Przelecieli właśnie nad końcem drogi startowej, wciąż wspinając się stromo w górę. Światła w dole rozmywały się już w chmurach i padającym śniegu. Harris przestał wyglądać przez okno i leciał zdając się na instrumenty pokładowe.

Drugi oficer Jordan, siedzący w fotelu mechanika pokładowego, pochylał się i regulował przepustnice, żeby wyrównać moc we wszystkich czterech silnikach.

Podczas lotu w chmurach mocno rzucało. Na początku pasażerowie w kabinach mieli niespokojną podróż. Demerest wyłączył napis "Nie palić", napis "Zapiąć pasy" miał pozostać tak długo, aż samolot znajdzie się w bardziej ustabilizowanej atmosferze. Później Harris lub Demerest mieli przemówić do pasażerów, ale jeszcze nie teraz. W tej chwili ważniejszy był pilotaż.

- Zwrot lewo na burt, sto osiemdziesiąt - zameldował Demerest kontroli odlotów.

Zauważył, że Harris uśmiechnął się na słowa "zwrot lewo na burt" zamiast "skręt w lewo". Chociaż komenda była prawidłowa, nie zgadzała się z regulaminem. Tego i innych wyrażen używał tylko Demerest. Podobnymi zwrotami posługiwało się wielu starych doświadczonych pilotów, buntując się trochę przeciw zbiurokratyzowanemu językowi Kodeksu Ruchu Lotniczego, jaki obowiązywał ściśle wszystkich latających. Kontrolerzy naziemni często rozpoznawali poszczególnych pilotów po takim właśnie indywidualnym sposobie wyrażania się.

W chwilę później samolot do Rzymu otrzymał przez radio pozwolenie wspięcia się na pułap dwudziestu pięciu tysięcy stóp. Demerest potwierdził przyjęcie polecenia, podczas gdy Harris bez przerwy piał się w górę. Za kilka minut mieli się znaleźć w czystym, spokojnym powietrzu - pozostawiając daleko w dole burzowe chmury, a wysoko nad sobą mając gwiazdy.

Wyrażenie "zwrot lewo na burt" rozpoznał na ziemi Keith Bakersfeld.

Ponad godzinę temu podjął dyżur przy ekranie radaru po przerwie, którą spędził samotnie w szatni dla kontrolerów, wspominając przeszłość i utwierdzając się w zamiarach na dzisiejszą noc.

Od tamtej pory kilka razy odruchowo sięgał ręką do kieszeni, dotykając klucza do potajemnie wynajętego pokoju w hotelu "U O'Hagana". Poza tym całą uwagę skoncentrował na ekranie radaru, który miał przed sobą. Przyjmował teraz przyloty ze wschodu, a utrzymujące się wzmożone nasilenie ruchu wymagało intensywnego skupienia.

Nie zajmował się samolotem do Rzymu, ale zaledwie metr od niego siedział kontroler odlotów i w krótkiej przerwie między własnymi transmisjami Keith usłyszał słowa "zwrot lewo na burt" - rozpoznał je tak samo, jak i głos szwagra. Do tej chwili nie wiedział, że Vernon ma dzisiaj lot, bo i skąd. Widywali się rzadko. Podobnie jak Mel, Keith nigdy nie zbliżył się ze szwagrem, chociaż nie dochodziło pomiędzy nimi do takich ostrych konfliktów.

Wkrótce po starcie samolotu do Rzymu inspektor zmiany radarowców, Wayne Tevis, podjechał do Keitha na swoim stołku na kółkach.

- Masz pięć minut wolnego, koleżko - powiedział z przeciągłym, nosowym teksaskim akcentem. - Zastąpię cię. Wpadł twój starszy brat.

Keith odłączył słuchawki, obrócił się i dostrzegł w cieniu za plecami postać Mela. Miał wcześniej nadzieję, że Mel się tu dziś nie zjawi. Bał się wówczas, że spotkanie może się okazać ponad jego siły. Teraz jednak ucieszył się z przyjścia brata. Łączyła ich zawsze serdeczna przyjaźń, nie tylko więzy braterstwa, więc właściwie wypadałoby się pożegnać, chociaż o tym, że to pożegnanie, Mel dowiedziałaby się dopiero jutro.

- Cześć - powiedział Mel. - Akurat przechodziłem. Jak leci?

- Chyba dobrze - odparł Keith wzruszając ramionami.

- Napijesz się kawy? - spytał Mel. Po drodze wziął w jednym z dworcowych barów dwie kawy na wynos. Miał je w papierowej torbie. Podał jeden karton bratu, drugi zostawił sobie.

- Dziękuję - powiedział Keith, wdzięczny za kawę i za przerwę w pracy. Teraz, kiedy oderwał się na chwilę od ekranu radaru, zdał sobie sprawę, że w ciągu ubiegłej godziny znów nagromadziło się w nim napięcie. Spozrzegł, jak gdyby obserwował kogoś innego, że ręka, w której trzyma kubek, drży.

Mel rozejrzał się po sali kontrolnej, w której wrzała praca. Starał się nie przyglądać zbyt otwarcie Keithowi, którego widok - wychudła, pełna napięcia twarz z

podkrążonymi oczami - wstrząsnął nim. Keith wyglądał gorzej niż przed paroma miesiącami. Mel pomyślał, że nigdy jeszcze nie widział go w tak złym stanie.

Nie przestając o nim myśleć, skinął głową w stronę urządzeń radarowych.

- Ciekawe, co by na to powiedział stary?

“Stary” to był nieżyjący już ojciec, Wally Bakersfeld, awiator z drążkiem sterowniczym w ręku i w goglach, lotnik dubler, pilot, który obsypywał pola chemikaliami, a nocą latał z pocztą, do tego skoczek spadochronowy - wtedy, gdy bardzo potrzebował pieniędzy. Wally był współczesnym Lindbergha, serdecznym druhem Orville’a Wrighta i doleciał do kresu swojego życia, które zakończył nagle i niespodziewanie w filmowanej w Hollywood sekwencji katastrofy samolotowej, która miała się odbyć na niby, ale okazała się prawdziwa. Zdarzyło się to, kiedy Mel i Keith mieli po kilkanaście lat, a także wtedy, kiedy Wally zdążył już przekonać ich obu, że powinni związać swoje życie z lotnictwem, w co wierzyli jeszcze, gdy dorośli. Mel myślał czasem, że młodszemu synowi, Keithowi, ojciec wyświadczył niedźwiedzią przysługę.

Keith potrząsnął głową i nie odpowiedział, co zresztą nie miało znaczenia, bo pytanie było retoryczne, a Mel grał na zwłokę, zastanawiając się, jak najlepiej poruszyć temat, który zaprzętał jego myśli. Postanowił, że zrobi to wprost.

- Źle z tobą, Keith, wyglądasz okropnie - powiedział ściszone głosem. - Ja to wiem i ty też, więc po co udawać. Chciałbym ci pomóc, jeżeli pozwolisz. Możemy porozmawiać o tym, co cię gnębi? Zawsze byliśmy wobec siebie szczerzy.

- Tak, zawsze byliśmy szczerzy - potwierdził Keith. Łyknął kawy unikając wzroku brata.

Wzmianka o ojcu, choć przypadkowa, dziwnie go poruszyła. Pamiętał dobrze starego Bakersfelda. Nie potrafił zarobić na utrzymanie rodziny, więc zawsze brakowało im pieniędzy, ale traktował swoje dzieci serdecznie i po przyjacielsku, zwłaszcza jeżeli rozmowa dotyczyła latania, czego zazwyczaj dopominali się synowie. W końcu jednak to nie Wally Bakersfeld spełniał wobec niego rolę ojca, ale Mel. Mel, którego, jak tylko Keith sięgał pamięcią, cechowały zdrowy rozsądek i zrównoważenie, jakich brakło ojcu. To właśnie Mel miał zawsze na niego oko, choć się z tym nie afiszował ani nie był przesadnie opiekuńczy, jak niektórzy starsi bracia. Już wtedy Mel posiadał umiejętność

wyświadczenia ludziom przysług bez odbierania im przy tym dobrego samopoczucia.

Mel dzielił się z nim wszystkim, okazywał troskliwość i zrozumienie, nawet w drobiazgach. Nic się pod tym względem nie zmieniło. Keith pomyślał, że przykładem może być dzisiejsza kawa, po czym skarcił się: Nie rozklejaj się z powodu kartonu z kawą tylko dlatego, że to twoje ostatnie spotkanie z bratem. Tym razem nawet Mel nie był w stanie nic poradzić na jego osamotnienie, udrękę i poczucie winy. Nawet on nie mógł przywrócić życia małej Walerii Redfern i jej rodzicom.

Mel dał bratu znak głową i z sali kontroli ruchu wyszli na korytarz.

- Posłuchaj, staruszku - powiedział. - Powinieneś odpocząć od tego wszystkiego, i to porządnie. A może nie tylko odpocząć. Może w ogóle powinieneś stąd odejść.

- Nasłuchałeś się gadania Natalii - odrzekł Keith i po raz pierwszy od początku rozmowy uśmiechnął się.

- W tym, co mówi, jest zwykle dużo racji.

Mel pomyślał, że bez względu na swoje problemy brat miał ogromne szczęście, że trafił na taką żonę. Myśl o szwagierce przypomniała mu Cindy, która przypuszczalnie znajdowała się jeszcze w drodze na lotnisko. Wydawało mu się wprawdzie nielojalne porównywanie własnego małżeństwa z innym na korzyść tego drugiego, ale trudno się było czasem powstrzymać. Zastanawiał się, czy Keith zdaje sobie sprawę, jaki z niego szczęściarz, przynajmniej w tej jednej ważnej dziedzinie życia.

- Jest jeszcze coś - powiedział. - Nigdy nie poruszałem tego tematu, ale może nadszedł już czas. Zdaje się, że nie opowiedziałeś mi wszystkiego o tym, co zdarzyło się w Leesburgu... tamtego dnia, kiedy doszło do wypadku. Może nikomu się nie zwierzyłeś, bo czytałem twoje zeznanie. Czy jest jeszcze coś, o czym nigdy nie mówiłeś?

Keith wahał się tylko przez chwilę.

- Tak - przyznał - jest.

- Domyślałem się tego - powiedział Mel, starannie dobierając słowa. Czuł, że to, co teraz mówi, może mieć przełomowe znaczenie. - No cóż, jeżeli zechcesz mi o tym powiedzieć, to powiesz. A jeżeli nie, to trudno, nie będę wtykał nosa w cudze sprawy. Tyle, że czasem człowiek powinien się zainteresować kimś bliskim, powiedzmy bratem, nawet jeśli tamten nie chce, żeby się wtrącać. Dlatego się właśnie tym interesuję... Słuchasz mnie? - spytał cicho.

- Tak, słucham - odparł Keith. Pomyślał, że mógłby przerwać tę rozmowę. Może powinien to zrobić już, od razu - bo przecież nie miała sensu - przeprosić i wrócić do radaru. Mel pomyślałby, że załatwią to później, nie wiedząc, że następnej rozmowy już nie będzie.

- Wracając do tego dnia w Leesburgu - podjął z uporem Mel. - To, czego mi nigdy nie powiedziałaś... ma coś wspólnego z tym, jak się czujesz, co się z tobą dzieje. Prawda?

Keith potrząsnął głową.

- Zostawmy to, Mel. Proszę cię!

- A więc nie myślę się. Ma to jakiś związek, prawda?

Po co zaprzeczać czemuś, co oczywiste? Keith skinął głową.

- Tak - powiedział.

- Nie powiesz mi jaki? Komuś musisz powiedzieć, prędzej czy później musisz. - W głosie Mela brzmiała natarczywa prośba. - Obojętne, co to jest, nie możesz tego tłamsić w sobie przez całe życie. Kto cię lepiej zrozumie, jak nie brat?

Nie możesz tego tłamsić... Kto cię lepiej zrozumie, jak nie brat?

Keithowi wydawało się, że głos Mela, a nawet widok jego twarzy, dociera do niego jakby z drugiego końca tunelu, z bardzo daleka. Na drugim końcu tunelu znajdowali się też inni bliscy mu ludzie: Natalia, Brian, Theo, Perry Yount, przyjaciele, z którymi dawno stracił kontakt. Z nich wszystkich jeden jedyny Mel wyciągnął teraz do niego rękę starając się przetrząsnąć most nad dzielącą ich przepaścią, ale tunel był długi, a on tyle czasu spędził w osamotnieniu, że zbyt się od siebie oddalili.

A jednak...

- Mam ci powiedzieć tutaj? Teraz? - spytał czując się tak, jakby to mówił ktoś inny.

- Czemu nie? - zachęcił go Mel.

Właśnie, czemu nie? Po tym pytaniu coś w nim drgnęło, zbudziła się chęć zrzucenia ciężaru, chociaż i tak nic by to ostatecznie nie zmieniło... A może by zmieniło? Czyż nie to stanowiło sens sakramentu spowiedzi? Oczyszczenie, uwolnienie się od grzechu przez przyznanie się do niego i skruchę? Różnica polegała oczywiście na tym, że spowiedź przynosiła przebaczenie i okupienie winy, podczas gdy on nie spodziewał się okupić swojej winy nigdy. A przynajmniej... do tej pory tak uważał. Teraz zaciekało

go, co miałby do powiedzenia Mel.

Gdzieś w jego umyśle uchyliły się drzwi, dotąd zamknięte.

- Chyba nie ma powodu, dla którego nie miałbym ci powiedzieć - rzekł wolno. - Nie zajmie to wiele czasu.

Mel milczał. Instynkt podszeptał mu, że niewłaściwymi słowami mógłby zniweczyć nastrój brata, uciąć zwierzenia, do których lada chwila miało dojść, a na które czekał tak długo i z takim niepokojem. Sądził, że jeśli wreszcie dowie się, co opętało Keitha, zdołają wspólnymi siłami się z tym uporać. Pomyślał, że im szybciej, tym lepiej.

- Czytałeś moje zeznanie - zaczął Keith monotonnym głosem. - Tak powiedziałeś. Wiesz prawie wszystko o tym, co zaszło tego dnia.

Mel skinął głową.

- To, o czym nie wiesz ty ani nikt oprócz mnie, co nie wyszło na jaw podczas śledztwa, a co wciąż mnie nurtuje... - Keith zawiesił głos, zdawało się, że na tym poprzestanie.

- Na miłość boską! Dla twojego dobra, ze względu na Natalię, na mnie... mów!

Keith skinął głową.

- Powiem.

Zaczął opisywać ranek w Leesburgu półtora roku temu. Sytuację w powietrzu, kiedy wychodził do łazienki, inspektora Younta, praktykanta, który miał radzić sobie sam na stanowisku kontroli. Pomyślał, że za chwilę wyzna bratu, jak się guzdrał, jak zawiódł innych przez obojętność i niedbalstwo, jak wrócił za późno do swoich obowiązków, jak wypadek - tragedia, którą była śmierć całej rodziny Redfernów - zdarzył się wyłącznie z jego winy i jak inni zostali tą winą obarczeni. Robiąc wreszcie to, czego bezwiednie pragnął, odczuwał błogą ulgę. Słowa popłynęły kaskadą, jakby zerwała się jakaś tama.

Mel słuchał.

Nagle w głębi korytarza otworzyły się drzwi.

- O, pan Bakersfeld! - rozległ się głos szefa wieży kontrolnej.

Szef ruszył w ich stronę, a jego kroki odbijały się echem od ścian korytarza.

- Panie Bakersfeld, porucznik Ordway pana szuka - mówił. - I dyspozytor odśnieżania. Obaj proszą o telefon. - Skinął głową. - Cześć, Keith!

Mel miał ochotę krzyknąć, domagać się głośno ciszy albo chwili zwłoki, błagać o

to, żeby pozostawiono go jeszcze kilka minut sam na sam z bratem. Wiedział jednak, że na nic by się to nie zdało. Na głos szefa wieży Keith urwał w pół zdania, jak gdyby ktoś wyłączył kontakt.

Keith nie doszedł jeszcze do przedstawienia swojej winy bratu. Odpowiadając odruchowo na pozdrowienie szefa wieży dziwił się, dlaczego w ogóle zaczął się zwierzać. Na co liczył? Co chciał zyskać? Wiedział, że nic nie zyska, nigdy nie zapomni. Żadne wyznanie, obojętnie przed kim, nie może uwolnić go od wspomnień. Przez chwilę uczepił się tego, co wziął mylnie za wąty płomyk nadziei, może nawet za obietnicę darowania winy. Ale w sposób nieunikniony okazało się to złudzeniem. Może więc dobrze się stało, że właśnie teraz im przerwano.

Poczuł, że znów otoczyła go niewidzialną, grubą zasłoną samotność. Tkwił za nią sam na sam ze swoimi myślami, a w nich znajdowała się prywatna komora tortur, do której nikt, nawet brat, nie miał dostępu.

Od tej komory tortur... która czekała, zawsze na niego czekała... mógł uciec tylko w jeden sposób. Ten, który już wybrał i postanowił zrealizować.

- Przydasz się pewnie na sali, Keith - powiedział szef wieży. Trudno o łagodniejsze upomnienie. Keith wychodził już dziś raz na przerwę, kolejna nieuchronnie obciążała innych. Było to również przypomnienie Melowi, być może nie zamierzone, że jego dyrektorska władza tu nie sięga.

Keith mruknął coś pod nosem i chłodno skinął głową. Mel bezsilnie patrzył, jak brat wraca do sali kontrolnej. Usłyszał dość, żeby zorientować się, że powinien koniecznie dowiedzieć się więcej. Zadawał sobie pytanie, kiedy to nastąpi i w jakich okolicznościach. Przed kilkoma minutami przełamał milczenie brata, jego skrytość. Czy to się powtórzy? Chyba nie, pomyślał z rozpaczą.

Dzisiaj z pewnością nie mogło być mowy o dalszych zwierzeniach.

- Przepraszam, panie Bakersfeld - powiedział szef wieży, jak gdyby po niewczasie odgadując jego myśli, i rozłożył ręce. - Chciałoby się dla wszystkich jak najlepiej. A to nie zawsze jest łatwe.

- Wiem - odparł Mel. Miał ochotę westchnąć, ale się powstrzymał. Mógł mieć tylko nadzieję, że okazja do rozmowy nadarzy się znowu, a tymczasem trzeba było wracać do obowiązków. - Może mi pan powtórzyć to, co miał mi pan do przekazania? -

spytał.

Szef wieży spełnił jego prośbę.

Zamiast telefonować Mel zszedł piętro niżej do dyspozytorni odśnieżania. Danny Farrow zasiadał nadal za bardzo zajęta konsoletą, skąd dyrygował oczyszczaniem lotniska.

Powstał spór, w jakiej kolejności mają być odśnieżane parkingi samolotowe rywalizujących ze sobą linii. Mel rozstrzygnął ten problem, a potem sprawdził, jak wygląda sytuacja na zablokowanym pasie trzy-zero. Nie zmieniło się nic poza tym, że Patroni znalazł się już na płycie lotniska i kierował próbami przemieszczenia meksykańskiego samolotu, który nadal uniemożliwiał otwarcie tego pasa dla ruchu. Przed paroma minutami Patroni zgłosił przez radio, że następną próbę podejmie przed upływem godziny. Znając sławę głównego mechanika TW, Mel uznał, że nic nie zyska domagając się od niego bardziej szczegółowego meldunku.

W dyspozytorni odśnieżania przypomniał sobie, że ma zadzwonić do porucznika Ordwaya. Przypuszczając, że przebywa nadal na terenie dworca, wywołał go przez głośnik i niedługo potem policjant zgłosił się przez telefon. Sądził, że porucznik szukał go w sprawie delegacji mieszkańców Meadowood. Ale nie.

- Ci z Meadowood zaczynają już wchodzić, ale zachowują się spokojnie i jeszcze o pana nie pytali - odparł Ordway, kiedy Mel poruszył ten temat. - Dam panu o tym znać.

Policjant powiedział, że szukał go w związku z pewną kobietą, którą tymczasem zajął się jeden z jego podkomendnych. Błakała się zapłakana po budynku dworca.

- Nie mogliśmy nic z niej wydobyć, ale nie zrobiła nic złego, więc nie chciałem jej zabierać na posterunek. I bez tego była załamana.

- Co pan z nią zrobił?

- Trudno tu dziś o spokojne miejsce, więc zaprowadziłem ją do sekretariatu w pańskim biurze - usprawiedliwiał się Ordway. - Chciałem pana o tym zawiadomić, żeby pan się nie zdziwił.

- Dobrze. Jest sama?

- Został z nią jeden z moich ludzi, chociaż do tej pory mógł już wyjść. Ale z pewnością jest nieszkodliwa. Niedługo do niej zajrzemy.

- Wróć do siebie za kilka minut - odparł Mel. - Zobaczę, czy uda mi się w czymś

pomóc.

Zastanawiał się, czy w rozmowie z nie znaną kobietą powiedzie mu się lepiej niż z Keithem, bo już gorzej nie mogło mu chyba pójść. Myśl o bracie, który wydawał się bliski załamania, wciąż bardzo go gnębiła.

- Dowiedzieliście się, jak się ta kobieta nazywa? - spytał po chwili namysłu.

- Tak, tyle wiemy. Nazwisko brzmi z hiszpańska. Chwileczkę, mam je zapisane - powiedział Ordway i po chwili dodał: - nazywa się Inez Guerrero.

- Chce pan powiedzieć, że pani Quonsett wsiadła do samolotu do Rzymu? - spytała z niedowierzaniem Tania.

- Niestety, nie ma co do tego wątpliwości. Drobna staruszka, wyglądająca dokładnie tak, jak pani opisała.

Kontroler, który nadzorował pasażerów wsiadających do samolotu Złoty Okręt, siedział teraz w biurze kierownika miejscowego oddziału linii Trans America wraz z Tanią i Coakleyem, niepocieszonym, że pani Quonsett go okpiła.

Kontroler przyszedł do biura przed kilkoma minutami po telefonie Coakleya ostrzegającym wszystkie stanowiska odprawy pasażerów linii Trans America przed staruszką szachrajką.

- Do głowy by mi nie przyszło, że coś jest nie w porządku - tłumaczył się. - Wpuszczaliśmy dziś do samolotów i innych odprowadzających, ale wszyscy wyszli. Zresztą przez cały wieczór byłem zavalony robotą - dodał tonem obrony. - Brakło ludzi i z wyjątkiem tych chwil, kiedy pani nam pomagała, wykonywałem pracę za dwóch. Wie pani o tym.

- Tak, wiem - potwierdziła Tania. Nie chciała zwałać na nikogo winy. Jeżeli ktoś odpowiadał za to, co się stało, to ona sama.

- Zdarzyło się to tuż po pani odejściu - ciągnął kontroler. - Ta staruszka powiedziała, zdaje się, że syn zostawił portfel. Nawet mi go pokazała. Twierdziła, że są w nim pieniądze, i dlatego nie wziąłem go.

- Wszystko przewidziała. To jeden z jej stałych chwytów.

- Nie wiedziałem o tym, więc wpuściłem ją na pokład. Później o niej zapomniałem, do czasu, kiedy parę minut temu odebrałem telefon.

- Dał się pan oszukać - powiedział Coakley i spojrzał z ukosa na Tanię. - I ja się

dałem oszukać, jak nie wiem co.

Kontroler potrząsnął głową.

- Gdybym nie musiał, to bym nie uwierzył, nawet teraz. Ale na pewno jest w samolocie.

Opowiedział o tym, jak liczba pasażerów klasy turystycznej nie zgadzała się z wykazem sprzedanych biletów oraz jak inspektor rampy postanowił odprawić samolot, żeby nie narażać go na dalsze opóźnienie.

- To już pewnie odlecieli - powiedziała szybko Tania.

- Owszem. Sprawdziłem po drodze. A jeżeli nawet nie wystartowali, to wątpię, czy by zawrócili, zwłaszcza dzisiaj.

- Na pewno nie.

Tania zdawała sobie sprawę, że nie ma najmniejszej szansy, żeby Złoty Okręt zmienił kurs, zawrócił i wylądował jedynie z powodu pani Quonsett. Koszt wysadzenia pasażerki na gapę wyniósłby tysiące dolarów, znacznie więcej, niż kosztował przelot starszej pani do Rzymu i z powrotem.

- Czy lądują, żeby uzupełnić paliwo? - spytała wiedząc, że lecące do Europy samoloty lądują czasem, żeby zatankować paliwo, w Montrealu albo na Nowej Fundlandii - co nie jest zaznaczane w rozkładach lotów. Mogliby wtedy ściągnąć panią Quonsett z samolotu i pozbawić ją przyjemności lotu aż do Włoch.

- Pytałem o to dział organizacji - odparł kontroler. - Z planu lotu wynika, że lecą prosto do Rzymu. Bez lądowania po drodze.

- Przeklęta starucha! - zeżliła się Tania.

Nic więc nie mogło przeszkodzić pani Quonsett w podróży do Rzymu i z powrotem, prawdopodobnie z noclegiem pomiędzy lotami i z posiłkami, a wszystko to na koszt firmy. Tania pomyślała gniewnie, że nie doceniła zdecydowania starszej pani, aby nie dać się odesłać na Wybrzeże Zachodnie. Pomyliła się też sądząc, że pani Quonsett wybierze się tylko do Nowego Jorku.

Zaledwie przed kwadransiem Tania widziała w toczącej się pomiędzy nimi walce wyłącznie pojedynek intelektów. zwyciężyła w nim niewątpliwie pani Quonsett.

Z nietypową dla siebie zawziętością Tania pragnęła, żeby tym razem towarzystwo lotnicze zrobiło wyjątek i zaskarżyło starszą panią do sądu. Wiedziała jednak, że to

niemożliwe.

Coakley chciał coś powiedzieć.

- Niech pan lepiej nic nie mówi! - ucieła.

Kierownik miejscowego działu linii Trans America, Bert Weatherby, wrócił do swojego biura w kilka minut po wyjściu kontrolera i Coakleya. Był to zapracowany urzędnik po pięćdziesiątce, który piął się do swojego stanowiska od samego dołu, zaczynając jako bagażowy na rampie. Zazwyczaj uprzejmy i z poczuciem humoru, dziś, po trzech dniach nieustannego napięcia, był znużony i podenerwowany. Niecierpliwie wysłuchał meldunku Tani, która główny ciężar odpowiedzialności wzięła na siebie, tylko mimochodem wspominając o Coakleyu.

- Lubię sprawdzić, czy mi jeszcze zostały jakieś włosy - powiedział Weatherby przeczesując ręką rzadką siwiejącą czuprynę. - To właśnie przez takie historie tracę tę resztkę. - Zastanowił się i dodał ochryple: - Ponieważ nawarzyłaś tego piwa, to je wypij. Zwróć się do kierownictwa ruchu, poproś, żeby skontaktowali się z kapitanem samolotu przez radio, i powiadom go o tym, co się stało. Nie wiem, co można na to poradzić. Ja zrzuciłbym tę starą wiedźmę z wysokości trzydziestu tysięcy stóp, ale to jego sprawa. A propos, kto pilotuje samolot do Rzymu?

- Kapitan Demerest.

Kierownik jęknął.

- Jakżeby inaczej! Uzna to pewnie za wspaniały żart, bo kierownictwo dało się nabrać. W każdym razie powiedz mu, żeby po wylądowaniu zatrzymał babinę na pokładzie i nie pozwolił jej odejść bez eskorty. Jeżeli władze włoskie zechcą ją zamknąć, tym lepiej. Potem daj znać kierownikowi naszego oddziału w Rzymie. Po przylocie będzie to już jego kłopot, mam nadzieję, że ma bardziej kompetentnych pracowników niż ja.

- Tak jest - powiedziała Tania.

Zaczęła mu mówić o innej sprawie związanej z samolotem do Rzymu, o podejrzeniu wyglądającym mężczyźnie z teczką dyplomatką, którego widział inspektor Standish. Zanim skończyła, Weatherby przerwał jej.

- Nie ma o czym mówić! Czego od nas chcą ci celnicy, żebyśmy za nich pracowali? Dopóki sprawa nie dotyczy naszych linii, guzik mnie to obchodzi, co facet ma

przy sobie. Jeżeli nasi celnicy chcą wiedzieć, co jest w tej teczce, niech się z tym zwrócą do celników włoskich, nie do nas. Nie mam najmniejszego zamiaru wypytywać o coś, co do nas nie należy, a może jeszcze obrazić pasażera.

Tania zastanawiała się, co powiedzieć. Człowiek z teczką budził i jej niepokój. Słyszała o wypadkach, kiedy... Oczywiście to niedorzeczna myśl...

- Pomyślałam sobie właśnie, że on być może nic nie przemyślał - powiedziała.

- Powtarzam, nie ma o czym mówić - uciął Weatherby.

Tania wyszła. Kiedy usiadła znów przy swoim biurku, zabrała się do pisania wiadomości dla kapitana Demeresta w sprawie Ady Quonsett.

2.

W taksówce jadącej z miasta na lotnisko Cindy Bakersfeld rozparła się wygodnie na tylnym siedzeniu i zamknęła oczy. Nie zauważyła - ani też nie dbała o to - że śnieg wciąż pada i taksówka posuwa się wolno po zatłoczonych pojazdami ulicach. Nie spieszyło jej się. Ogarnęła ją fala fizycznej rozkoszy i zadowolenia. Czy to się nazywa euforia? - zastanawiała się w duchu.

Wszystko to zaś sprawił Derek Eden.

Derek Eden, który przyszedł na koktajl wydany przez Fundusz Pomocy Archidonie - nadal nie wiedziała jakiej - przyniósł jej nie rozcieńczonego bourbona, którego nie wypila, a potem zupełnie bez polotu zaproponował jej łóżko. Derek Eden, do dzisiejszego dnia mało znany reporter Sun-Times, piszący drugorzędne artykuły, z rozpustną twarzą, niedbałym wyglądem, w byle jakim, pomiętym ubraniu. Derek Eden, posiadacz zdezelowanego, brudnego w środku i na zewnątrz chevroleta. Derek Eden, który przyłapał ją w momencie, kiedy odsunęła na bok wszelkie przeszkody i na gwałt potrzebowała mężczyzny, pierwszego lepszego chłopca, nie obiecując sobie przy tym zbyt wiele. Derek Eden, który okazał się najwspanialszym i najbardziej podniecającym kochankiem.

Jeszcze nigdy, nigdy w życiu nie spotkała nikogo, kto dostarczyłby jej takich przeżyć. Boże! Jeżeli istnieje zmysłowa, fizyczna doskonałość, to dziś jej zaznałam, pomyślała. A konkretniej, teraz, kiedy już poznała Derka Edena... Kochanego Derka... chciała mieć go znowu, i to często. Na szczęście stała się dla niego, co nie ulegało wątpliwości, tym samym, czym on dla niej.

Zagłębiając się w tylne siedzenie taksówki odtworzyła w myślach minione dwie godziny.

Pojechali okropnym starym chevroletem z hotelu Lake Michigan do mniejszego, obok hali targowej. Portier z pogardą zajął się samochodem, czym Derek wcale się nie przejął, a w środku, w hallu, czekał na nich recepcjonista pełniący nocny dyżur. Cindy domyśliła się, że załatwiając różne telefony jej towarzysz dzwonił także tutaj. Bez żadnych formalności meldunkowych recepcjonista zawiózł ich od razu do pokoju na dziesiątym piętrze. Zostawił klucz, szybko powiedział "dobranoc" i wyszedł.

Pokój był taki sobie, staromodny, urządzone po spartańsku, z wypalonymi śladami po papierosach na meblach, ale czysty. Stało tu podwójne łóżko, a przy nim, na stoliku, pełna butelka whisky, coś do jej rozcieńczenia i lód. Kartka na tacy głosiła: “Z wyrazami uszanowania od kierownictwa”. Derek przeczytał kartkę i schował ją do kieszeni.

- Hotele goszczą czasem w ten sposób prasę - wytłumaczył jej później, kiedy o to spytała. - Nic wtedy nie obiecujemy, gazeta by na to nie poszła. Ale może się zdarzyć, że reporter albo redaktor wymieni hotel z nazwy w pochlebnym artykule. Albo jeżeli artykuł omawia jakieś nieprzyjemne sprawy, na przykład śmierć, czego hotele nie znoszą, to możemy nazwę hotelu pominąć. Jak powiedziałem, żadnych obietnic. Robi się, co można.

Wypili jedną kolejkę, porozmawiali, potem, kiedy pili następną, zaczął ją całować. Wkrótce przekonała się, jak delikatne ma ręce, którymi długo przeczesał jej włosy tak, że czuła to całym ciałem. A potem jego ręce zaczęły wędrować wolno, och, jak wolno... i właśnie wówczas zorientowała się, że zanoszą się na coś niezwykłego.

Kiedy rozbierał ją z subtelną, której brakowało mu przedtem, szepnął:

- Nie śpieszmy się, Cindy... ani ty, ani ja.

Ale wkrótce potem, kiedy leżeli w łóżku cudownie rozgrzani, tak jak jej to przyrzekł w samochodzie, chciała bardzo, żeby się pośpieszyli.

Ale usłuchała go, ulegając mu bez reszty i z rozkoszą, a on prowadził ją jak dziecko za rękę na sam skraj...

Doszła później do wniosku, że podoba jej się w Derku między innymi to, iż nie ma w nim ani krzty blagi. W dziesięć minut po przeżyciu najwspanialszej chwili, kiedy serce odzyskiwało regularny rytm, Derek podparł się na łokciu i zapalił dla nich obojga papierosy.

- Byliśmy wspaniali, Cindy - powiedział z uśmiechem. - Zagramy niedługo rewanż, a potem wiele innych.

Uzmysłowiła sobie, że przyznał się w ten sposób do dwóch rzeczy: że to, co przeżyli, było czysto fizyczną, zmysłową przygodą i że żadne z nich nie powinno udawać, że łączy ich coś więcej. Osiągnęli jednak przy tym wspólnie ten rzadki stan nirwany, jakim jest doskonała harmonia seksualna. Od dziś stał przed nimi otworem,

kiedy tylko zapragnęli, prywatny, cielesny raj, który mogli kultywować i coraz lepiej poznawać.

Taki układ odpowiadał Cindy.

Wątpiła, czy będą mieli ze sobą coś wspólnego poza łóżkiem, Derek z pewnością nie stanowił zdobyczy, którą można by się pochwalić na gruncie towarzyskim. Cindy bez zastanowienia wiedziała, że pokazując się publicznie w jego towarzystwie ma więcej do stracenia niż do zyskania. Poza tym dał jej już do zrozumienia, że jego małżeństwo jest trwałe, choć domyślała się, że w domu nie zaspokaja w pełni swoich potrzeb erotycznych, w czym mu współczuła, ponieważ sama znajdowała się w podobnej sytuacji.

Tak, Derek był kimś, kogo należało strzec jak skarbu, nie angażując się przy tym uczuciowo. Postanowiła tak z nim właśnie postępować. Zdecydowała, że nie będzie zbyt zaborcza i nachalna ani też nie dopuści, żeby za często ze sobą sypiali. Taki pojedynczy seans jak dzisiejszy powinien jej wystarczyć na długo, a poza tym mogła go odtwarzać w myślach. Powiedziała sobie w duchu, że trzeba odegrać rolę kobiety trudno dostępnej, postarać się, żeby pożądał jej wciąż równie mocno, jak ona jego. W ten sposób mogło to trwać latami.

Odkrycie Derka obdarzyło ją dziwną swobodą, jakiej jeszcze nie zaznała.

Kiedy wreszcie miała dostęp do nieprzeciętnych doznań erotycznych, mogła bardziej obiektywnie rozważyć wybór pomiędzy Melem a Lionelem.

Jej małżeństwo z Melem pod pewnymi względami już się rozpadło. Rozeszli się duchowo i cielesnie, a najmniejsza różnica zdań zamieniała się w zacieklą kłótnię. Mel myślał ostatnio wyłącznie o swoim przeklętym lotnisku. Wydawało się, że z każdym dniem coraz bardziej się od siebie oddalają.

Lionel, który odpowiadał jej pod każdym względem, z wyjątkiem łóżka, chciał, żeby się rozwiodła, i sam też chciał się rozwieść, żeby mogli się pobrać.

Mel nie cierpiał jej towarzyskich ambicji. Nie tylko ich nie popierał, ale utrudniał ich realizację. Lionel zaś, człowiek z ugruntowaną pozycją towarzyską w Illinois, nie widział w jej dążeniach nic niezwykłego i chętnie by jej pomógł.

Do tej pory jej wybór utrudniała pamięć o piętnastu latach małżeństwa z Melem, o wspaniałych chwilach duchowej i fizycznej wspólnoty, jakie kiedyś przeżyli. Miała

niejasną nadzieję, że przeszłość - w tym zmysłowa przyjemność - da się jakoś wskrzesić. Nadzieja ta, przyznawała to sama przed sobą, okazała się złudna.

Jako partner seksualny Lionel miał niewiele albo zgoła nic do zaoferowania. To samo dotyczyło teraz, przynajmniej w jej odczuciu, Mela.

Ale po wyeliminowaniu elementu miłości fizycznej, co umożliwił Derek, Lionel, jako rywal Mela, wysforował się zdecydowanie na czoło.

Otworzyła oczy i zamyśliła się.

Postanowiła nie podejmować stanowczej decyzji, zanim nie rozmówi się z Melem. W ogóle nie lubiła podejmować decyzji i nieodmiennie odkładała je na ostatnią chwilę. W grę wchodziły i takie niewymierne wartości, jak dzieci, wspomnienia z przeżytych razem lat, nie tylko przecież złe. Nie żałowała jednak, że zdecydowała się w końcu pojechać dziś na lotnisko.

Po raz pierwszy od wyjazdu z miasta wyjrzała przez okno w ciemność, żeby zobaczyć, czy pozna, gdzie są. Nie poznała. Przez zaparowane szyby widziała śnieg i dużo jadących powoli samochodów. Domyśliła się, że jadą autostradą Kennedy'ego, ale nic ponadto.

Czuła na sobie wzrok taksówkarza, który obserwował ją w lusterku. Nie miała pojęcia, co to za człowiek. Nie zwróciła na niego uwagi wsiadając do taksówki przed hotelem, z którego ona i Derek wyszli oddzielnie.

- Jesteśmy przy Portage Park, proszę pani - poinformował ją taksówkarz. - Zbliżamy się do lotniska, to już niedaleko.

- Dziękuję.

- Kupa ludzi tam jedzie. Ci na lotnisku musieli się umęczyć przez tę śnieżycę i w ogóle.

A co mnie to obchodzi, pomyślała. Czy już naprawdę nikt nie myśli ani nie mówi o niczym innym, jak tylko o tym zakichanym lotnisku? Ale nie odezwała się słowem.

Przy głównym wejściu zapłaciła za taksówkę i schroniła się szybko do środka, uciekając przed mokrym śniegiem. Torując sobie drogę przez zatłoczoną halę dworcową okrążyła sporą grupę ludzi, którzy szykowali się chyba do demonstracji, bo kilka osób montowało przenośną aparaturę nagłaśniającą. Czarnoskóry porucznik policji, którego spotkała kilka razy u Mela, rozmawiał z kilkoma członkami tej grupy wyglądającymi na

przywódców. Potrząsał energicznie głową. Niezbyt ciekawa, o co chodzi, poszła dalej, kierując się do biur dyrekcji lotniska na półpiętrze.

We wszystkich pomieszczeniach biurowych paliło się światło, choć okazały się w większości wyludnione i nie dochodził z nich stukot maszyn do pisania ani szum rozmów, jak za dnia, w czasie normalnych godzin pracy. Pomyślała, że przynajmniej niektórzy mają dość rozumu, żeby na noc wracać do domu.

Zobaczyła tylko jedną osobę - kobietę w średnim wieku, w znoszonym ubraniu, która siedziała na kanapie w sekretariacie przed gabinetem Mela. Zapatrzona pustym wzrokiem w przestrzeń, nie zwróciła uwagi na wchodzącą Cindy. Oczy miała zaczerwienione, jakby płakała. Jej przemoczone ubranie i buty wskazywały, że chodziła po śnieżycy.

Cindy, zanim weszła do gabinetu męża, obrzuciła ją umiarkowanie zaciekawionym spojrzeniem. W biurze nie zastała nikogo, więc usiadła na krześle, żeby poczekać.

Mel wpadł dziesięć minut później. Zauważyła, że bardziej dziś utyka.

- O! - zawołał, jakby zaskoczony i zawrócił, żeby zamknąć drzwi. - Naprawdę się ciebie nie spodziewałem.

- Wolałbyś pewnie, żebym nie przyjeżdżała.

Potrząsnął głową.

- Nadal uważam, że nic przez to nie zyskamy, przynajmniej dla tej sprawy, o którą ci chyba chodzi.

Spojrzał na żonę badawczo, zastanawiając się, co ją właściwie tu dziś sprowadza. Wiedział od dawna, że kierują nią zwykle skomplikowane i często zupełnie inne pobudki, niż to się wydaje. Musiał jednak przyznać, że wygląda dziś wspaniale, czarująco, tak jakoś promiennie. Niestety, jej urok już na niego nie działał.

- To może mi powiesz, o co, według ciebie, mi chodzi - odparła.

Wzruszył ramionami.

- Odniosłem wrażenie, że chciałaś się pokłócić. Pomyślałem sobie, że dosyć odbyliśmy kłótni w domu, żeby wszczynać jeszcze jedną tutaj.

- Może nie będzie innego wyjścia, bo w domu już prawie przestałeś bywać.

- Bywałbym w domu, gdyby witała mnie przyjemniejsza atmosfera.

Cindy spostrzegła, że rozmawiają zaledwie chwilę, a już zaczęli sobie dogryzać. Wyglądało na to, że żadna ich rozmowa nie może się ostatnio bez tego obejść. Mimo to nie mogła się powstrzymać, żeby nie odpowiedzieć.

- Coś podobnego! Zwykle inaczej usprawiedliwiasz swoją nieobecność w domu. Podkreślasz zawsze, jakie to strasznie ważne, żebyś był na lotnisku, jeśli trzeba, przez dwadzieścia cztery godziny na dobę. Zatrzymuje cię tyle ważnych spraw, tak przynajmniej twierdzisz.

- Dziś tak - odparł krótko.

- A kiedy indziej nie?

- Jeśli pytasz o to, czy wolałem czasem zostać tutaj zamiast wracać do domu, odpowiedź brzmi: tak.

- Przynajmniej raz się do czegoś przyznałeś.

- A nawet jeśli wracam do domu, to koniecznie chcesz mnie wyciągnąć na jakąś kretyńską, dętą imprezę, jak dzisiejsza.

- A więc wcale się tam dziś nie wybierałeś! - powiedziała gniewnie.

- Owszem. Przecież przyrzekłem. Ale...

- Dość tego! - przerwała mu czując, że za chwilę znów wybuchnie. - Liczyłeś, że jak zwykle zdarzy się coś, co nie pozwoli ci przyjść, że będziesz się mógł wykręcić jakimś alibi, przekonać o tym sam siebie, jeśli nawet nie przekonasz mnie, bo moim zdaniem jesteś kłamcą i krętaczem.

- Uspokój się, Cindy.

- Właśnie że się nie uspokoję!

Wpatrywali się w siebie ze złością.

Co się z nimi stało, że do tego doszliśmy, zastanawiał się. Sprzecząmy się jak rozpuszczone bachory, handryczymy o głupstwa, drwimy z siebie z taką zajadłością, a na domiar wszystkiego nie jestem wcale lepszy od niej.

Kłótnia przybrała taki obrót, że oboje się poniżyli. Zastanawiał się, czy zawsze tak to wygląda, kiedy psuje się związek dwojga ludzi, którzy żyli ze sobą wiele lat. Czy to dlatego, że znali swoje słabości i mogli sobie nawzajem zadawać bolesne ciosy? Słyszał od kogoś, że rozpad małżeństwa wydobywa z ludzi wszystko co najgorsze. W przypadku jego i Cindy okazało się to niewątpliwie prawdą.

- Nie jestem kłamcą ani krętaczem - odparł, starając się przemówić z większą dozą rozsądku. - Ale być może masz rację twierdząc, że liczę na to, że wydarzy się coś, dzięki czemu uniknę towarzyskich imprez, których, jak wiesz, nie cierpię. Po prostu nie myślałem o tym w taki sposób. - Ponieważ Cindy milczała, ciągnął: - Możesz mi wierzyć albo nie, ale naprawdę wybierałem się dziś na miasto, żeby się z tobą spotkać, a przynajmniej tak mi się zdaje. Możliwe, że moje zamiary nie były szczerze, tak jak twierdzisz. Tego nie wiem. Ale na pewno nie ja wywołałem śnieżycę, a odkąd zaczęło sypać, dzieje się tu tyle rzeczy, że tym razem naprawdę musiałem zostać. - Skinął głową w stronę sekretariatu. - Jeden z powodów to ta kobieta, która tam siedzi. Obiecałem porucznikowi Ordwayowi, że z nią porozmawiam. Zdaje się, że ma jakieś kłopoty.

- Twoja żona ma kłopoty - odparła Cindy. - Tamta może sobie poczekać.

- Dobrze - zgodził się kiwając głową.

- Z nami koniec - oświadczyła. - Z tobą i ze mną. Chyba się nie mylę, prawda?

Zwlekał z odpowiedzią, nie chcąc działać pochopnie, ale zdawał sobie sprawę, że skoro ten temat został poruszony, głupotą byłoby unikać prawdy.

- Tak - odrzekł wreszcie. - Niestety, koniec.

- Gdybyś tylko chciał się zmienić - wyrzuciła z siebie w odpowiedzi. - Gdybyś spojrzał na to z mojej strony. O wszystkim zawsze ty decydowałeś. Wystarczyłoby, żebyś robił to, co ja chcę...

- Na przykład chodzić wieczorami na przyjęcia sześć razy w tygodniu w czarnym krawacie, a siódmy raz w białym?

- Czemużby nie? - spytała mierząc go płomiennym, władczym spojrzeniem. Zachwycała go zawsze swoim gniewem, nawet jeżeli obracał się przeciwko niemu. Nawet w tej chwili...

- Mógłbym chyba powiedzieć to samo - odparł. - O zmienianiu się i tak dalej. Sęk w tym, że ludzie się nie zmieniają, a przynajmniej nie w swoich zasadniczych cechach, ludzie się przystosowują. Na tym właśnie, że dwoje ludzi przystosowuje się do siebie, polega ponoć małżeństwo.

- Przystosowanie się nie powinno być jednostronne.

- W naszym przypadku nie było, obojętne, co o tym sądzisz - odparł. - Ja starałem się przystosować. Ty chyba też. Nie wiem, które z nas bardziej. To oczywiste, że moim

zdaniem ja, a twoim ty. Rzecz jednak w tym, że mimo dobrych chęci nic z tego nie wyszło.

- Tak, masz rację - powiedziała wolno Cindy. - W każdym razie co do tego ostatniego. Pomyślałam sobie to samo. - Urwała, po czym dodała: - Chyba cię poproszę o rozwód.

- Lepiej się upewnij. To dość ważna sprawa.

Pomyślał, że Cindy jak zwykle wykręca się od decyzji, czekając, aż on jej w tym pomoże. Gdyby to nie była taka poważna rozmowa, uśmiechnąłby się.

- Jestem pewna - powiedziała. - Tak, jestem tego pewna - powtórzyła z większym przekonaniem.

- Wobec tego sądzę, że to najlepsze rozwiązanie dla nas obojga - rzekł cicho.

- Ty też jesteś tego pewien? - spytała po chwili wahania.

- Tak, jestem pewien - odparł.

To, że zamiast się kłócić, tak szybko doszli do porozumienia, nie dawało jej spokoju.

- A więc postanowione? - zapytała.

- Tak.

Ciągle mierzyli się wzrokiem, ale gniew już minął.

- A niech to diabli! - powiedział Mel, robiąc taki ruch, jakby chciał do niej podejść. - Przepraszam cię, Cindy.

- Ja też - odparła nie ruszając się z miejsca. Głos miała bardzo pewny. - Tak jest najrozsądniej, prawda?

Skinął głową.

- Tak. Tak sądzę.

To był koniec. Wiedzieli o tym oboje. Pozostały do ustalenia tylko szczegóły.

Cindy zaczęła snuć plany na przyszłość.

- Robertę i Libby zatrzymam naturalnie przy sobie, ale zawsze będziesz się mógł z nimi widywać. Nie będę robiła trudności - oświadczyła.

- Tego się spodziewałem.

Tak, pomyślał, to logiczne, żeby dziewczynki zostały z matką. Wiedział, że będzie za nimi tęsknił, zwłaszcza za Libby. Żadne spotkania poza domem, choćby

najczęstsze, nie mogą zastąpić codziennego życia pod jednym dachem. Przypomniały mu się dzisiejsze rozmowy przez telefon z młodszą córką. O co to prosiła go Libby za pierwszym razem? O mapę lutego! No cóż, miał właśnie taką mapę, a na niej zaznaczone nieoczekiwane zmiany trasy.

- Poza tym muszę wziąć adwokata - dodała Cindy. - Zawiadomię cię, kto nim będzie.

Skinął głową zastanawiając się, czy wszystkie małżeństwa kończą się tak prozaicznie. Przypuszczał, że kulturalni ludzie tak właśnie robią. W każdym razie Cindy zdumiewająco szybko się opanowała. Właśnie w lusterku puderniczki poprawiała makijaż. Odniósł nawet wrażenie, że odbiegła gdzieś daleko myślami, bo w kącikach jej ust czaił się uśmiech. Podobno w takich sytuacjach kobiety okazują większe wzburzenie niż mężczyźni, ale po niej wcale nie było tego widać. Za to jemu zbierało się na płacz.

Z sekretariatu doszedł go odgłos kroków i rozmów. Zapukano do drzwi.

- Proszę! - zawołał.

Do gabinetu wszedł porucznik Ordway i zamknął za sobą drzwi.

- O, przepraszam - powiedział spostrzegając Cindy.

Cindy rzuciła mu spojrzenie bez słowa. Ordway, wyczuwając atmosferę, stał niezdecydowanie.

- Może przyjdę później - rzekł wreszcie.

- O co chodzi, Ned? - spytał Mel.

- O tę demonstrację w sprawie hałasu, tych z Meadowood. W głównej hali jest ich ze dwie setki i wciąż przybywa. Chcieli się wszyscy z panem spotkać, ale namówiłem ich, żeby wysłali delegację, tak jak pan proponował. Wybrali sześć osób, do tego jest trzech dziennikarzy. Powiedziałem, że reporterzy też mogą wejść. - Skinął głową w stronę sekretariatu. - Czekają za drzwiami.

Mel wiedział, że musi przyjąć delegację. Nigdy jeszcze nie miał mniejszej chęci na rozmowę z kimkolwiek.

- Cindy, to nie potrwa długo - rzekł błagalnie. - Zaczekasz? - A kiedy nie odpowiedziała, dodał: - Proszę cię!

Nadal nie zwracała uwagi ani na jednego, ani na drugiego.

- Jeżeli chwila jest niestosowna, to powiem im, żeby przyszli kiedy indziej -

zapropował Ordway.

Mel potrząsnął przecząco głową. Ciężko na nim zobowiązanie, sam zaproponował, że przyjmie tych ludzi.

- Proszę ich wprowadzić - powiedział, a kiedy policjant odwrócił się do drzwi, dodał: - Aha, nie rozmawiałem z tą kobietą... zapomniałem, jak się nazywa.

- Guerrero - przypomniał mu Ordway. - Może pan nie rozmawiać. Kiedy przyszedłem, zbierała się do odejścia.

W chwilę potem sześć osób - czterej mężczyźni i dwie kobiety - weszło rzędem do gabinetu. Za nimi trójka dziennikarzy. Jeden z nich reprezentował gazetę "Tribune". Młody i bystry reporter, Tomlinson, pisywał w swojej gazecie na tematy lotniska i lotnictwa w ogóle. Mel znał go dobrze i cenił za rzetelność i uczciwość. Jego artykuły pojawiały się często w czasopiśmie o zasięgu ogólnokrajowym. Dwójkę pozostałych, młodego dziennikarza z "Sun-Times" i starszą reporterkę z miejscowego tygodnika, również trochę znał.

Przez otwarte drzwi widział porucznika Ordwaya rozmawiającego z panią Guerrero, która stojąc zapinała płaszcz.

Cindy nie ruszyła się z miejsca.

- Dobry wieczór - powitał ich Mel. Przedstawił się, po czym wskazał kanapy i krzesła. - Proszę usiąść.

- Zgoda, usiądziemy - powiedział jeden z członków delegacji. Ubrany kosztownie i elegancko, miał nieskazitelnie uczesane szpakowate włosy i wyglądał na przywódcę grupy. - Ale zapewniam pana, że nie przyszedliśmy tu sobie wygodnie posiedzieć. Mamy do pana kilka spraw, które chcemy przedstawić otwarcie i bez owijania w bawełnę, i oczekujemy odpowiedzi w podobnym tonie, a nie mydlenia oczu.

- Postaram się tego nie robić. Z kim mam przyjemność?

- Nazywam się Elliott Freemantle. Jestem adwokatem. Reprezentuję tych ludzi i wszystkich tych, którzy zostali na dole.

- Dobrze, panie Freemantle - rzekł Mel. - Czym mogę służyć?

Drzwi do sekretariatu stały nadal otworem. Mel spostrzegł, że pani Guerrero już wyszła. Do gabinetu wszedł właśnie Ordway zamykając za sobą drzwi.

3.

Samolot linii Trans America, rejs numer dwa, znajdował się o dwadzieścia minut lotu od międzynarodowego portu lotniczego w Lincoln i systematycznie nabierał wysokości, co miało trwać dalszych jedenaście minut, aż do osiągnięcia w pobliżu Detroit pułapu trzydziestu tysięcy stóp. Złoty Okręt wszedł już na swoją trasę, wielki okrężny kurs do Rzymu. Przez ostatnie kilka minut leciał w spokojnym powietrzu, zostawiwszy daleko w dole burzowe chmury i towarzyszącą im turbulencję. W przedzie nad nimi wisiał jak przechylona latarnia księżyc w kwadrze. Wokół świeciły ostro i wyraźnie gwiazdy.

Początkowy nawał zajęć w kabinie pilotów skończył się. Kapitan Harris powiadomił pasażerów przez głośniki o postępach lotu. Trzej piloci przystąpili do zwyczajowych czynności wykonywanych podczas długiej podróży.

Pod pulpitem drugiego oficera, za plecami Demeresta i Harrisa, rozległ się głośny dzwonek. Jednocześnie w radionadajniku umieszczonym przed przepustnicami zamrugało żółte światło. Dzwonek i światło sygnalizowały, że zostanie przesłany komunikat systemem Selcal, za pomocą którego prowadzono z większością samolotów rozmowy indywidualne, tak jak przez telefon. Każdy samolot linii Trans America i innych większych towarzystw lotniczych miał własny niezależny kod wywoławczy, przekazywany i odbierany automatycznie. W żadnym innym samolocie nie zobaczono ani nie usłyszano sygnałów, które wysłano właśnie do samolotu N-731-T.

Harris przestawił radio, którego słuchał na taśmie kontroli trasy lotów, na system Selcal i zgłosił się.

- Tu Trans America dwa.

- Lot dwa, mówi dyspozytor z Cleveland. Mam wiadomość dla kapitana od waszego kierownictwa z Lincoln. Zgłóście gotowość notowania.

Harris spostrzegł, że Demerest również zmienił częstotliwość na swoim radiu. Właśnie przysunął sobie notes i skinął głową.

- Jesteśmy gotowi, Cleveland. Czytaj.

Była to wiadomość napisana przez Tanię Livingston o pasażerze na gapę, pani Quonsett. Słuchając przekazywanego rysopisu drobnej staruszki z San Diego obaj

kapitanowie uśmiechnęli się. Wiadomość kończyła się prośbą o potwierdzenie, czy pani Quonsett znajduje się na pokładzie samolotu.

- Sprawdzimy i damy znać - odpowiedział Harris. Po zakończeniu transmisji przestawił radio z powrotem na pasmo kontroli trasy lotów.

Demerest i Jordan, który wysłuchał transmisji przez górny głośnik przy swoim fotelu, śmiali się w głos.

- Nie wierzę! - oświadczył Jordan.

- A ja tak - powiedział chichocząc Demerest. - Tyle tam tych bałwanów na ziemi, a jakaś starowina robi ich wszystkich w konia! - Wcisnął guzik telefonu pokładowego połączonego z kuchnią. - Hej! - powiedział, kiedy zgłosiła się któraś ze stewardes. - Powiedz Gwen, żeby wpadła do naszego biura.

Śmiał się jeszcze wtedy, kiedy otworzyły się drzwi do kabiny pilotów. Weszła Gwen. Demerest odczytał jej wiadomość z rysopisem pani Quonsett.

- Widziałaś ją? - spytał.

Potrząsnęła głową.

- Właściwie to jeszcze nie byłam w klasie turystycznej - odparła.

- Więc idź i zobacz, czy jest tamta staruszka. Łatwo ją chyba zauważyć.

- A jeżeli jest, to co mam zrobić?

- Nic. Wróć i zamelduj.

Gwen wyszła tylko na kilka minut. Kiedy wróciła, śmiała się tak jak oni.

- Jest? - spytał Demerest obracając się w fotelu.

- Tak. - Skinęła głową. - Zajmuje miejsce czternaście B. Wygląda dokładnie tak, jak podano, tylko jeszcze starzej.

- Ile ma lat? - spytał drugi oficer.

- Co najmniej siedemdziesiąt pięć, pewnie pod osiemdziesiątkę. I wygląda jak żywcem wyjęta z Dickensa.

- Raczej z "Arszeniku i starych koronek" - wtrącił przez ramię Harris.

- Czy ona naprawdę leci bez biletu, panie kapitanie?

Harris wzruszył ramionami.

- Tak twierdzą ci z ziemi - odparł. - To chyba wyjaśnia, dlaczego nie zgadzała wam się liczba pasażerów.

- Można się łatwo upewnić. Wystarczy, że wrócę do niej i poproszę o okazanie odcinka biletu - zaproponowała Gwen.

- Nie, nie róbnmy tego - powiedział Demerest.

Reszta przyjrzała mu się tak uważnie, jak na to pozwalał półmrok panujący w kabinie. Ale zaraz potem Harris przeniósł wzrok na tablicę przyrządów, a Jordan powrócił do swoich wykresów zużycia paliwa.

- Chwileczkę. Demerest zatrzymał Gwen. Zaczekała, aż złoży przez radio meldunek o pozycji samolotu. - Kazano nam tylko sprawdzić, czy ta staruszka tu jest. No więc jest, i zaraz przekażę to dyspozytorowi - wyjaśnił po zakończeniu meldunku. - Załatwią pewnie, żeby w Rzymie ktoś na nią czekał. Nic na to nie poradzimy, nawet gdyśmy chcieli. Ale skoro udało się starowinie dotrzeć aż tutaj, a przecież nie zawracamy, to po co psuć jej najbliższe osiem godzin. Zostaw ją w spokoju. Może tuż przed lądowaniem w Rzymie powiemy jej, że została zdemaskowana. Ale wówczas nie będzie to dla niej taki wielki szok. A na razie niech się cieszy, że leci. DAj babci kolację, żeby mogła w spokoju obejrzeć sobie film.

- Wiesz, czasem to cię nawet bardzo lubię - powiedziała Gwen przyglądając mu się w zamyśleniu.

Kiedy wyszła z kabiny, Demerest, wciąż jeszcze śmiejąc się do siebie, zmienił kanał radiowy i zgłosił się do dyspozytora w Cleveland.

Harris, z zapaloną fajką, rzucił mu spojrzenie znad autopilota, którego właśnie regulował.

- Nie myślałem, że tak cię interesują starsze panie - powiedział ironicznie, kładąc nacisk na słowie "starsze".

- Wolę młodsze - odparł Demerest uśmiechając się wesoło.

- Obiło mi się o uszy.

Meldunek o pasażerze na gapę i własna odpowiedź wprawiły Demeresta w znakomity humor. Odprężył się całkowicie.

- Okazje przychodzą i odchodzą. Już wkrótce będziemy obaj zmuszeni obywać się tymi nie najmłodszymi - powiedział.

- Ja już się obywam - odparł Harris pykając fajkę. - Od dłuższego czasu.

Obaj mieli podniesione w górę po jednym uchu słuchawek, tak że mogli

normalnie ze sobą rozmawiać, słysząc jednocześnie wezwania przez radio, jeżeli jakieś nadawano. Nieustanny hałas w kabinie pozwalał im prowadzić rozmowę, której nikt nie słyszał.

- Ty prowadziłeś zawsze uczciwą grę, prawda? - spytał Demerest. - Mówię o twoim małżeństwie. Żadnych skoków w bok. Widziałem, że podczas przerw w lotach czytasz książki.

Tym razem uśmiechnął się Harris.

- Czasem idę do kina - odparł.

- Masz jakiś specjalny powód?

- Moja żona była stewardesą na Douglasie cztery. Tak się poznaliśmy. Wiedziała, co się dzieje - to sypianie wszystkich ze wszystkimi, ciężo, skrobanki, co tylko chcesz. Później została inspektorką i w pracy miała z tym wiele do czynienia. Tak czy owak, po ślubie złożyłem jej obietnicę, oczywistą. I nie złamałem jej.

- Pomogły ci w tym pewnie wasze dzieci.

- Możliwe.

Harris znów minimalnie skorygował autopilota. Rozmawiając obaj z przyzwyczajenia wędrowali wzrokiem po oświetlonych szeregach przyrządów kontrolnych, które mieli przed sobą, jak i tych po bokach i w górze. Niewłaściwe położenie wskaźników ujawniłoby natychmiast każdą nieprawidłowość w funkcjonowaniu samolotu. Ale wszystko działało normalnie.

- Ile ich macie? Sześcioro? - spytał Demerest.

- Siedmioro - odparł z uśmiechem Harris. - Czwooro planowanych, troje nie. Ale wszystko dobrze się ułożyło.

- A czy nie myślałeś nigdy o tym, żeby coś zrobić z tymi, których nie planowałeś? Zanim się urodziły?

Harris spojrzał na niego ostro.

- Przerwać ciężo? - spytał.

Demerest zadał to pytanie odruchowo. Teraz zastanawiał się dlaczego. To z pewnością dwie wcześniejsze rozmowy z Gwen skierowały jego myśli na te tory. Ale to nie było w jego stylu: rozmyślanie nad czymś, co - jak na przykład usunięcie ciężo Gwen - było zasadniczo proste i oczywiste. Mimo wszystko ciekawiło go, co powie Harris.

- Tak, to miałem na myśli - odparł.

- Nie, nigdy - oznajmił krótko Harris i łagodniejszym tonem dodał: - Tak się składa, że mam na ten temat wyrobiony pogląd.

- Z powodów religijnych?

Harris potrząsnął przecząco głową.

- Jestem agnostykiem - wyjaśnił.

- Więc co to za pogląd?

- Na pewno chcesz go usłyszeć?

- Noc jest długa, więc czemu nie - odparł Demerest.

Wysłuchali przez radio rozmowy prowadzonej przez kontrolę lotów z lecącym do Paryża samolotem linii TW, który wystartował wkrótce po nich. Odrzutowiec TW znajdował się dziesięć mil za nimi i kilka tysięcy stóp niżej. Tak ja oni, nabierał wciąż wysokości.

Prawie wszyscy najczujniejsi piloci przysłuchując się rozmowom prowadzonym przez inne samoloty zachowywali w pamięci częściowy obraz ruchu w powietrzu w pobliżu ich własnego samolotu. Obaj, i Demerest, i Harris dołączyli tę informację do poprzednio zapamiętanych.

- Mów dalej - zachęcił Demerest Harrisa, kiedy skończyła się rozmowa z samolotem TW.

Harris sprawdził kurs i wysokość, po czym zabrał się do nabijania fajki.

- Naczytałem się dużo o historii - zaczął. - Zainteresowałem się tym przedmiotem w szkole, i to mi już zostało. Może z tobą też tak było.

- Nie. Uczyłem się nie więcej, niż musiałem - odparł Demerest.

- A więc kiedy człowiek przekopie się przez historię, to rzuca mu się w oczy jedno: mianowicie, że każdy krok naprzód ludzkości następował z jednego, prostego powodu - przyznania większej wartości jednostce ludzkiej. Za każdym razem kiedy cywilizacja wkraczała w nową epokę, nieco lepszą, bardziej światłą niż poprzednia, działo się tak dlatego, że ludzie bardziej dbali o swoich bliźnich i szanowali ich jako jednostki. Ilekroć przestawali o nich dbać, ludzkość cofała się. Nawet czytając skróconą historię świata widać, że to prawda.

- Wierzę ci na słowo.

- Nie musisz. Jest mnóstwo przykładów. Znieśliśmy niewolnictwo przez szacunek dla życia jednostki. Z tego samego powodu zaniechaliśmy wieszania dzieci i prawie jednocześnie wynaleźliśmy nakaz aresztowania, a obecnie stworzyliśmy system równego prawa dla wszystkich, przynajmniej na tyle, na ile to jest osiągalne. Ostatnio zaś większość myślących ludzi występuje przeciwko karze śmierci, nie tyle ze względu na tych, którzy mają być straceni, co ze względu na to, jak odebranie komuś, obojętnie komu, życia wpływa na społeczeństwo, to znaczy na nas wszystkich.

Harris zamilkł. Pochylając się, na ile pozwalały mu pasy, wyjrzał z mrocznej kabiny w otaczającą ich noc. W jasnym świetle księżyca, daleko w dole, widział ciemne wierzchołki chmur. Dziś nie mieli ujrzeć światła na ziemi, bo prognoza zapowiadała ciągłe zachmurzenie na całej trasie aż po środek Atlantyku. Kilka tysięcy stóp nad nimi rozblęły i zniknęły światła innego samolotu, lecącego w przeciwnym kierunku.

Ze swojego fotela za plecami pilotów drugi oficer Jordan sięgnął ręką do dźwigni przepustnic i skorygował je, żeby zrównoważyć większą wysokość, na jakiej lecieli.

Demerest zaczekał, aż Jordan skończy, a potem zaprotestował:

- Kara śmierci i przerywanie ciąży to dwie zupełnie różne rzeczy.

- Niezupełnie - odparł Harris. - To wszystko wiąże się z poszanowaniem życia jednostki, z tym, jak rozwijała się cywilizacja i dokąd zmierza. Dziwne, że ludzie jednym tchem uzasadniają konieczność zniesienia kary śmierci i zalegalizowania przerywania ciąży. Nie dostrzegają sprzeczności w tym, że z jednej strony podnoszą wartość ludzkiego życia, a z drugiej ją obniżają.

Demerest przypomniał sobie, co dziś wieczorem powiedziała Gwen, i powtórzył:

- Nie narodzone dziecko nie żyje, przynajmniej nie jako jednostka ludzka. To płód, a nie osoba.

- Pozwól, że zadam ci pytanie - odparł Harris. - Czy widziałeś kiedyś usunięty płód? To znaczy po fakcie.

- Nie.

- Ja raz widziałem. Pokazał mi znajomy lekarz. Płód pływał w szklanym słoju w formalinie, a mój znajomy trzymał go w kredensie. Nie wiem, skąd go wzięł, ale powiedział mi, gdyby ten płód nie został usunięty, byłby normalnym dzieckiem, chłopcem. Pewnie, że to był płód, tak jak powiedziałeś, ale była to również istota ludzka.

Miał wszystko, co trzeba, doskonale wykształcone ręce, nogi, palce, nawet mały członek. Wiesz, co czułem, kiedy to zobaczyłem? Wstyd. Zastanawiałem się, gdzie, do diabła, byłem? Gdzie byli wszyscy przyzwoici, wrażliwi ludzie, kiedy mordowano to dziecko, które nie mogło się nawet bronić? Bo to było morderstwo, nawet jeżeli boimy się użyć tego słowa.

- Cholera! Przecież nie mówię, żeby usuwać dziecko, kiedy jest do tego stopnia rozwinięte.

- Wiesz co? - odparł Harris. - Po ośmiu tygodniach od chwili poczęcia płód ma już wszystko to, co niemowlę. W trzecim miesiącu już nawet wygląda jak dziecko. Gdzie więc wyznaczysz granicę?

- Powinieneś być zostać prawnikiem, a nie pilotem - mruknął Demerest.

A jednak złapał się na tym, że zastanawia się, jak daleko zaawansowana jest ciąża Gwen. Potem obliczył, że jeżeli tak jak go zapewniała, zaszła w ciążę w San Francisco, to stało się to przed ośmioma, dziewięcioma tygodniami. A zatem, zakładając, że mówi prawdę, nosi już prawie ukształtowane dziecko.

Nadszedł czas złożenia kontroli lotów kolejnego meldunku. Zrobił to Demerest. Lecieli na wysokości trzydziestu dwóch tysięcy stóp, osiągnąwszy prawie swój pułap, i mieli wkrótce przekroczyć granicę z Kanadą i znaleźć się nad południową częścią Ontario. Detroit i Windsor, bliźniacze miasta położone po dwóch stronach granicy, były zazwyczaj widoczne z odległości wielu mil jako rozlana plama jasnego światła. Dziś wszędzie panowała niepodzielnie ciemność, a spowite zasłoną chmur miasta leżały gdzieś w dole, na lewo od samolotu. Demerest przypomniał sobie, że port lotniczy w Detroit zamknięto na krótko przed ich odlotem. Przypuszczał, że oba miasta przyjmują właśnie na siebie główne uderzenie posuwającej się na wschód śnieżycy.

A tymczasem w kabinach pasażerskich Gwen i reszta stewardes roznosiły po raz drugi napoje, a w klasie pierwszej dodatkowo gorące zakąski na wykwintnej rosenthalowskiej porcelanie.

- Ostrzegalem cię, że mam na ten temat jednoznaczne zdanie - odezwał się Harris.
- Nie trzeba być wierzącym, żeby kierować się zasadami etyki.

- Albo mieć zblizowane poglądy - mruknął Demerest. - Tak czy owak, ludzie, którzy myślą jak ty, stoją na straconych pozycjach. Zmierzamy ku ułatwieniu

przerywania ciąży, a w końcu, być może, uczynimy je powszechnie dostępne i legalne.

- Jeżeli do tego dojdzie, to cofniemy się o krok w stronę pieców Oświęcimia - rzekł Harris.

- Bzdura! - Demerest podniósł wzrok znad książki lotów, gdzie wpisywał ich pozycję, o której przed chwilą zameldował. Dawała o sobie znać jego rzadko skrywana drażliwość. - Wiele rzeczowych argumentów przemawia za ułatwieniem przerywania ciąży: niechciane dzieci, skazane na życie w biedzie bez żadnych perspektyw, a poza tym wyjątkowe przypadki - gwałt, kazirodztwo, wzgląd na zdrowie matki.

- Zawsze są wyjątki. To tak, jakby powiedzieć: "Dobrze, pozwolimy trochę pomordować, pod warunkiem, że przedstawi się nam przekonujący powód". - Harris z dezaprobatą potrząsnął głową. - Wspomniałeś też o niechcianych dzieciach. Cóż, ten problem rozwiązuje kontrola urodzin. W dzisiejszych czasach każdy ma tę możliwość, bez względu na poziom zarobków. Ale jeśli powinie nam się noga i zaczyna rozwijać się ludzkie życie, jest to przecież nowy człowiek i nie mamy żadnego moralnego prawa skazywać go na śmierć. Co zaś do warunków, w jakich się rodzimy, jest to ryzyko, które podejmujemy wszyscy nawet o tym nie wiedząc.

Po namyśle Harris mówił dalej.

- Co do względów ekonomicznych, to można nimi uzasadnić wszystko. Z ekonomicznego punktu widzenia logiczne jest zabijać zaraz po urodzeniu upośledzonych umysłowo i debilów, stosować eutanazję wobec nieuleczalnie chorych, pozbywać się starców i ludzi bezużytecznych, tak jak to robią w Afryce, zostawiając ich w dżunglii hienom na pożarcie. Ale my tego nie robimy, ponieważ wysoko cenimy życie ludzkie i godność. Chcę przez to powiedzieć, że jeżeli pragniemy postępu, powinniśmy trochę bardziej je cenić.

Wysokościomierze przed obydwoma pilotami wskazywały trzydzieści trzy tysiące stóp. Osiągnęli więc zamierzony pułap. Kapitan Harris ustawił samolot do poziomego lotu, a drugi oficer Jordan znów sięgnął do przepustnicy, żeby je skorygować.

- W głowie mi się mąci - odparł szorstko Demerest. Zdawał sobie sprawę, że to on zaczął tę dyskusję, i zły był za to na siebie. Chcąc zakończyć temat sięgnął do guzika, żeby przywołać dzwonkiem stewardesę. - Każmy sobie podać jakieś zakąski, zanim pojrą je ci z pierwszej klasy.

- Świetna myśl - zgodził się Harris skinąwszy głową.

Po chwili, na telefoniczne zamówienie, Gwen wniosła do kabiny trzy talerze aromatycznych zakąsek i kawę. W Trans America, tak jak w większości innych linii, obowiązywała zasada, że najszybciej obsługuje się kapitanów.

- Dziękujemy ci - powiedział Demerest, a kiedy Gwen pochyliła się, żeby podać talerz Harrisowi, spojrział na nią, upewniając się o tym, o czym i tak wiedział: talia Gwen wyglądała smukło jak zawsze, nic jeszcze nie było widać. Ani nie będzie, obojętne co tam się w środku dzieje, pomyślał. Do diabła z Harrisem i jego poglądami starej baby! Oczywiście, że Gwen pozbędzie się ciąży, jak tylko wrócimy z Rzymu.

Mniej więcej dwadzieścia metrów za kabiną pilotów, w kabinie klasy turystycznej, pani Quonsett prowadziła ożywioną rozmowę z sympatycznym pasażerem w średnim wieku siedzącym po jej prawej ręce, który jak się okazało, grał na oboju w Chicagowskiej Orkiestrze Symfonicznej.

- Cudownie jest być muzykiem, to taki twórczy zawód - mówiła. - Nieboszczyk mąż uwielbiał muzykę poważną. Sam grał trochę na skrzypcach, choć oczywiście nie zawodowo.

Czuła się rozgrzana wytrawnym sherry zafundowanym przez nowego znajomego. Zaproponował jej właśnie jeszcze jeden kieliszek. Pani Quonsett rozpromieniła się.

- Ach, jak to miło z pana strony, chyba nie powinnam, ale jednak się skuszę.

Pasażer po jej lewej ręce, ten z rudawym wąsikiem i wychudłą szyją, okazał się mniej rozmowny, prawdę mówiąc, rozczarował ją. Kilkakrotne próby nawiązania z nim rozmowy zostały ucięte ledwie słyszalnymi monosylabami, a on siedział z twarzą pozbawioną wyrazu, nie wypuszczając z rąk teczki.

Kiedy wszyscy zamówili sobie coś do picia, zastanawiała się przez chwilę, czy pasażer z lewego fotela się odpręży. Nic takiego się nie stało. Przyjął od stewardesy whisky, zapłacił za nią drobnym bilonem, który musiał odliczać, a potem wychylił ją prawie jednym haustem. A ponieważ sherry natychmiast zmiękczyło serce pani Quonsett, pomyślała więc: Biedny człowiek, może ma kłopoty i nie powinnam mu przeszkadzać.

Zauważyła jednak, że pasażer z chudą szyją nieoczekiwanie nastawił uszu, kiedy wkrótce po starcie kapitan podał przez głośniki prędkość, kurs, czas trwania lotu i wszystkie inne dane, których z reguły nikt nie słuchał. Sąsiad z lewej zapisał sobie jednak

coś na odwrocie koperty, a potem wyjął stanowiącą dodatek do biletu mapę, na której pasażerowie sami zaznaczają pozycję samolotu, i rozpostarł ją na teczce. Przyglądał się właśnie uważnie tej mapie i zerkając co chwila na zegarek zaznaczał coś na niej ołówkiem. Wydało jej się to głupie i dziecinne, bo była pewna, że w dziobie siedzi nawigator, który troszczy się o to, gdzie i kiedy powinien znaleźć się ich samolot.

Potem znów zwróciła uwagę na oboistę, który tłumaczył jej, że dopiero niedawno, kiedy siedział na widowni słuchając symfonii Brucknera, odkrył, że kiedy jego sekcja instrumentów gra “pom-tidi-pom-pom”, to wiolonczele grają “a-didli-a-da”. Melodyjnie zanucił oba fragmenty, żeby to zilustrować.

- Coś takiego! Niesłychanie interesujące. Kto by pomyślał! - wykrzyknęła pani Quonsett. - Nieboszczyk mąż byłby zachwycony, gdyby mógł pana poznać, choć naturalnie jest pan od niego znacznie młodszy.

Kończyła już prawie drugi kieliszek sherry i pysznie się bawiła. Pomyślała, że lepiej nie mogła trafić - wspaniały samolot i załoga, uprzejme stewardesy, a pasażerowie zachwycający, z wyjątkiem tego po lewej ręce, ale on się nie liczył. Wkrótce miano podać kolację, a później, jak się dowiedziała, miał być film z Michaeliem Cainem, jednym z jej ulubionych aktorów. Czegóż więcej można sobie życzyć?

Pani Quonsett myliła się przypuszczając, że w dziobie samolotu, w kabinie pilotów, jest nawigator. Nikogo takiego nie było. Trans America, podobnie jak większość dużych towarzystw lotniczych, nie zatrudniała już nawigatorów, nawet przy lotach za ocean, a to z powodu rozlicznych radarowych i radiowych systemów znajdujących się w nowoczesnym odrzutowcu. Piloci, wspomagani przez prowadzącą stały nadzór kontrolę lotów, radzili sobie sami z tą odrobiną koniecznej nawigacji.

Gdyby jednak na pokładzie Złotego Okrętu leciał tak jak dawniej nawigator, to naniesiona przez niego na mapę pozycja samolotu zdumiewająco przypominałaby tę, którą wyliczył z grubsza Guerrero. A Guerrero przed kilkoma minutami ocenił, że znajdują się w pobliżu Detroit. I nie pomylił się. Wiedział, ponieważ kapitan podał w swoim komunikacie dla pasażerów, że dalszy ich kurs prowadzi nad Montrealem, Fredericton, Nowym Brunswikiem, Przylądkiem Raya, a potem nad Saint John i Nową Fundlandią. Kapitan był do tego stopnia pomocny, że, oprócz lotu, podał też prędkość samolotu względem ziemi, dzięki czemu Guerrero mógł z równą dokładnością prowadzić

dalsze obliczenia.

Obliczył sobie mianowicie, że nad wschodnim wybrzeżem Nowej Fundlandii przelecą za dwie i pół godziny od tej chwili. Zanim to jednak nastąpi, kapitan powinien jeszcze raz podać pozycję, tak więc w razie potrzeby można będzie te obliczenia skorygować. Następnie, zgodnie z planem, Guerrero miał odczekać jeszcze godzinę, dla pewności, że samolot znalazł się daleko od lądu, nad Atlantykiem, i wtedy dopiero pociągając za sznurek przy teczce zdetonować znajdujący się w środku dynamit. Przewidując tę chwilę, naprężył zaciśnięte na teczce palce.

Teraz, kiedy moment kulminacyjny był już tak blisko, nie mógł się doczekać. Pomyślał sobie, że może jednak nie będzie zwlekał. Kiedy miną Nową Fundlandię, może to zrobić właściwie w każdej chwili.

Pod wpływem whisky odprężył się. Chociaż zdenerwowanie prawie go opuściło z chwilą wejścia do samolotu, to wkrótce po starcie znów wzrosło, kiedy ta irytująca stara baba w fotelu obok próbowała wciągnąć go do rozmowy. Guerrero nie miał ochoty na żadne rozmowy, ani teraz, ani potem. Prawdę mówiąc, nie chciał już nigdy z nikim zamienić ani słowa. Pragnął tylko siedzieć i marzyć... o trzystu tysiącach dolarów, sumie, jakiej w całym swoim życiu naraz nie miał, a która miała trafić do Inez i dzieci w ciągu, jak sądził, kilku dni.

Wypiłby chętnie jeszcze jedną whisky, ale nie miał już czym zapłacić. Po nieoczekiwanie dużym wydatku na ubezpieczenie została mu garść drobnych, które ledwie starczały na tę jedną szklaneczkę, którą wypił. Musiał się więc obyć bez drugiej.

Tak jak przedtem, zamknął oczy. Myślał o tym, jak zareagują Inez i dzieci na wiadomość o pieniądzach. Powinny go szanować za to, co dla nich zrobił, nawet nie znając całej prawdy, nie wiedząc, że się dla nich poświęcił, że oddał za nich życie.

Dziwne, ale myśląc o Inez i dzieciach, nie mógł odtworzyć w pamięci ich twarzy. Tak jakby myślał o kimś, kogo nigdy naprawdę nie poznał.

W zamian wyczarował przed oczami symbol dolara, a potem trójkę i niekończący się szereg zer. Po jakimś czasie musiał się zdrzemnąć, bo kiedy otworzył oczy i zerknął na zegarek, stwierdził, że minęło dwadzieścia minut, a w przejściu stoi, pochylając się w jego stronę, ciemnowłosa stewardesa.

- Czy można już panu podać kolację? - spytała z angielskim akcentem. - Jeżeli

tak, to pozwoli pan, że wezmę teczkę.

4.

Niemal od pierwszego wejrzenia Mel Bakersfeld poczuł instynktowną niechęć do Elliotta Freemantle'a, który przewodził delegacji mieszkańców Meadowood. Po kilkunastu minutach od chwili, kiedy wmaszerowali rzędem do jego gabinetu, niechęć ta zamieniła się w zdecydowane obrzydzenie.

Wszystko wskazywało na to, że adwokat rozmyślnie stara się być nieuprzejmy. Jeszcze przed rozpoczęciem dyskusji rzucił niemiłą uwagę, że nie chce "mydlenia oczu", którą Mel - choć urażony - odparował łagodnie. Odtąd każda jego odpowiedź przyjmowana była równie niegrzecznie i sceptycznie. Wyczuł instynktownie, że Freemantle celowo go prowokuje licząc na to, że powie coś nierozważnego, co prasa zanotuje. Jeśli rzeczywiście obrał taką strategię, to Mel nie miał zamiaru go do tego zniechęcać. Zachowywał się nadal, choć nie bez trudności, z umiarem i uprzejmie.

Freemantle zaprotestował przeciwko, jak się wyraził, "bezdusznej obojętności władz lotniska na zdrowie i dobro moich klientów, rodzin porządnych obywateli z Meadowood".

Mel odparł spokojnie, że ani port, ani linie lotnicze z niego korzystające nie są ani bezduszne, ani obojętne.

- Przeciwnie, zdajemy sobie sprawę z powagi problemu i staramy się jak możemy, go rozwiązać - powiedział.

- W takim razie bardzo marnie się staracie. Bo co wyście właściwie zrobili? - spytał Freemantle i oświadczył: - Tak jak to widzą - i słyszą - moi klienci i ja, wasze działanie ograniczyło się do składania pustych obietnic, na których wszystko się kończy. Jest to najzupełniej oczywiste i dlatego właśnie chcemy wystąpić na drogę sądową, że nie ma tu nikogo, kogo by to choć trochę obchodziło.

Oskarżenie jest nieuzasadnione, odparł Mel. Unika się startów na pasie dwa-pięć wychodzącym prosto nad Meadowood, jeśli tylko można użyć innego. W związku z tym używa się pasa dwa-pięć głównie do lądowań, co przysparza Meadowood niewiele hałasu, chociaż utrudnia sprawne funkcjonowanie lotniska. W dodatku piloci wszystkich linii otrzymali instrukcję stosowania manewrów redukujących hałas po każdym starcie. W realizacji tych celów współdziała kontrola ruchu lotniczego.

- Nie wiem, czy pan się orientuje - dodał - że nie jest to nasze pierwsze spotkanie z tutejszymi mieszkańcami. Wiele razy już omawialiśmy gnębiące nas problemy.

- A może w poprzednich rozmowach zabrakło szczerości? - zareplikował Freemantle.

- Może tak, może nie, w każdym razie pan, zdaje się, chce to odrobić.

- Chcemy odrobić bardzo wiele: stracony czas, zmarnowane wysiłki, złą wolę, to ostatnie nie ze strony moich klientów.

Mel postanowił nie odpowiadać. Takie tyrady nikomu nic nie dawały - poza rozgłosem dla Freemantle'a. Zwrócił uwagę, że długopisy reporterów śmigają po papierze. Ten adwokat niewątpliwie znał się na jednym: wiedział, co potrzeba, żeby zainteresować prasę.

Podjął decyzję, że najszybciej, jak będzie wypadalo, zakończy to spotkanie. Był do głębi świadom obecności Cindy, siedzącej nadal w tym samym miejscu i zdradzającej już oznaki znudzenia, jak zwykle, ilekroć poruszano sprawy związane z lotniskiem. Tym razem jednak podzielał jej uczucia. Wobec powagi problemów, które omawiali, zanim im przerwano, cała afera z Meadowood wydawała mu się niepożądanym natręctwem.

Poza tym trapił się wciąż myślą o Keithie. Zastanawiał się, co słyhać u brata w kontroli ruchu. Czy powinien był nalegać, żeby Keith nie wracał dziś na dyżur, i prowadzić dalej rozmowę, która zmierzała do czegoś konkretnego? Może jeszcze nie było za późno... Ale musiał też załatwić sprawę z Cindy, która na pewno miała pierwszeństwo przed Keithem, no i tego ciętego jak osa adwokata, który dalej perorował...

- Skoro raczył pan wspomnieć o tak zwanych manewrach redukujących hałas, wolno spytać, jak to dzisiaj z nimi było? - spytał sarkastycznie Freemantle.

Mel westchnął.

- Od trzech dni mamy burzę śnieżną - odparł i spojrzał na pozostałych członków delegacji. - Myślę, że wszyscy państwo zdajecie sobie z tego sprawę. Spowodowało to wyjątkową sytuację.

Opowiedział o zablokowaniu drogi startowej trzy-zero i czasowej konieczności korzystania z pasa dwa-pięć, co musiało nieuchronnie dotknąć Meadowood.

- Wszystko to ładnie pięknie - odezwał się jeden z członków delegacji, łysy facet

z wystającą szczęką, którego Mel poznał w trakcie wcześniejszych rozmów. - Wiemy o śnieżycy, panie Bakersfeld. Ale kiedy się mieszka bezpośrednio pod trasą przelatujących samolotów, to świadomość tego, dlaczego przelatują, wcale nie poprawia samopoczucia. Pozwoli pan, że się przedstawię, nazywam się Floyd Zanetta. Przewodniczyłem zebraniu...

- Przepraszam, że przerywam - wtrącił płynnie Freemantle - ale zanim przejdziemy dalej, chciałbym poruszyć jeszcze jedną kwestię. - Adwokat najwyraźniej nie miał zamiaru nawet na krótko tracić panowania nad delegacją. Zwrócił się do Mela, zerkając w bok na dziennikarzy. - Hałas nie tylko wypełnia domy i uszy mieszkańców Meadowood - choć już samo to jest wystarczająco złe - ale jeszcze szarpie nerwy, rujnuje zdrowie, odbiera dzieciom tak potrzebny im sen. Chodzi również o naruszanie nietykalności osobistej...

- Tym razem Mel mu przerwał.

- Czy naprawdę proponuje pan zamknięcie lotniska jako wyjście z sytuacji? - spytał.

- To nie jest tylko propozycja, możemy was do tego zmusić - oświadczył Freemantle. - Przed chwilą wspominałem o naruszeniu nietykalności osobistej. To właśnie mam zamiar udowodnić przed sądem w imieniu moich klientów. I wygramy!

Reszta członków delegacji, łącznie z Zanettą, skinęła potakująco głowami.

Freemantle rozważał sytuację, czekając, aż jego słowa zapadną w świadomość słuchaczy. W swoim odczuciu już właściwie posunął się za daleko. Rozczarowało go, że dyrektor portu lotniczego nie wybuchł, choć go do tego systematycznie prowokował. Ze sposobu tego korzystał już nieraz, i to z powodzeniem, ponieważ ludzie wyprowadzeni z równowagi zawsze wypadali gorzej w prasie, o co mu przede wszystkim chodziło. Ale Bakersfeld, chociaż wyraźnie urażony, miał dość sprytu, żeby nie dać się złapać na ten fortel. Nie szkodzi, pomyślał Freemantle. I tak osiągnął to, czego chciał. On także zauważył, że reporterzy skrzętnie notują jego słowa, które po wyeliminowaniu szyderczego i zaczepnego tonu będą dobrze wyglądać w druku, lepiej nawet niż jego wcześniejsze przemówienie na zebraniu w Meadowood.

Zdawał sobie oczywiście sprawę, że wszystkie te zabiegi są tylko ćwiczeniem semantycznym. Do niczego bowiem nie prowadziły. Nawet gdyby, co było nad wyraz

mało prawdopodobne, dyrektor lotniska zechciał przyjąć ich punkt widzenia, to i tak niewiele mógł zrobić - albo nic. Lotnisko stanowiło element rzeczywistości i nic nie mogło zmienić faktu, że leży w takim, a nie innym miejscu i funkcjonuje w taki, a nie inny sposób. Nie, dzisiejsza ich obecność miała wartość tylko o tyle, że zyskiwała ich sprawie rozgłos, ale przede wszystkim - naturalnie z jego punktu widzenia - służyła przekonaniu społeczności Meadowood, że zatrudniają nieugiętego szermierza ich praw, po to, aby do firmy prawniczej Freemantle i Sye nieprzerwanym strumieniem wpływały czeki.

Żałował, że czekając na dole reszta tłumu z Meadowood nie słyszała go tu, na górze, jak w ich imieniu daje Bakersfeldowi do wiwatu. Ale mogli sobie o tym przeczytać w jutrzejszych gazetach. Poza tym nie był wcale przekonany, że to, co się w tej chwili tutaj dzieje, zamknie na dziś sprawę Meadowood. Ekipom telewizyjnym, które czekały na dole, zdążył przyrzec, że po zakończeniu rozmów złoży oświadczenie. Miał nadzieję, że rozstawiono już do tego czasu kamery telewizyjne w głównej hali dworca. Wprawdzie czarnoskóry porucznik policji zabronił urządzania tam jakichkolwiek demonstracji, to jednak występ przed kamerami, sprytnie rozegrany, mógł do niej doprowadzić.

Deklaracja, którą złożył przed chwilą, dotyczyła wszczęcia kroków prawnych.

- Zajmuję się prawem - powiedział im. - Prawem i niczym więcej.

Nie mówił oczywiście prawdy. Stosował po prostu taktykę przynajmniej pozornego spełniania oczekiwań swoich klientów.

- Jakie kroki prawne pan przedsięwzięmie, to oczywiście pańska osobista sprawa - zaznaczył Mel. - W każdym razie przypominam panu, że w podobnych przypadkach sądy zwykle stoją na straży prawa lotnisk do funkcjonowania, pomimo sąsiedztwa osiedli, przez wzgląd na użyteczność i potrzebę społeczną.

Freemantle uniósł raptownie brwi.

- Nie wiedziałem, że pan też jest prawnikiem - powiedział.

- Nie jestem prawnikiem i pan dobrze o tym wie.

- Cóż, przez chwilę miałem wątpliwości - odpowiedział uśmiechając się sztucznie Freemantle. - Bo ja jestem prawnikiem i mam pewne doświadczenie. Ponadto zapewniam pana, że istnieją precedensy prawne przemawiające na korzyść moich klientów. - Tak jak

przedtem na zebraniu, wyrecytował im imponującą listę spraw precedensowych.

Trochę to Mela rozbawiło, choć tego po sobie nie okazał. Znał i te sprawy, i inne, które zakończyły się odwrotnymi orzeczeniami, a o których Freemantle albo nie wiedział, albo je chytrze przemilczał. Mel podejrzewał to drugie, ale nie miał zamiaru dyskutować na tematy prawne.

Nie widział jednak powodu, dla którego wszystko miałyby iść po myśli adwokata, do którego poczuł jeszcze większą niż przedtem antypatię. Zwracając się do całej delegacji wyjaśnił, dlaczego unika tematów prawnych, po czym dodał:

- Ponieważ jesteśmy tu razem, chciałbym powiedzieć państwu to i owo na temat lotnisk i hałasu.

Zauważył, że Cindy ziewa.

- Wątpię, czy to potrzebne - wtrącił natychmiast Freemantle. - Następnym naszym krokiem...

- Ależ proszę pana! - przerwał mu Mel, po raz pierwszy naskakując na przeciwnika. - Czy mam rozumieć, że po tym, jak cierpliwie wysłuchałem pana, pan i pańska grupa nie zrewanżujecie mi się podobną grzecznością?

Delegat, który już zabierał głos, Zanetta, spojrział na pozostałych.

- Sądzę, że powinniśmy...

- Niech odpowie mi pan Freemantle - powiedział ostro Mel.

- Nie ma potrzeby - zaczął prawnik z uprzejmym uśmiechem - żeby ktokolwiek z nas podnosił głos lub był niegrzeczny.

- Dlaczego wobec tego robi pan jedno i drugie, odkąd pan tu wszedł?

- Nie uważam, że...

- Ale ja tak uważam!

- Niepotrzebnie pan się denerwuje, panie Bakersfeld.

- Nie denerwuję się - odparł Mel z uśmiechem. - Przykro mi pana rozczarować, ale nie. - Wiedział, że zdobył przewagę nad adwokatem, że go zaskoczył. - Miał pan mnóstwo do powiedzenia, panie Freemantle, ale niewiele z tego grzecznie - ciągnął. - Jest jednak parę spraw, które chciałem wyjaśnić publicznie. Zresztą myślę, że nawet jeśli nikt inny, to przynajmniej prasa jest zainteresowana stanowiskiem obu stron.

- Ależ jesteśmy zainteresowani. Tylko że wszystkie mętne wyjaśnienia są nam

dobrze znane.

Freemantle jak zwykle szybko odzyskał rezon. Musiał jednak w duchu przyznać, że wcześniejsze powściągliwe zachowanie Bakersfelda uspiło jego czujność, że nie był przygotowany na ostry kontratak. Zrozumiał, że dyrektor lotniska jest bardziej przebiegły, niż na to wygląda.

- Nie powiedziałem, że się będę usprawiedliwiał - odparł Mel. - Tylko że ogólnie przedstawię problem hałasu na lotniskach.

Freemantle wzruszył ramionami. Najbardziej obawiał się nowego naświetlenia sprawy, które zaciekawi prasę i tym samym odwróci uwagę od jego osoby. Nie widział jednak w tej chwili sposobu, jak temu zapobiec.

- Proszę państwa, kiedy tu weszliście, powiedziano coś o uczciwej i szczerzej wymianie zdań - rzekł Mel. - Skoro pan Freemantle już się wypowiedział, teraz ja będę równie szczery.

Czuł, że ściągnął na siebie całą uwagę sześciuosobowej grupy, a także prasy. Nawet Cindy przypatrywała mu się ukradkiem, mówił więc dalej spokojnie:

- Wszyscy państwo wiecie albo powinniście wiedzieć o środkach, jakie międzynarodowy port lotniczy w Lincoln podjął w sprawie hałasu powodowanego przez samoloty - żeby życie tych, którzy mieszkają w pobliżu lotniska uczynić lżejszym i bardziej znośnym. Niektóre z tych środków zostały już wymienione, ale są ponadto inne, jak przeprowadzanie prób silników na odległych terenach portu, i to tylko w wyznaczonych godzinach.

- Przyznał pan jednak, że te niby-systemy jednak zawodzą - wtrącił zaniepokojony Freemantle.

- Nic takiego nie powiedziałem - zaprzeczył Mel. - Przeważnie zdają one egzamin, na tyle, na ile zdaje egzamin każdy kompromis. Przyznałem, że dzisiaj nie są stosowane ze względu na wyjątkową sytuację. Szczerze mówiąc, gdybym jako pilot startował w taką pogodę, wolałbym nie zmniejszać mocy silników tuż po starcie ani na dodatek wykonywać zwrotu podczas nabierania wysokości. Co więcej, taka sytuacja z konieczności raz na jakiś czas się powtarza.

- Bez przerwy się powtarza!

- Wcale nie, proszę pana! I proszę pozwolić mi skończyć - zareplikował Mel i bez

chwili przerwy mówił dalej: - Fakty wyglądają tak, że lotniska, to i większość innych, zrobiły już prawie wszystko, co mogą, żeby zredukować hałas. Może się to państwu nie podobać i nie każdy w naszej branży się do tego przyzna, ale prawda wygląda tak, że niewiele już da się zrobić. Po prostu nie da się bezszelestnie przemieścić maszyny ważącej sto trzydzieści pięć ton i napędzanej silnikiem o dużej mocy. Jeżeli więc ląduje bądź startuje wielki odrzutowiec, to niestety urywa on głowy garstce ludzi, którzy znajdują się w pobliżu. - Parę osób uśmiechnęło się przelotnie, choć nie Freemantle, który miał kwaśną minę. - Dlatego jeżeli potrzebujemy lotnisk, a potrzebujemy ich na pewno, ktoś zawsze musi albo się pogodzić z pewną dawką hałasu, albo się wyprowadzić.

Teraz z kolei Mel patrzył, jak długopisy reporterów śmigają zapisując jego słowa.

- To prawda, że producenci samolotów pracują nad urządzeniami redukującymi hałas - ciągnął - ale - i tu znów będę z państwem szczery: niewielu w przemyśle lotniczym bierze je na serio i na pewno nie stanowią tak ważnej dziedziny, jak na przykład konstruowanie nowych samolotów. W najlepszym razie są to środki łagodzące. Jeżeli mi państwo nie wierzycie, to przypomnę, że chociaż ciężarówkami zaczęto jeździć na wiele lat przedtem, zanim pojawiły się samoloty, to nikt do tej pory nie wynalazł naprawdę skutecznego tłumika. Poza tym należy pamiętać o jeszcze jednym: że zanim jakiś typ silnika odrzutowego doczeka się wyciszenia, jeśli w ogóle do tego dojdzie, wejdą w użycie nowe, o większej mocy, które nawet z tłumikami będą głośniejsze niż ten poprzedni. Jak powiedziałem, jestem absolutnie szczery.

- Bez wątpienia - mruknęła ponuro jedna z delegatek.

- A teraz co do przyszłości - ciągnął Mel. - Szykuje się nowe rodzaje samolotów, kolejną rodzinę po Boeingach 747, w tym olbrzymy takie jak Lockheed pięćset, który wkrótce wejdzie do eksploatacji, a zaraz po nim poddźwiękowe środki transportu - Concorde i następne. Lockheed pięćset i jemu podobne to poddźwiękowce, czyli że będą latać wolniej, niż rozchodzi się dźwięk, i wytwarzać hałas, jaki znamy, tylko w większym natężeniu. Silniki samolotów ponaddźwiękowych też będą potężnie hałasować, ale do tego dojdzie grom dźwiękowy przy przekraczaniu bariery dźwięku, co stanie się większym problemem niż jakikolwiek ze znanych hałasów.

Możeście państwo słyszeli lub czytali, tak jak ja, optymistyczne artykuły o tym,

że grom dźwiękowy nastąpi na dużej wysokości, z dala od miast i lotnisk, i że na ziemi jego skutki będą słabo odczuwalne. Nie wierzcie temu! Będzie to przykre dla nas wszystkich, dla takich jak wy, mieszkańców, dla takich jak ja, kierujących lotniskami, i dla towarzystw lotniczych inwestujących miliardy dolarów w sprzęt, który muszą bez przerwy eksploatować, bo inaczej zbankrutują. Wierzcie mi, nadchodzą czasy, kiedy będziemy tęsknić za tak niewielkim hałasem, o jakim dziś mówimy.

- Co więc pan radzi moim klientom? - zapytał drwiąco Freemantle. - Żeby sami zamknęli się w domach wariatów, nie czekając, aż pan i pańskie olbrzymy ich tam zapędzą?

- Nie - odparł stanowczo Mel. - Nie to im radzę. Po prostu mówię otwarcie, tak jak mnie pan prosił, że nie mam prostych odpowiedzi. Nie złożę też żadnych obietnic, których lotnisko nie może spełnić. Poza tym twierdzę, że moim zdaniem, hałas z lotnisk powiększy się, a nie zmniejszy. Chcę jednak państwu przypomnieć, że nie jest to nowy problem. Pojawił się wraz z pierwszymi pociągami, po których przysły ciężarówki, autobusy i samochody. Ten sam problem powstał, kiedy przez tereny mieszkalne przerzucano autostrady, a także kiedy zakładano i powiększono porty lotnicze. Wszystkie te udogodnienia powstały dla dobra ogółu, a przynajmniej tak nam się zdaje, ale też i wszystkie hałasowały i pomimo rozlicznych wysiłków hałasują nadal. Rzecz w tym, że ciężarówki, pociągi, autostrady, samoloty i tak dalej istnieją. Są częścią składową naszego stylu życia i o ile go nie zmienimy, musimy żyć z tym hałasem.

- Innymi słowy, moi klienci mają porzucić wszelką myśl o spokoju, nie zmaconym śnie, nie zakłóconym życiu domowym i ciszy, których nie zaznają do końca życia? - spytał Freemantle.

- Nie - odparł Mel. - Myślę, że w końcu będą musieli się przeprowadzić. Oczywiście nie mówię tego oficjalnie, ale jestem przekonany, że to, i wiele innych lotnisk, będzie wreszcie zmuszone wykupić za wiele miliardów dolarów przyległe tereny. Wiele z tych terenów można zamienić w strefy przemysłowe, gdzie hałas nie będzie miał znaczenia. Naturalnie właścicielom domów, zmuszonym do ich opuszczenia, zostaną wypłacone odszkodowania w odpowiedniej wysokości.

Freemantle wstał i ręką dał znak pozostałym członkom delegacji, żeby poszli za jego przykładem.

- Ostatnie zdanie jest jedynym sensownym, jakie tu dziś usłyszałem - poinformował Mela. - Ale wypłata odszkodowań może nastąpić szybciej, niż pan myśli, a w dodatku mogą być one większe. - Skinął głową. - Skontaktujemy się z panem. Do zobaczenia w sądzie.

Wyszedł, a za nim inni.

Przez drzwi do sekretariatu dobiegła Mela głośna pochwała jednej z delegatek:

- Był pan wspaniały, panie Freemantle. Wszystkim to powiem.

- A, dziękuję. Bardzo dziękuję.

Głosy oddaliły się.

Mel podszedł do drzwi, które chciał zamknąć.

- Przepraszam cię za to wszystko - rzekł do Cindy. Teraz, kiedy znów zostali sami, nie był pewien, czy w ogóle mają sobie jeszcze cokolwiek do powiedzenia.

- Nic nowego pod słońcem - powiedziała lodowatym tonem. - Powinieneś być się ożenić z lotniskiem.

Przy drzwiach spostrzegł, że jeden z dziennikarzy, Tomlinson z "Tribune", wrócił do sekretariatu.

- Panie Bakersfeld, czy mógłbym z panem chwilę porozmawiać? - spytał.

- O co chodzi? - odparł znużony Mel.

- Odniosłem wrażenie, że nie przejął się pan zbytnio panem Freemantle'em.

- Czy opublikuje pan odpowiedź?

- Nie.

- Więc nie myli się pan.

- Pomyślałem, że może to pana zainteresować - powiedział reporter. - To jedna z umów na wynajem usług adwokackich, które Freemantle rozdał na zebraniu w Meadowood.

- Skąd pan ją ma? - spytał Mel czytając formularz.

Dziennikarz wyjaśnił.

- Ile osób było na zebraniu?

- Policzyłem. Około sześciuset.

- A ile umów podpisano?

- Tego nie wiem. Szacuję, że podpisano i zwrócono ze sto pięćdziesiąt. Byli też

tacy, którzy mówili, że prześlą umowy pocztą.

Mel pomyślał ponuro, że teraz rozumie teatralne zagrywki Freemantle'a oraz to, dlaczego i na kim adwokat starał się zrobić wrażenie.

- Przypuszczałem, że dokonuje pan w myślach tych samych obliczeń co ja - powiedział Tomlinson.

Mel skinął głową.

- Wychodzi mi okrągła sumka.

- Owszem, owszem. Nie pogardziłbym nawet jej częścią.

- Zdaje się, że obaj źle wybraliśmy zawód. Czy z zebrania w Meadowood też pisze pan sprawozdanie?

- Tak.

- Czy nikt nie zwrócił uwagi, że pełne honorarium dla adwokata wyniesie co najmniej piętnaście tysięcy dolarów?

Tomlinson potrząsnął przecząco głową.

- Albo nikomu nie przyszło to do głowy, albo było im obojętne. Poza tym Freemantle ma nie byle jaką, hipnotyczną, osobowość. Oczarował ich zupełnie, jak słynny kaznodzieja Billy Graham.

- Wspomni pan o tym w swoim reportażu? - spytał Mel zwracając mu druczek umowy.

- Tak, ale niech pan się nie zdziwi, jeżeli w redakcji ukręcą temu łeb. Zawsze podchodzą ostrożnie do zawodowych spraw prawniczych. W dodatku, jeżeli się bliżej temu przyjrzeć, to właściwie wszystko jest w porządku.

- Tak, jest to być może nieetyczne, wyobrażam sobie, że związkowi adwokatów by się to nie podobało, ale nie jest sprzeczne z prawem - odrzekł Mel. - Oczywiście ci z Meadowood powinni się zebrać i wziąć adwokata jako grupa. Ale skoro ludzie są tacy naiwni, to ich prywatna sprawa.

- Mogę coś z tego zacytować? - spytał z uśmiechem Tomlinson.

- Dopiero co powiedział pan, że pańska gazeta tego nie wydrukuje. Poza tym mówiłem to panu prywatnie. Przypomina pan sobie?

- Owszem.

Mel pomyślał, że gdyby to coś dało, chętnie korzystając z okazji wypowiedziałby

się szerzej, bez względu na to, czy go wydrukują. Ale wiedział, że niczego tym nie zmieni. Wiedział też, że po całym kraju uganiają się adwokaci w rodzaju Elliotta Freemantle'a oferując swoje usługi na prawo i lewo, a potem nękać lotniska, towarzystwa lotnicze, a w pewnych przypadkach i pilotów.

Nie to nękanie budziło jego sprzeciw. Zarówno do tego, jak i do szukania sprawiedliwości w sądzie mieli prawo wszyscy. Chodziło po prostu o to, że w wielu przypadkach właściciele domów wprowadzano w błąd, mamiono fałszywymi nadziejami i karmiono zręcznie wybranym zestawem precedensów prawnych, jakimi posłużył się dziś Freemantle, co wywoływało procesy sądowe, kosztowne i czasochłonne, z których większość skazana była z góry na przegraną, a korzyści z nich czerpali wyłącznie adwokaci.

Mel żałował, że nie wiedział wcześniej tego, co powiedział mu Tomlinson. Bo wtedy ostrzegłby tych ludzi przed Freemantle'em i tym, w co się pakują. Niestety, było już na to za późno.

- Chciałbym zadać panu kilka pytań ogólnych na temat lotniska - powiedział reporter "Tribune". - Czy poświęci mi pan kilka minut?

- Kiedy indziej z całą przyjemnością - odparł Mel rozkładając bezradnie ręce. - Bo w tej chwili dzieje się piętnaście rzeczy naraz.

- Rozumiem - powiedział dziennikarz skinąwszy głową. - Będę tu jeszcze jakiś czas. Słyszałem, że grupa Freemantle'a coś tam na dole szykuje, więc gdyby można było później...

- Zrobię, co będę mógł - zapewnił Mel, choć nie miał zamiaru być jeszcze tego wieczoru do jego dyspozycji. Szanował pragnienie Tomlinsona, żeby zajrzeć za kulisy sprawy, o której chciał pisać, ale miał już dość jak na jeden wieczór delegacji i reporterów.

Zaś sprawę tego, co Freemantle i ci z Meadowood "szykowali tam na dole", niech się martwią porucznik Ordway i jego policjanci, pomyślał.

5.

Kiedy zamknął za dziennikarzem drzwi gabinetu, Cindy już stała i wciągała rękawiczki.

- Powiedziałeś, zdaje się, że dzieje się piętnaście rzeczy naraz - rzekła cierpko. - Nie wiem, czego dotyczy pozostałych czternaście, ale na pewno mnie załatwisz na samym końcu.

- To była przerośnia, doskonale o tym wiesz - zaprotestował. - Już cię przeprosiłem. Nie spodziewałem się, że aż tyle się wydarzy, i to jednocześnie.

- Ale to jest właśnie to, co lubisz, prawda? Znacznie bardziej niż mnie, dzieci, przyzwoite życie towarzyskie.

- No proszę! Zastanawiałem się, kiedy do tego dojdiesz - powiedział i urwał. - Do diabła! Po co znów się kłócimy? Wszystko uzgodniliśmy, tak czy nie? Więc nie mamy się co kłócić.

- Nie - odparła ścisząc raptem głos. - Nie mamy.

Zapadło niezdecydowane milczenie, które przerwał Mel.

- Posłuchaj, rozwód jest dla nas obojga wielkim przeżyciem. Dla Roberty i Libby również. Jeżeli masz jakieś wątpliwości...

- Przecież już to omówiliśmy.

- Owszem, ale jeżeli chcesz, możemy to omawiać choćby pięćdziesiąt razy.

- Nie chcę - odparła potrząsając energicznie głową. - Nie mam wątpliwości. Ty w zasadzie też nie. Prawda?

- Tak. Niestety, nie mam - odrzekł.

Zacząła coś mówić, ale urwała w pół słowa. Chciała powiedzieć mu o Lionelu, ale się rozmyśliła. Mel mógł się z powodzeniem dowiedzieć o tym później. Co do Derka, o którym myślała właściwie cały czas, kiedy w gabinecie przebywała delegacja z Meadowood, nie miała najmniejszego zamiaru zdradzać jego istnienia przed Melem bądź Lionelem.

Do drzwi gabinetu zapukano lekko, lecz zdecydowanie.

- Masz ci los! - mruknęła Cindy. - Czy nie można tu mieć chwili spokoju?

- Kto tam? - zawołał zirytowany Mel.

Drzwi otworzyły się.

- To tylko ja - powiedziała Tania Livingston. - Mel, potrzebuję rady... - Urwała raptownie spostrzegając Cindy. - Przepraszam. Myślałam, że jesteś sam.

- Będzie sam - odparła Cindy. - I to lada chwila.

- Ależ, pani Bakersfeld, proszę tak nie mówić. - Tania zaczerwieniła się. - Przyjdę później. Nie wiedziałam, że przeszkodzę.

Cindy zmierzyła wzrokiem Tanię ubraną nadal w mundur linii Trans America.

- Zdaje się, że już pora, żeby nam przeszkodzono - powiedziała. - Od wyjścia ostatnich gości minęły przecież całe trzy minuty, czyli więcej niż zwykle spędzamy razem. - Obróciła się do Mela. - Prawda?

Potrząsnął głową, nie odpowiadając na pytanie.

- A, jeszcze jedno... - powiedziała zwracając się do Tani. - Ciekawe, skąd pani wiedziała, kim jestem?

Na chwilę Tania straciła zwykłą swobodę. Odzyskała ją po chwili i uśmiechnęła się nieznacznie.

- Chyba się domyśliłam - odparła.

Cindy uniosła brwi.

- Czy ja też mam się domyślić? - zapytała spoglądając na Mela.

- Nie - odparł i dokonał prezentacji.

Zdawał sobie sprawę, że Cindy taksuje Tanię. Nie miał cienia wątpliwości, że urabia sobie opinię co do nich dwojga. Już dawno przekonał się, że ma niesamowicie trafne wyczucie w sprawach męsko-damskich. Poza tym był pewien, że przedstawiając Tanię w jakiś sposób się zdradził. Mężowie i żony zbyt dobrze znają niuanse sposobu wysławiania się partnerów, żeby tego uniknąć. Nie zaskoczyłoby go nawet, gdyby domyśliła się, że jest z Tanią umówiony na wieczór, chociaż w tym wyobraźnia poniosła go być może za daleko.

Doszedł jednak do wniosku, że bez względu na to, co Cindy wie lub czego się domyśla, nie ma to większego znaczenia. W końcu to ona zażądała rozwodu, dlatego więc miałyby odnosić się niechętnie do innej kobiety w jego życiu, niezależnie od tego, ile znaczyła dla niego Tania. Tylko że jest to, ostrzegł się w duchu, logiczny tok rozumowania, a kobiety, łącznie z Cindy i prawdopodobnie Tanią, rzadko bywają

logiczne.

Ostatnia myśl sprawdziła się.

- Jak to miło, że zwracają się do ciebie ze swoimi problemami nie tylko nudne delegacje różnych staruchów - powiedziała z udaną słodyczą Cindy i spojrzała na Tanię. - Pani ma zdaje się jakiś problem?

Tania ze spokojem odwzajemniła jej spojrzenie.

- Mówiłam, że potrzebuję rady - powiedziała.

- Doprawdy! Jakiej rady? Zawodowej, osobistej? A może pani zapomniała?

- Cindy! - przerwał jej ostro Mel. - Dość tego! Nie ma powodu, żebyś...

- Żebym co? I dlaczego dość?

W jej głosie brzmiała kpina. Odniósł wrażenie, że w przewrotny sposób bawi ją ta sytuacja.

- A nie powtarzasz mi bez przerwy, że za mało poświęcam uwagi twoim problemom? Teraz jestem cała przejęta problemami twojej znajomej... o ile ma oczywiście jakiś problem.

- Chodzi o lot numer dwa - powiedziała krótko Tania. - To jest, proszę pani, samolot do Rzymu, naszych linii. Odleciał pół godziny temu.

- I co z tym lotem? - spytał Mel.

- Prawdę mówiąc... - Tania zawahała się - nie jestem pewna.

- Niech więc pani coś wymyśli - wtrąciła Cindy.

- Przestań! - uciął Mel i zwrócił się do Tani. - O co chodzi?

Tania spojrzała na Cindy, a potem opowiedziała o rozmowie z inspektorem Standishem. Podała rysopis mężczyzny podejrzanie ściskającego teczkę dyplomatkę, którego celnik posądzał o przemyt.

- Wsiadł do tego samolotu?

- Tak.

- Jeżeli nawet coś przemyca, to do Włoch - powiedział Mel. - Nie jest to zmartwienie amerykańskich celników. Wylapywanie przemytników zostawiają innym krajom.

- Wiem. Nasz kierownik też tak uważa - przyznała Tania i przytoczyła mu rozmowę z Weatherbyem, którą ten zakończył gniewnym, ale zdecydowanym "Nie ma o

czym mówić!”

Mel był zaskoczony.

- Wobec tego nie widzę powodu...

- Już mówiłam, że nie jestem pewna, i może to głupio z mojej strony, ale nie mogłam przestać o tym myśleć i zaczęłam sprawdzać.

- Co sprawdzać?

Oboje zapomnieli o Cindy?

- Inspektor Standish powiedział mi, że ten człowiek z teczką wsiadł do samolotu niemal w ostatniej chwili. Musiało tak być, bo stałam przy tym wejściu, a przeoczyłam staruszkę... No, ale to nie ma związku ze sprawą. Tak czy owak, parę minut temu złapałam kontrolera biletów na ten lot i przejrzelśmy listę pasażerów i bilety. Nie mógł sobie przypomnieć faceta z teczką, ale drogą eliminacji wybraliśmy pięć nazwisk.

- I co dalej?

- Przeczuwając coś zadzwoniłam na punkt zgłoszeń, żeby sprawdzić, czy może ktoś zapamiętał którego z tej piątki. Na lotnisku nikt, ale w mieście jeden z urzędników zapamiętał tego z teczką, więc znam jego nazwisko. Wygląd i cała reszta się zgadza.

- Nadal nie widzę w tym nic nadzwyczajnego. Gdzieś musiał się zgłosić na lot, więc zrobił to w mieście.

- Urzędnik zapamiętał go dlatego, że ten człowiek nie miał żadnego bagażu, tylko tę małą teczkę. Powiedział też, że był bardzo zdenerwowany.

- Wiele osób się denerwuje... - Mel urwał nagle i zmarszczył brwi. - Bez bagażu! Na lot do Rzymu!

- Właśnie. Miał tylko tę małą teczkę, na którą zwrócił uwagę inspektor Standish. Urzędnik nazwał ją walizeczką.

- Ależ w taką podróż nie jedzie się bez bagażu. To absurd.

- Tak właśnie pomyślałam. - Tania znów zawahała się. - To absurd, chyba że...

- Że co?

- Chyba że się zawnoczuje, że samolot nie dotrze do celu. W tej sytuacji wie się również, że bagaż jest niepotrzebny.

- Co chcesz, Taniu, przez to powiedzieć? - spytał cicho.

- Nie jestem pewna - odparła z niepokojem. - Dlatego przyszłam do ciebie. Kiedy

o tym myślę, wydaje mi się to głupie i melodramatyczne, tylko że...

- Mów.

- Przypuśćmy, że ten człowiek nic nie przemyca, a przynajmniej nic takiego, czego by szukali celnicy. Przypuśćmy, że dlatego nie ma bagażu, jest zdenerwowany i ściska teczkę tak, jak to zauważył Standish... bo w środku zamiast przemycanego towaru ma bombę.

Patrzyli sobie prosto w oczy. Mel rozważał w myślach różne możliwości. Domysł, który wysunęła przed chwilą Tania, jemu też wydawał się niedorzeczny i mało prawdopodobny. A jednak... takie rzeczy się zdarzały. Pytanie tylko, jak rozstrzygnąć, czy to kolejny taki przypadek, czy nie. Im dłużej o tym myślał, tym silniejszego nabierał przekonania, że cała ta historia z człowiekiem z teczką mogła być całkiem niewinna. I pewnie tak było. A jeśli tak, to ten, kto podniósłby wrzawę koło tej sprawy, wyszedłby na dumnia. Czuł zupełnie ludzką chęć uniknięcia takiej sytuacji. Ale czy to ważne, myślał, że zrobi z siebie dumnia, kiedy w grę wchodzi bezpieczeństwo samolotu i pasażerów? Na pewno nie. Z drugiej strony przydałby się solidniejszy powód do podjęcia drastycznych działań niż tylko przecucie. Zastanawiał się, czy można by jakoś znaleźć wyraźniejszy ślad, a nawet potwierdzenie przypuszczeń.

Nie potrafił nic wymyślić na poczekaniu.

Niemniej jedno mógł sprawdzić. Mało prawdopodobne, ale wystarczyło zadzwonić. Wpadł na to dzięki temu, że spotkał dziś Vernona, co z kolei przypomniało mu o ich starciu przed komisją do spraw lotniska.

Po raz drugi tego wieczoru zajrzał do kieszonkowego spisu telefonów. Potem z aparatu wewnętrznego wykręcił numer punktu sprzedaży polis ubezpieczeniowych znajdującego się w głównej hali dworca. Dobrze znał urzędniczkę, długoletnią pracownicę, która odebrała telefon. Przedstawił jej się i spytał:

- Marj, ile wypisała pani dziś polis na lot numer dwa linii Trans America?

- Trochę więcej niż zwykle, panie dyrektorze. Ale to dotyczy wszystkich lotów, zawsze tak jest przy takiej pogodzie. Na lot numer dwa wypisałam kilkanaście, a Bunnie, dziewczyna, która pracuje ze mną, też coś wypisywała.

- Mam do pani prośbę, żeby odczytała mi pani wszystkie te nazwiska i wysokość ubezpieczeń - powiedział i wyczuwając wahanie urzędniczki dodał: - Jeśli trzeba,

zadzwońię do pani kierownika i poproszę go o pozwolenie. Ale wie pani dobrze, że je dostanę, proszę więc mi uwierzyć na słowo, że to ważne. W ten sposób zaoszczędzi mi pani czasu.

- Dobrze, panie dyrektorze. Skoro pan tak mówi. Ale chwilę potrwa, zanim zbiorę te polisy.

- Zaczekam.

- Mel usłyszał stuknięcie odkładanej słuchawki i głos urzędniczki przepraszającej interesanta przy okienku za zwłokę. Zaszeleściły papiery, a potem inny dziewczęcy głos spytał:

- Stało się coś?

- Jak brzmi nazwisko tego faceta z teczką? - spytał Mel Tanię przykrywając ręką mikrofon słuchawki.

Spojrzała w kartkę.

- Guerrero albo Buerrero. Podano nam obie wersje - powiedziała i spostrzegła, że Mel drgnął. - Inicjały D.O.

Ręką wciąż przykrywał mikrofon. Zebrał myśli. Nazwisko Guerrero nosiła kobieta, którą przed półgodziną przyprowadzono do jego biura. Przypomniał sobie, że usłyszał je od porucznika Ordwaya. To ją miejscowa policja znalazła błąkającą się bez celu po dworcu. Według Ordwaya kobieta ta była zrozpaczona i płakała. Policja nie mogła z niej nic wydobyć. Miał zamiar z nią porozmawiać, ale nie znalazł czasu. Widział ją w sekretariacie, jak zbierała się do odejścia w chwili, gdy wchodziła delegacja z Meadowood. Oczywiście mogło to nie mieć żadnego związku...

W słuchawce słyszał głosy docierające z punktu ubezpieczeń, a w tle odgłosy z hali dworca.

- Taniu - rzekł cicho - ze dwadzieścia minut temu tu, w sekretariacie, siedziała kobieta w średnim wieku, bardzo skromnie ubrana. Przemoczona i zaszargana. Wysła, bo ktoś do mnie przyszedł, ale może jeszcze gdzieś tu jest. Jeżeli ją znajdziesz na korytarzu, to ją przyprowadź. W każdym razie nie pozwól jej odejść. - Widząc zaskoczoną minę Tani dodał: - Nazywa się Guerrero.

Po wyjściu Tani odezwała się ponownie urzędniczka z ubezpieczeń.

- Mam przed sobą wszystkie te polisy, o które pan prosił, panie dyrektorze. Czy

już mogę podawać nazwiska?

- Tak. Bardzo proszę.

Słuchał uważnie. Na dźwięk jednego z ostatnich nazwisk poczuł ogarniające go zdenerwowanie. Teraz w jego głosie słychać było napięcie.

- Jak wygląda ta polisa? Pani ją wypisywała? - spytał.

- Nie, to Bunnie. Dam ją do telefonu.

Wysłuchał wyjaśnień drugiej urzędniczki i zadał jej kilka pytań. Rozmawiali krótko. Przerwał połączenie i wykreślał właśnie następny numer, kiedy wróciła Tania.

Spoglądając na niego pytająco zameldowała natychmiast:

- Na półpiętrze nie ma nikogo. W hali na dole kręci się tłum ludzi, nie sposób kogoś tam znaleźć. A może wezwać ją przez głośniki?

- Można spróbować, choć wielkiej nadziei nie mam.

Z tego co wiedział, niewiele docierało do tej Guerrero, dlatego wydawało mu się mało prawdopodobne, żeby dotarł teraz do niej komunikat nadany przez głośniki. Poza tym do tego czasu mogła już być w połowie drogi do miasta. Skarcił się w myślach za to, że z nią nie porozmawiał, tak jak zamierzał, ale miał inne sprawy na głowie - delegację z Meadowood, troskę o brata. Przypomniało mu to, że zastanawiał się, czy nie wrócić do wieży kontrolnej... Cóż, to musiało poczekać... A potem jeszcze Cindy. Drgnął, bo dopiero teraz zdał sobie sprawę, że żona wyszła.

Sięgnął po mikrofon na biurku i podsunął go Tani.

Zgłosił się komisariat policji, którego numer uprzednio wykreślił.

- Dajcie mi porucznika Ordwaya - powiedział krótko. - Jest na terenie lotniska?

- Tak jest, panie dyrektorze - odparł dyżurny sierżant, który dobrze znał głos Mela.

- Znajdźcie go jak najszybciej. Zaczekam. A przy okazji, jak miała na imię kobieta nazwiskiem Guerrero, którą zatrzymał dziś jeden z policjantów? Chcę się upewnić.

- Zaraz sprawdzę, panie dyrektorze... Inez, Inez Guerrero - odezwał się sierżant po chwili. - Już wezwaliśmy porucznika przez "pikaczkę".

Mel wiedział, że Ordway, jak wielu funkcjonariuszy na lotnisku, nosi przy sobie kieszonkowe radio, które pika, kiedy jest pilnie potrzebny. W tej chwili porucznik

niewątpliwie śpieszył gdzieś do telefonu.

Mel udzielił krótkich wskazówek Tani, a potem nacisnął guzik otwierający mikrofon, który automatycznie wyłączał wszystkie inne mikrofony znajdujące się na dworcu. Przez otwarte drzwi do sekretariatu i na półpiętro usłyszał, że zapowiedź odlotu samolotu linii American urwała się nagle w połowie zdania. W ciągu jego ośmioletnich rządów na lotnisku z tego mikrofonu i guzika skorzystano dotychczas tylko dwa razy. Za pierwszym razem, który wrył się mu w pamięć, użył go, żeby ogłosić komunikat o śmierci prezydenta Kennedy'ego, za drugim, w rok później, kiedy do jego biura przybłąkało się zagubione płaczące dziecko. Zagubionymi dziećmi zajmowano się zazwyczaj ustalonym trybem, ale tym razem Mel osobiście użył mikrofonu, żeby odnaleźć szalejących z rozpaczy rodziców.

Skinieciem głowy dał znak Tani, żeby zaczęła mówić, myśląc jednocześnie o tym, że ciągle nie ma pewności, czy potrzebnie szukają tej kobiety ani też czy na pewno stało się coś złego. Instynkt podpowiedział mu jednak, że tak, że wydarzyło się lub dzieje się coś poważnego.

- Uwaga, uwaga - mówiła Tania wyraźnym, naturalnym głosem, który docierał w tej chwili do wszystkich zakamarków dworca lotniczego. - Pani Inez Guerrero proszona jest o natychmiastowe zgłoszenie się do biura dyrektora lotniska na półpiętrze służbowym w głównej hali dworca. Informacji, jak tam trafić, udzieli każdy pracownik linii lotniczych lub portu. powtarzam...

W słuchawce telefonu Mela stuknęło. Zgłosił się porucznik Ordway.

- Szukamy tej kobiety - powiedział Mel. - Tej, która tu była, Guerrero. Ogłaszamy...

- Wiem, słyszę - odparł Ordway.

- Jest pilnie potrzebna. Wytlumaczę później. Na razie proszę mi wierzyć na słowo...

- Wierzę. Gdzie pan ją ostatnio widział?

- W moim sekretariacie. Kiedy była z panem.

- Dobra. Coś jeszcze?

- Tylko to, że sprawa może być poważna. Niech pan rzuci wszystko, zbierze swoich ludzi. I bez względu na to, czy ją znajdziecie, proszę tu do mnie przyjść.

- Dobra.

W słuchawce Mela znów rozległo się stuknięcie, sygnalizujące, że Ordway odłożył słuchawkę.

Tania skończyła podawać komunikat i wcisnęła drugi guzik, wyłączający mikrofon. Z hali dworca dobiegł Mela początek następnego komunikatu:

- Uwaga pan Lester Mainwaring. Pan Lester Mainwaring i wszyscy członkowie jego grupy proszeni są o natychmiastowe stawienie się przy głównym wejściu.

Imienia i nazwiska "Lester Mainwaring" używano na lotnisku jako kryptonimu słowa "policjant". Zazwyczaj komunikat oznaczał, że najbliższy policjant na służbie ma stawić się w miejscu wymienionym w komunikacie. "Wszyscy członkowie jego grupy" oznaczało wszystkich policjantów na dworcu. Większość portów lotniczych miała podobne systemy alarmowania policji bez wiedzy pasażerów.

Ordway nie tracił czasu. Mel był pewien, że jak tylko jego podkomendni zgłoszą się przy głównym wejściu, poinstruuje ich krótko o Inez Guerrero.

- Zadzwoń do swojego kierownika - polecił Tani. - Poproś, żeby jak najprędzej tu przyszedł. Powiedz, że to ważne. Na początek zbierzemy wszystkich u mnie - dodał, jak gdyby do siebie.

- Już idzie - zakomunikowała Tania po skończonej rozmowie przez telefon. Jej głos zdradzał zdenerwowanie.

Mel podszedł do drzwi gabinetu. Zamknął je.

- Nie powiedziałeś mi jeszcze, czego się dowiedziałeś - przypomniała.

- Ten twój Guerrero, którego podejrzewałaś, że wiezie bombę w samolocie do Rzymu - powiedział Mel, starannie dobierając słowa - wykupił tuż przed odlotem polisę ubezpieczeniową na trzysta tysięcy dolarów, zapisaną na Inez Guerrero. Kiedy za nią płacił, sprawiał wrażenie, że wydaje ostatnie drobne, jakie ma przy duszy.

- Boże! - szepnęła Tania blednąc. - Boże święty... tylko nie to!

6.

Czasami tak jak dzisiaj, Joe Patroni, był wdzięczny losowi za to, że pracuje w sektorze technicznym lotnictwa a nie handlowym.

Przyszło mu to na myśl, kiedy przyglądał się krzątaniu kopiących pod spodem i wokół ugrzęzłego w błocie odrzutowca linii Aereo Mexican, który nadal blokował pas trzy-zero.

W jego mniemaniu dział handlowy, do którego zaliczał cały personel biurowy i kierowników, składał się z ludzi przypominających nadmuchiwane gumowe manekiny, które intrygowały przeciwko sobie jak rozwydrzone bachory. Jednocześnie był przeświadczony, że pracownicy działów inżynieryjnego i obsługi technicznej zachowują się jak ludzie dorośli i dojrzały. Mechanicy - dowodził z upodobaniem - nawet jeżeli pracują w konkurujących ze sobą firmach, blisko i zgodnie ze sobą współpracują, dzieląc się dla wspólnego dobra wiedzą, doświadczeniami, a nawet tajemnicami zawodowymi.

W prywatnych rozmowach ze znajomymi podawał czasem jako przykład takiej nieoficjalnej współpracy gromadzenie do jednej puli informacji przekazywanych następnie mechanikom na naradach organizowanych regularnie przez poszczególne towarzystwa lotnicze.

Pracodawcy Patroniego, jak większość dużych komunikacyjnych linii lotniczych, odbywali codziennie telefoniczne narady, nazywane odprawami, podczas których wszystkie okręgowe dyrekcje, bazy i placówki terenowe porozumiewały się ze sobą za pomocą zamkniętej sieci połączeń o zasięgu ogólnokrajowym. Prowadzone przez wiceprezesa linii odprawy polegały na wymianie ocen i informacji na temat działalności towarzystwa podczas minionej doby. Szefowie na wszystkich szczeblach rozmawiali ze sobą szczerze i otwarcie. Wydziały organizacyjny i handlowy przeprowadzały własne codzienne odprawy. Podobnie dział obsługi technicznej, w opinii Patroniego zdecydowanie najlepszy.

Podczas odprawy mechaników, w których uczestniczył pięć razy w tygodniu, placówki zgłaszały się jedna po drugiej. Ilekroć poprzedniego dnia - z przyczyn technicznych - zdarzyło się opóźnienie w obsłudze, odpowiedzialni za to ludzie musieli się tłumaczyć. Nikt nawet nie próbował się usprawiedliwiać. "Nawaliłeś, to się przyznaj"

- zwykł mawiać Patroni. Zgłaszano wszystkie, nawet drobne awarie, aby w ten sposób powiększyć zasób posiadanej wiedzy i zapobiec podobnym wypadkom w przyszłości. Patroni wiedział, że na najbliższej, poniedziałkowej, odprawie zda sprawozdanie z dzisiejszych doświadczeń z samolotem meksykańskim, niezależnie od tego, czy jego poczynania zakończą się sukcesem, czy porażką. Codzienne dyskusje miały z gruntu rzeczowy charakter, głównie dlatego, że mechanicy nie byli w ciemną bici i wiedzieli, że nie da się wykołować kolegów.

Po każdej oficjalnej naradzie odbywały się następne, nieoficjalne, zazwyczaj bez wiedzy przełożonych wyższych szczebli. Patroni i inni dzwonili do swoich kumpli z obsługi technicznej konkurencyjnych linii. Porównywali notatki z codziennych porad i przekazywali sobie wszystkie ważne informacje. Rzadko się zdarzało, żeby ktoś coś zataił.

W pilnych sprawach, zwłaszcza dotyczących bezpieczeństwa, przekazywano sobie wiadomości w ten sam sposób z jednej linii lotniczej do drugiej, ale bez dnia zwłoki. Jeżeli na przykład linie Delta miały awarię łopatki wirnika w trakcie lotu DC-9, to w ciągu paru godzin dowiadywały się o tym warsztaty Eastern, TW, Continental i innych linii eksploatujących Douglasy dziewięć. Informacja ta mogła zapobiec podobnym awariom w innych samolotach. Później przekazywano fotografie zdemontowanego silnika wraz ze sprawozdaniem. Majstrowie i mechanicy innych linii mogli też, jeżeli chcieli, dowiedzieć się więcej oglądając dokładnie na miejscu część, która zawiodła, i wszystkie uszkodzenia silnika.

Ci, którzy, jak Patroni, pracowali w tym bractwie wzajemnej pomocy, lubili podkreślać, że ilekroć działy handlowe i administracyjne rywalizujących ze sobą linii miały powód do konsultacji, to ich pracownicy rzadko gościli u konkurentów; zwykle spotykano się na gruncie neutralnym. Mechanicy przeciwnie - odwiedzali siedziby konkurencji i czuli się tam jak u siebie w domu mając świadomość wspólnoty interesów. Kiedy indziej znów, gdy jeden dział techniczny miał kłopoty, inne pomagały mu, jak mogły.

Dziś udzielono Patroniemu takiej właśnie pomocy.

W półtorej godziny po rozpoczęciu przygotowań do ostatniej próby usunięcia unieruchomionego samolotu z okolic pasa startowego trzy-zero liczba pomocników

Patroniego niemal się podwoiła. Zaczynał pracę z nieliczną brygadą linii Aereo Mexican, wzmocnioną kilkoma własnymi ludźmi z TWA. Obecnie kopały nieprzerwanie wraz z innymi brygady z linii Braniff, Pan Am, American i Eastern.

W miarę jak zjeżdżali się najróżniejszymi pojazdami rozmaici przybysze, stawało się jasne, że wieść o kłopotach Patroniego rozeszła się szybko lotniskową pocztą pantoflową i inne działy techniczne pośpieszyły z pomocą nie czekając na zaproszenie. Gest ten nappełnił Patroniego uczuciem szczerej wdzięczności.

Pomimo posiłków upłynęła już godzina, w ciągu której Patroni planował wykonanie prac przygotowawczych. Robota przy kopaniu dwóch identycznych rowów przed podwoziem samolotu, których dno wykładano dużymi belkami, posuwała się wprawdzie nieustannie naprzód, lecz powoli, pracujący bowiem musieli się co jakiś czas chować, żeby się ogrzać. Jakie takie schronienie i trochę ciepła znajdowali w dwóch autobusach dla personelu. Wchodząc tam, zabijali rękami i szczypali twarze zeszywniałe od ostrego wiatru, który omiatał lodowatym powiewem zaśnieżoną płytę lotniska. Autobusy i inne pojazdy, łącznie z ciężarówkami, sprzętem do odśnieżania, cysterną, różnymi samochodami pogotowia technicznego i ryczącym wozem silnikowym, w większości z zapalonymi lampami sygnałowymi, stały nadal zgrupowane na pobliskiej drodze do kołowania. Wszystko to było skąpane w blasku reflektorów iluminacyjnych, tworząc wśród ciemności białą oazę odbijającego się od śniegu światła.

Oba mające po dwa metry szerokości rowy biegly teraz pod górę od kół wielkiego odrzutowca aż do twardej ziemi, gdzie Patroni miał nadzieję przemieścić samolot siłą jego własnego napędu. W najgłębszym miejscu rowów, pod warstwą śniegu, kryło się błocko, które uwięziło samolot. Błoto i śnieżna breja zmieszały się w rowach ze sobą, ale im wyżej, tym stawały się mniej przyczepne. Trzeci rów, płytszy i węższy od tamtych, wykopano po to, aby umożliwić posuwanie się przedniego koła. Z chwilą znalezienia się na twardej ziemi samolot opuściłby pas trzy-zero, nad którym rozpościerało się teraz jedno z jego skrzydeł. Stamtąd też względnie łatwo można go było wprowadzić na twardą nawierzchnię drogi kołowania.

Ponieważ prace przygotowawcze dobiegały końca, powodzenie kolejnego przedsięwzięcia zależało od pilotów, którzy wciąż czekali w kabinie Boeinga 707 spoglądając z góry na przygotowania. Musieli oszacować, ile mocy wolno im użyć, żeby

pchnąć samolot do przodu i nie postawić go przy tym na dziobie.

Niemal bez przerwy od chwili przyjazdu Patroni machał łopata razem z innymi. Nie znosił bezczynności. Poza tym od czasu do czasu chętnie korzystał ze sposobności, żeby utrzymać się w formie. Jeszcze teraz, ponad dwadzieścia lat od porzucenia bokserkiego ringu, zachował lepszą kondycję od wielu młodszych od siebie. Pracownicy obsługi naziemnej z przyjemnością patrzyli na energiczną, kręłą postać pracującego z nimi Patroniego. Kierował pracą i napominał.

- Ruszaj się, synu, bo sobie pomyślimy, że jesteśmy grabarzami, a ty nieboszczykiem... Tak lećcie do tego autobusu, jakbyście tam mieli jakąś babę... Jeszcze raz się oprzesz na tej szufli, szefie, to się z ciebie zrobi żona Lota... Ludzie, przecież trzeba wyciągnąć ten samolot, zanim wyjdzie z mody.

Patroni nie rozmawiał jeszcze z kapitanem i pierwszym oficerem samolotu, zostawiając to majstrowi linii Aereo Mexican Ingramowi, który kierował akcją przed jego przyjazdem. Ingram poinformował pilotów przez telefon pokładowy, co się dzieje na dole.

Szef warsztatów linii TWA wyprostował się, machnął łopata w stronę Ingrama i powiedział:

- Za pięć minut powinniśmy skończyć. Niech pan zaraz usunie stąd ludzi i ciężarówkę. - Wskazał ręką zaśniewany samolot. - Jak się ruszy, to wyskoczy jak korek z butelki szampana.

Kuląc się w ocieplonej kurtce Ingram, z twarzą ściągniętą mrozem, skinął głową.

- Ja tymczasem pogadam sobie z tymi orłami.

Staroświeckie schody, które przetoczono z dworca parę godzin temu, żeby wysadzić bezradnych pasażerów, stały na swoim miejscu, blisko dzioba samolotu. Patroni wszedł po pokrytych grubo śniegiem stopniach i dostał się do przedniej kabiny pasażerskiej. Ruszył do kabiny pilotów, z ulgą zapalając po drodze nieodłączne cygaro.

O ile na dworze panowało zimno i szalała śnieżna zawieja, to w kabinie pilotów było cicho i przytulnie. Jeden z radionadajników nastawiono na prywatną stację, nadającą przyjemną muzykę. Kiedy wszedł Patroni, siedzący bez marynarki pierwszy oficer wcisnął wyłącznik i muzyka ucichła.

- Niepotrzebnie pan zgasił - powiedział Patroni, otrząsając się jak pies ze śniegu,

który sypał się gęsto z jego ubrania. - Nic w tym złego, że chcecie odpocząć. W końcu nie oczekujemy po was, że zejście na dół i chwycicie za łopaty.

W kabinie znajdowali się tylko kapitan i pierwszy oficer. Patroni przypomniał sobie, jak mówiono mu, że mechanik pokładowy pojechał na dworzec razem ze stewardesami i pasażerami. Siedzący w lewym fotelu mocno zbudowany, śniady kapitan wyglądem przypominający Anthony'ego Quinna obrócił się.

- My mamy swoje do roboty, a wy swoje - rzekł sztywno, staranną angielszczyzną.

- Zgadza się - potwierdził Patroni. - Tylko niestety inni nam tę robotę psują i jeszcze jej dokładają.

- Jeżeli mówi pan o tym, co tu się stało - Madre de Dios! - to chyba nie sądzi pan, że umyślnie wpakowałem tę maszynę w błoto - powiedział kapitan.

- Nie - odparł Patroni. Wyjął z ust cygaro, rozgryzione na końcu, wziął drugie i zapalił. - Ale ponieważ samolot w nim siedzi, chcę mieć pewność, że przy następnej próbie go wydostaniemy. Jeżeli się nie uda, to utknie znacznie głębiej, jak my wszyscy, i panowie również. - Ruchem głowy wskazał fotel kapitana. - Co wy na to, żebym to ja tam usiadł i go wyprowadził?

Kapitan oblał się rumieńcem. Niewielu odważyłoby się tak niedbałym tonem odezwać do właściciela czterech kapitańskich pasków.

- Nie, dziękuję - odparł chłodno. Odpowiedziałby jeszcze mniej uprzejmie, gdyby nie dotkliwe upokorzenie, jakie odczuwał. Przewidywał, że jutro w Meksyku wezwie go do siebie szef pilotów i da mu popalić. Jesucristo y por la amor de Dios! - wściekał się w duchu.

- Tam w dole jest kupa na wpół zamrożniętych ludzi, którzy wypruwali z siebie flaki - rzekł natarczywym tonem Patroni. - Ten samolot można wyprowadzić tylko sposobem. Ja już to kiedyś robiłem. Może dacie mi spróbować jeszcze raz.

Kapitan obruszył się.

- Słyszałem o panu, panie Patroni - powiedział. - Podobno może nam pan pomóc wydostać się z tego bagna, chociaż innym to się nie udało. Nie wątpię zatem, że jest pan uprawniony do kołowania samolotów. Ale pozwolę sobie przypomnieć panu, że jest nas tu dwóch, którzy mają prawo nimi latać! Za to nam właśnie płacą. I dlatego zostaniemy

za sterami.

- Proszę bardzo - odparł Patroni wzruszając ramionami, po czym wskazał cygarem przepustnice. - Chcę tylko, żebyście na mój znak otworzyli przepustnice na cały regulator. Do samego końca, i żebyście się nie spietrali.

Wyszedł z kabiny nie zwracając uwagi na gniewne spojrzenia obu pilotów.

Tymczasem zakończono już kopanie. Niektórzy z pracujących rozgrzewali się znowu w autobusach. Autobusy i inne pojazdy, z wyjątkiem wozu silnikowego potrzebnego do zapalenia silników, wycofywano na pewną odległość od samolotu.

Patroni zamknął za sobą drzwi przedniej kabiny pasażerskiej i zszedł po schodach.

- Gotowe - zameldował majster, kuląc się w kurtce jeszcze bardziej niż poprzednio.

Przypominając sobie, że ma zapalone cygaro, Patroni zaciągnął się kilka razy, a potem rzucił je w śnieg, gdzie zgasło.

- Dobra, zapalamy wszystkie cztery! - powiedział wskazując milczące silniki odrzutowca.

Z autobusu dla personelu nadeszło kilku ludzi. Czterej napaarli ramionami na schody i odsunęli je od samolotu. Dwaj inni odpowiedzieli na wezwanie przekrzykującego wiatr majstra:

- Gotowi do zapalenia silników!

Jeden z tej drugiej pary zajął miejsce przed samolotem, obok wozu silnikowego. Na głowie miał słuchawki podłączone do kadłuba odrzutowca. Jego towarzysz poszedł z długimi latarkami sygnałowymi tam, gdzie mógł być widoczny z góry dla pilotów.

Patroni, w pożyczonych nausznikach ochronnych, dołączył do człowieka ze słuchawkami na głowie. Reszta gramoliła się z autobusów, w których się schronili, żeby popatrzeć, co się będzie działo.

W kabinie piloci skończyli przygotowanie.

W dole pod nimi technik w słuchawkach rozpoczął rytuał rozruchu silników.

- Przygotować się do zapalenia silników - powiedział do mikrofonu.

Nastąpiła przerwa, a potem rozległ się głos kapitana.

- Gotów do zapalania i ładowania ciśnienia.

Wyrzucony z dmuchawy wozu silnikowego strumień tłoczonego powietrza uderzył w rozrusznik turbiny trzeciego silnika. Łopatki sprężarkowe obróciły się najpierw powoli, potem szybciej i zajęczały. Po osiągnięciu piętnastu procent szybkości obrotów pierwszy oficer otworzył dopływ paliwa lotniczego. Kiedy się zapaliło, buchnęła chmura dymu i silnik zaniósł się basowym rykiem.

- Przygotować się do zapalenia czwartego.

Po trzecim zapalił czwarty silnik. Generatory obu ładowały się.

- Włączam generatory - oznajmił kapitan. - Odłączyć zasilanie.

Nad wozem silnikowym opadły przewody elektryczne.

- Odłączone. Przygotować się do zapalenia dwójki.

Silnik drugi zaskoczył. Pracowały już trzy. Rozległ się potężny huk. Wirował śnieg porwany podmuchem z silników.

Silnik pierwszy zapalił i zaczął pracować.

- Odłączyć powietrze.

- Odłączone.

Doprowadzający powietrze wąż startowy zsunął się w dół. Majster odjechał wozem silnikowym.

Odsunięto reflektory sprzed samolotu.

Patroni zmienił nauszники ochronne na słuchawki, które wziął od technika stojącego w pobliżu przodu kadłuba. Miał teraz słuchawki na uszach i mógł porozumiewać się z pilotami.

- Mówi Patroni - powiedział do mikrofonu. - Jak będziecie gotowi, ruszajcie.

Przed dziobem odrzutowca technik podniósł w górę zapalone latarki, szykując się do prowadzenia samolotu po idącej łukiem drodze za rowami, którą również oczyszczono pod kierunkiem Patroniego. Był przygotowany do ucieczki, gdyby 707 wydostał się z błota szybciej, niż się tego spodziewał.

Patroni przykucnął obok przedniego koła. Gdyby samolot ruszył szybko, on też byłby zagrożony. Trzymał rękę blisko wtyczki telefonu pokładowego, gotów w każdej chwili ją odłączyć. Bacznie obserwował podwozie, czy nie ruszy do przodu.

- Otwieram gaz - rozległ się w słuchawkach głos kapitana.

Silniki zwiększyły obroty. Z rykiem przypominającym grzmot samolot zadygotał,

ziemia pod nim zadrżała. Ale koła ani drgnęły.

Patroni osłonił ręką mikrofon telefonu.

- Zwiększcie gaz! - krzyknął. - Przepustnice do dechy!

Ryk silników wzrósł, ale nieznacznie. Koła uniosły się dostrzegalnie, ale wciąż nie posuwały się do przodu.

- Jasna cholera! Do dechy!

Przez kilka sekund obroty silników utrzymywały się na tym samym poziomie, a potem raptownie zmniejszyły się. W słuchawkach zatrzeszczał głos kapitana, zabrzmiał w nich sarkastyczny ton.

- Patroni, por favor, jeżeli otworzę przepustnice do końca, samolot stanie na nosie. I nie będzie już unieruchomionego Boeinga, tylko rozbity.

Patroni przyjrzał się uważnie kołom podwozia, które znów osiadły, i ziemi wokół nich.

- Wyjedzie, mówię panu! Trzeba tylko odwagi, żeby dać pełny gaz.

- Niech pan pilnuje własnej odwagi! - odciął się kapitan. - Wyłączam silniki.

- Niech pracują, trzymaj je pan na jałowym biegu! - krzyknął Patroni do mikrofonu. - Idę do was!

Przechodząc przed dziobem ponagląjącym ruchem ręki dał znak, żeby mu przysunięto schody. Ale zanim zdołano to zrobić, wszystkie cztery silniki ścichły i zgasły. Kiedy Patroni dotarł do kabiny pilotów, obaj rozpinali pasy przy fotelach.

- Spietraliście się! - powiedział oskarżycielskim tonem.

Kapitan zareagował nieoczekiwanie spokojnie.

- Es posible. Możliwie, że to jedyna rozsądna rzecz, jaką dziś zrobiłem. Czy pański dział techniczny przejmuje odpowiedzialność za ten samolot? - spytał urzędowym tonem.

- Dobra. Weźmiemy to na siebie - zgodził się Patroni skinąwszy głową.

Pierwszy oficer spojrział na zegarek i dokonał odpowiedniego wpisu w książce lotów.

- Jeżeli jakimś sposobem wydobędzie pan samolot, pańska firma z pewnością skontaktuje się z moją - powiedział Meksykanin. - A tymczasem, buenas noches.

Kiedy obaj piloci ubrani w grube palta zapięte ciasno pod szyją opuszczaliabinę,

Patroni szybko zrobił przegląd przyrządów pokładowych i sprawdził stan sterów. Po mniej więcej minucie zszedł za pilotami po przystawionych schodach.

Na dole czekał na niego majster linii Aereo Mexican, Ingram. Skinął głową w kierunku odchodzących pilotów.

- To samo zrobili mnie, dali za mało gazu - powiedział i z ponurą miną wskazał podwozie samolotu. - Dlatego poprzednim razem się zapadło. Teraz wryło się jeszcze głębiej.

Właśnie tego Patroni się obawiał.

Podczas gdy Ingram przyświecał mu latarnią elektryczną, schylił się i wszedł pod kadłub, żeby obejrzeć dokładnie koła podwozia. Znow tkwiły w błocie i śnieżnej brei, ponad dwadzieścia centymetrów głębiej niż poprzednio. Patroni wziął latarnię i poświecił pod skrzydła. Gondole wszystkich czterech silników znalazły się niepokojąco blisko ziemi.

- Tu może już tylko pomóc ciągnik od dłużycy - powiedział Ingram.

Patroni zastanawiał się przez chwilę i potrząsnął głową.

- Spróbujemy jeszcze raz - rzekł. - Trochę pokopiemy, pogłębimy rowy aż do podstawy kół, a potem znow zapuścimy silniki. Tyle że tym razem ja poprowadzę.

Wiatr wciąż wył i migotał śniegiem.

Drżąc z zimna, Ingram pokręcił głową z powątpiewaniem.

- Pan się chyba na tym zna najlepiej. Ale nie chciałbym być na pana miejscu - przyznał.

Patroni uśmiechnął się.

- Albo go stąd wyprowadzę, albo rozwalę na kawałki - powiedział.

Ingram poszedł wezwać ludzi z autobusu. Drugi autobus już odjechał, zabierając meksykańskich pilotów na dworzec.

Patroni obliczał, że czeka ich godzina pracy, zanim będą mogli znowu podjąć próbę wydobycia samolotu. Przewidywał więc, że pas startowy trzy-zero pozostanie zablokowany przynajmniej do tego czasu.

Poszedł do swojego wyposażonego w radionadajnik samochodu, żeby złożyć meldunek kontroli ruchu.

7.

Teoria, że mózg broni się sam przed nadmiernym przeciążeniem i wyczerpaniem ucieczką w bierność i ograniczoną świadomość, nie była znana Inez Guerrero. Jednakże w jej przypadku teoria ta sprawdziła się. Jej obecny stan można by określić: niepełnosprawna umysłowo.

Zdarzenia dzisiejszego wieczoru, które dotyczyły jej osobiście i nałożyły się na zmęczenie i niepokój narastające od wielu tygodni, spadły na nią jak ostateczny, druzgocący cios. Zmusiły jej umysł, przypominający przeciążony obwód, do wyłączenia się. Był to stan przejściowy, ale na razie przynajmniej Inez nie pamiętała ani gdzie jest, ani dlaczego się tu znalazła.

Podły, ordynarny taksówkarz, który przywiózł ją na lotnisko, też się do tego przyczynił. Kiedy umawiał się co do zapłaty, zgodził się jechać za siedem dolarów. Wsiadając Inez podała mu banknot dziesięciodolarowy - niemal wszystko, co jej zostało - i oczekiwała reszty. Taksówkarz bąknął, że nie ma drobnych, ale je zdobędzie, po czym odjechał. Czekala z niepokojem dziesięć minut, spoglądając na wskazówki dfworcowego zegara zbliżające się do jedenastej, kiedy miał odlecieć samolot do Rzymu, aż zaświtała jej myśl, że taksówkarz nie miał zamiaru wrócić. Nie zapamiętała ani numeru taksówki, ani jego nazwiska, na co z pewnością liczył. Ale nawet gdyby zapamiętała, to i tak nie należała do tych, którzy skarżą się władzy. Tego też taksówkarz domyślił się bezbłędnie.

Pomimo że jej podróż z miasta nie przebiegała sprawnie, zdążyłaby na samolot do Rzymu, gdyby nie straciła czasu czekając na resztę. W rezultacie dotarła do wejścia dla pasażerów, kiedy samolot odjeżdżał już ze stanowiska.

Zachowała jeszcze wtedy dość przytomności umysłu, żeby dla sprawdzenia, czy mąż znajduje się na pokładzie, użyć fortelu podsuniętego jej przez telefon przez panią Young, urzędniczkę z informacji linii Trans America. Kiedy umundurowany kontroler odchodził od wejścia czterdzieści siedem, skąd odjechał samolot do Rzymu, Inez zagadnęła go.

Zgodnie z radą pani Young nie zapytała go o nic wprost, tylko oznajmiła, że jej mąż leci tym samolotem. Wyjaśniła, że nie zdążyła się z nim zobaczyć, ale chce się upewnić, czy wsiadł bez kłopotów. Rozłożyła żółty kwit sprzedaży biletu na raty, który

znalazła w domu między koszulami męża, i pokazała go kontrolerowi. Ledwie na niego spojrział, a potem zerknął do swoich papierów.

Żywiła przez chwilę nadzieję, że jej przypuszczenia co do męża okażą się pomyłką. Wciąż nie mieściło jej się w głowie, jak w ogóle mógł wybrać się do Rzymu. A wtedy kontroler powiedział, że owszem, samolotem do Rzymu leci niejaki pan Guerrero, i wyraził ubolewanie, że pani Guerrero nie zobaczyła się z mężem, ale niestety śnieżycy spowodowała dziś taki bałagan, a teraz bardzo ją przeprasza, ale...

Rozpłakała się dopiero po odejściu kontrolera, kiedy uzmysłowiła sobie, że pomimo otaczającego ją zewsząd tłumy jest zupełnie samotna.

Z początku uroniła tylko kilka łez, ale potem, kiedy przypomniała sobie wszystkie swoje życiowe niepowodzenia, rozsłochała się na dobre. Płakała nad swoją przeszłością i terażniejszością, nad domem, który kiedyś miała, a potem straciła, nad dziećmi, których już teraz nie będzie mogła zatrzymać przy sobie, nad mężem, który pomimo że miał wady i nie potrafił zarobić pieniędzy, był przynajmniej kimś bliskim, a teraz ją opuścił. Płakała nad tym, kim była i kim się stała, nad tym, że jest bez grosza, że musi wracać do nędznego, pełnego karaluchów mieszkania, skąd jutro mieli ją wyrzucić, że kierowca taksówki okradł ją i z tej żałości małej sumy, którą zamierzała udobruchać gospodarza... nie była nawet pewna, czy starczy jej drobnych na powrót do miasta. Płakała, bo cisnęły ją buty, bo miała znoszone i przemoczone ubranie, płakała z wyczerpania i dlatego, że się przeziębiła i czuła, że gorączka wzrasta. Płakała nad sobą i wszystkimi, którzy stracili ostatnią nadzieję.

Właśnie wtedy, żeby uniknąć ludzkich spojrzeń, zaczęła błąkać się bez celu po dworcu. W tym też mniej więcej czasie zadziałał mechanizm obronny jej umysłu, wprowadzając ją w stan odrętwienia.

Wkrótce potem znalazł ją policjant i okazując delikatność, której z reguły nie przypisuje się policji, wyszukał jej kąt możliwie najbardziej ukryty przed ludzkim wzrokiem, a sam zatelefonował do przełożonych po instrukcje. Traf chciał, że w pobliżu znajdował się porucznik Ordway, który zajął się tą sprawą osobiście. To właśnie on orzekł, że Inez Guerrero, choć taka rozkojarzona i zrozpaczona, jest nieszkodliwa, i kazał ją zaprowadzić do biura dyrektora lotniska, gdyż było to jego zdaniem jedyne spokojne miejsce na dworcu, a zarazem mniej peszące niż komisariat policji.

Inez posłusznie wsiadła do windy i szła obojętna i tylko na wpół świadoma tego, że gdzieś ją prowadzą, a następnie usiadła spokojnie. Zdawała sobie sprawę, że ludzie wchodzą i wychodzą, niektórzy coś mówią, ale nie potrafiła się skupić na tyle, żeby ich wyraźnie zobaczyć i usłyszeć, przerastało to jej siły.

Po jakimś czasie jednak uprzytomniła sobie, wprawdzie niezbyt wyraźnie, że trzeba iść, bo życie toczy się dalej, i zawsze tak było i będzie, bez względu na to, ile niesie ze sobą porażek, jak wydaje się ponure i puste.

Dlatego Inez wstała, wciąż niepewna, gdzie jest i jak się tu znalazła, ale gotowa odejść.

Właśnie wtedy do sekretariatu biura Bakersfelda, gdzie siedziała, weszła prowadzona przez porucznika Ordwaya delegacja z Meadowood. Delegacja poszła dalej, do drugiego pomieszczenia, potem Ordway zawrócił, żeby porozmawiać z Inez, a Mel widział ich przez chwilę razem, zanim zamknęły się drzwi do jego gabinetu.

Poprzez mgłę dręczącej niepewności Inez zdawała sobie też sprawę z obecności czarnoskórego policjanta. Miała wrażenie, że już go gdzieś spotkała, całkiem niedawno, i że był dla niej uprzejmy, tak jak w tej chwili; zadawał jej cicho pytania, jak gdyby bez potwierdzenia rozumiał, że musi wrócić do miasta, a nie wie, czy starczy jej pieniędzy. Zaczęła grzebać w portmonetce, chcąc policzyć, ile jej zostało, ale powstrzymał ją. Odwrócony plecami do drugiego pokoju, wsunął jej w rękę trzy jednodolarowe banknoty, wyszedł z nią na antresolę, pokazał, którądy się idzie do autobusu, i dodał, że to, co jej dał, wystarczy na bilet i trochę jeszcze zostanie, tak żeby po przyjeździe do miasta mogła dotrzeć tam, gdzie chce.

Potem opuścił ją i wrócił, skąd przyszedł, a ona, posłuszna jego radom, zeszła po schodach. Niemal przy samych drzwiach, przez które miała wyjść do autobusu, zobaczyła znajomy widok - budkę z hot dogami. Jednocześnie uświadomiła sobie, jak bardzo na domiar złego jest głodna i spragniona. Poszperała w portmonetce i znalazła trzydzieści pięć centów, za które kupiła hot doga i kawę w papierowym kubku, a widok tych dwóch bardzo zwyczajnych rzeczy jakoś ją pokrzepił. Niedaleko budki znalazła sobie miejsce i usadowiła się w kącie. Nie wiedziała, ile od tamtej chwili minęło czasu, w każdym razie teraz, kiedy coś zjadła i wypiła kawę, świadomość, która przedtem zaczęła jej wracać, znów się przyjemnie przyćmiła. Coś przyjemnego było również w

otaczającym ją tłumie, rozlegających się dźwiękach, w komunikatach z głośników. Dwa razy wydawało jej się, że słyszy swoje nazwisko, ale wiedziała, że to tylko sztuczka jej wyobraźni, a nie prawda, bo przecież nikt nie mógł jej wzywać ani nawet wiedzieć, że tu jest.

Uzmysłowiła sobie mgliście, że będzie musiała wkrótce ruszać dalej, a wiedziała, że zwłaszcza dzisiaj będzie ją to kosztować wiele wysiłku. Postanowiła jednak, że jeszcze przez jakiś czas tu sobie posiedzi.

8.

Wszyscy wezwani do gabinetu dyrektora lotniska zjawili się szybko - z jednym wyjątkiem. Wezwania, które otrzymali za pośrednictwem Tani lub od samego Bakersfelda, podkreślały, że sprawa jest pilna i muszą na razie odłożyć inne zajęcia.

Kierownik oddziału linii Trans America, szef Tani, Bert Weatherby, przybył pierwszy.

Tuż po nim przyszedł porucznik Ordway, który rozesłał już policjantów na poszukiwanie Inez Guerrero, choć nadal nie wiedział, w jakim celu. Na razie zostawił pokaźną grupę mieszkańców Meadowood, którzy wciąż kłębili się w głównej hali przysłuchując się adwokatowi wyjaśniającemu ich sprawę przed kamerami telewizyjnymi.

- O co chodzi, Mel? - spytał energicznie Weatherby wkraczając do gabinetu przez otwarte drzwi.

- To jeszcze nic pewnego, Bert, wiemy jak na razie za mało, ale mamy podstawy przypuszczać, że w waszym samolocie do Rzymu jest bomba.

Weatherby spojrzał badawczo na Tanię, ale nie tracił czasu na pytania. Przeniósł wzrok z powrotem na Bakersfelda.

- Mów, co wiesz - powiedział.

Zwracając się do niego i Ordwaya Mel przedstawił w skrócie to, czego się dotychczas dowiedziano lub domyślono: doniesienie celnika na temat pasażera z teczką, którą ścisłał, zdaniem Standisha, doświadczonego obserwatora, w podejrzany sposób; zidentyfikowanie tego mężczyzny przez Tanię jako D.O. Guerrero albo Buerrero; ujawnienie przez urzędnika z miasta, że Guerrero zgłosił się na lot bez żadnego bagażu oprócz wymienionej już małej teczki; wykupienie przez niego polisy ubezpieczeniowej na sumę trzystu tysięcy dolarów, na której opłacenie ledwo go było stać, z czego wynikało, że wybrał się w liczącą osiem tysięcy kilometrów podróż nie tylko bez ubrania na zmianę, ale i bez pieniędzy; wreszcie - przypadkowa lub nie - obecność błąkającej się po dworcu i wyraźnie zrozpaczonej Inez Guerrero, na którą zapisał całe ubezpieczenie.

W czasie tej przemowy wszedł inspektor Standish, jeszcze w mundurze, a za nim Bunnie Vorobioff. Bunnie weszła niepewnie, rozglądając się pytającym wzrokiem po

nieznanych jej ludziach i pomieszczeniu. Gdy dotarł do niej sens informacji Mela, zbladła i wystraszyła się.

Nie zjawił się tylko kontroler dyżurujący przy wejściu czterdzieści siedem, kiedy odjeżdżał stamtąd samolot do Rzymu. Inspektor działu odpraw pasażerów, z którym przed kilkoma minutami rozmawiała Tania, powiedział, że skończył on służbę i pojechał do domu. Tania przekazała mu polecenie, żeby zostawiono dla kontrolera wiadomość, że ma natychmiast po przyjeździe zgłosić się telefonicznie.

- Wezwałem wszystkich, którzy mają z tą sprawą coś wspólnego, na wypadek, gdybyś ty albo ktoś inny miał pytania - wyjaśnił Weatherby'emu Mel. - Uważam, że musimy podjąć decyzję - a ona należy głównie do ciebie - czy mamy dostateczne podstawy do tego, żeby ostrzec kapitana samolotu.

Znów przypomniało mu się to, o czym starał się chwilowo zapomnieć, a mianowicie, że samolotem dowodzi jego szwagier, Vernon Demerest. Wiedział, że będzie musiał później wyciągnąć z tego pewne wnioski i to i owo przemyśleć, ale jeszcze nie teraz.

- Właśnie się zastanawiam - zwrócił się do Tani z ponurą miną Weatherby. - Niezależnie od tego, co postanowimy, chcę o tym zawiadomić organizację lotów. Sprawdź, czy Royce Kettering jest jeszcze w bazie. Jeśli tak, to sprowadź go szybko.

Kapitan Kettering był szefem pilotów linii Trans America na lotnisku w Lincoln. To właśnie on wcześniej tego wieczoru, zanim Złoty Okręt odleciał do Rzymu, odbywał lot próbny na samolocie N-731-T.

- Tak jest - odparła Tania.

Kiedy rozmawiała z jednego telefonu, zadzwonił drugi. Odebrał go Mel.

Zgłosił się szef wieży kontrolnej.

- Mam meldunek, o który pan prosił, dotyczący samolotu Trans America dwa - powiedział.

Przed kilkoma minutami Mel poprosił wieżę kontroli ruchu o informację na temat czasu startu i postępów lotu.

- Proszę mówić - rzekł.

- Odlot o dwudziestej trzeciej trzynastcie czasu miejscowego.

Wzrok Mela powędrował ku zegarowi ściennemu. Wskazywał on prawie dziesięć

minut po północy, a więc samolot znajdował się w powietrzu od blisko godziny.

- Ośrodek Chicago przekazał samolot Cleveland o godzinie zero dwadzieścia siedem czasu wschodniego, to jest siedem minut temu. W tej chwili ośrodek Toronto melduje, że samolot znajduje się w pobliżu London w prowincji Ontario. Mogę podać więcej danych: kurs, wysokość, prędkość, jeżeli są panu potrzebne.

- Na razie wystarczy. Dziękuję - odparł Mel.

- Jeszcze jedno, panie dyrektorze.

Szef wieży streścił najświeższy komunikat Patroniego na temat drogi trzy-zero mówiący, że będzie wyłączona z ruchu jeszcze co najmniej przez godzinę. Mel słuchał niecierpliwie. Miał w tej chwili ważniejsze rzeczy na głowie.

Odłożył słuchawkę i powtórzył wiadomość o pozycji samolotu Weatherby' mu.

Tania skończyła rozmawiać z drugiego telefonu.

- Znaleźli kapitana Ketteringa. Już idzie - zameldowała.

- Jak się nazywała żona tego pasażera? - spytał Weatherby.

- Inez Guerrero - odpowiedział Ned Ordway.

- Gdzie ona jest?

- Nie wiemy.

Policjant wyjaśnił, że jego ludzie przeszukują dworzec. Dodał, że zaalarmowali miejską komendę policji i sprawdza się wszystkie autobusy przyjeżdżające z lotniska do miasta.

- Kiedy tu była, nie mieliśmy pojęcia... - wytłumaczył Mel.

- Wszyscy działaliśmy za wolno - mruknął Weatherby.

Spojrzał na Tanię, a potem na Standisha, który dotąd nie zabierał głosu. Tania wiedziała, że kierownik rozpamiętuje ponuro swoje słowa "Nie ma o czym mówić!"

- Musimy jakoś ostrzec kapitana samolotu - powiedział. - Ma prawo wiedzieć tyle co i my, nawet jeżeli na razie są to tylko domysły.

- A może by tak przesłać rysopis Guerrero? - zaproponowała. - Kapitan Demerest zechce pewnie ukradkiem go zidentyfikować.

- W takim razie pomożemy wam. Są tu tacy, którzy go widzieli - powiedział Mel.

- Dobrze, zajmiemy się tym - zgodził się Weatherby. - A ty, Taniu, zadzwoń do naszego dyspozytora. Powiedz mu, że za kilka minut prześlemy ważną wiadomość,

więc niech się połączy przez Selcal z samolotem do Rzymu. Chcę to utrzymać w tajemnicy. Przynajmniej na razie.

Tania wróciła do telefonu.

- Czy pani Vorobioff? - spytał Mel Bunnie.

Skinęła nerwowo głową, a oczy obecnych zwróciły się w jej stronę. Męskie spojrzenia odruchowo spoczęły na jej obfitym biuście. Weatherby omal nie gwizdnął, ale się powstrzymał.

- Wie pani, o kim mówimy? - dodał Mel.

- Nie... nie jestem pewna.

- O mężczyźnie, który nazywa się Guerrero. Sprzedała mu dziś pani polisę ubezpieczeniową, prawda?

Bunnie powtórnie skinęła głową.

- Tak.

- Czy wypisując polisę dobrze mu się pani przyjrzała?

Potrząsnęła przecząco głową.

- Właściwie to nie - powiedziała cicho. Oblizła wargi.

Odpowiedź ta zaskoczyła Mela.

- Przez telefon zrozumiałem, że...

- Miałam tylu klientów - odparła obronnym tonem.

- Ale powiedziała mi pani, że go pani zapamiętała.

- To był ktoś inny.

- I nie przypomina pani sobie tego Guerrero?

- Nie.

Mel zmieszał się.

- Pozwoli pan - odezwał się Ordway robiąc krok do przodu. Przysunął twarz do twarzy dziewczyny. - Nie chce pani być w to zamieszana, co? - spytał szorstkim głosem, który niczym nie przypominał łagodnego tonu, jakiego użył w rozmowie z Inez Guerrero.

Bunnie wzdrygnęła się, ale nie odpowiedziała.

- Proszę powiedzieć: tak czy nie? - nie ustępował.

- Nie wiem.

- Nieprawda! Boi się pani pomóc w obawie przed konsekwencjami. Znam się na

takich jak pani - mówił Ordway z pogardą. Tę brutalną, twardą stronę charakteru porucznik ujawnił wobec Mela po raz pierwszy. - A teraz posłuchaj, mała. Jeżeli boisz się kłopotów, to akurat się w nie pakujesz. Żeby ich uniknąć, musisz właśnie odpowiadać na pytania. I to szybko! Nie mamy czasu.

Bunnie zadrżała. W Europie Wschodniej nauczyła się bać policyjnych przesłuchań.

- Proszę pani - rzekł Mel - w samolocie, którym się zajmujemy, lecą prawie dwie setki ludzi. Może im grozić wielkie niebezpieczeństwo. Dlatego ponawiam pytanie. Czy dobrze się pani przyjrzała temu Guerrero?

Bunnie wolno skinęła głową.

- Tak.

- Proszę go opisać.

Zaczęła mówić, z początku z wahaniem, a potem coraz śmielej. W wyobraźni słuchaczy wyłonił się stopniowo portret Guerrero: chudy, tyczkowaty, blada, ziemista twarz z wysuniętą szczęką, długa szyja, cienkie wargi, rudawy wąsik, nerwowe dłonie o ruchliwych palcach. Bunnie okazała się bystrą obserwatorką.

Siedzący przy biurku Mela Weatherby sporządził rysopis, włączając go do przygotowanej przez siebie depechy dla samolotu do Rzymu.

Kiedy Bunnie doszła do tego, że Guerrero ledwie starczyło pieniędzy, że nie miał pieniędzy włoskich i był bardzo zdenerwowany, że wygrzebywał sam bilon i strasznie się ucieszył odkrywając w wewnętrznej kieszeni pięć dolarów, Weatherby spojrział na nią oburzony, a zarazem przerażony.

- Chryste Panie! - wykrzyknął. - I pani mimo to wydała mu polisę?! Czy wyście poszaleli?!

- Myślałam... - zaczęła Bunnie.

- Myślała pani! Ale nic pani nie zrobiła, prawda?!

Z twarzą ściągniętą i pobladłą dziewczyna potrząsnęła przecząco głową.

- Szkoda czasu, Bert - zwrócił Weatherby'emu uwagę Mel.

- Wiem, wiem! Ale przecież... - Weatherby ścisnął ołówek. - To zresztą nie tylko jej wina ani nawet jej szefów - mruknął. - My, linie lotnicze, jesteśmy tak samo winni. Zgadzamy się z pilotami co do sprzedaży polis na lotniskach, ale nie mamy odwagi się do

tego przyznać. To ubezpieczenia robią za nas brudną robotę...

- Harry, czy dodałby pan coś do rysopisu Guerrero? - spytał rzeczowo Mel inspektora Standisha.

- Nie - odparł celnik. - Nie stałem tak blisko niego jak pani, a pani zwróciła uwagę na kilka szczegółów, których ja nie zauważyłem. Ale obserwowałem, w jaki sposób trzyma tę teczkę, więc powiem tylko, że jeżeli jest w niej to, co pan podejrzewa, to niech nikt nie próbuje mu jej wyrwać.

- Co pan proponuje?

Standish potrząsnął głową.

- Nie odpowiem panu, bo się na tym nie znam. Tyle tylko, że trzeba mu ją odebrać jakimś podstępem. Ale jeżeli to jest bomba, to jest nią cała teczka, co oznacza, że gdzieś na niej znajduje się spust, najprawdopodobniej taki, za który można szybko pociągnąć. On się z tą teczką nie rozstaje. Gdyby chciano mu ją zabrać, domyśli się, że został zdemaskowany, i uzna, że nie ma nic do stracenia. A palec spoczywający na spuście bardzo świerzbi - zakończył ponuro celnik.

- Naturalnie nadal nie wiemy, czy nie jest to zwykły dziwak, który ma w teczce tylko piżamę - rzekł Mel.

- Jeżeli chce pan znać moje zdanie, to nie sądzę, żeby tak było. Chciałbym się mylić, bo tym samolotem leci moja siostrzenica.

Standish snuł niewesołe myśli. Jak, w razie nieszczęścia, zawiadomi siostrę w Denver? Przypomniawszy sobie Judy, kiedy widział ją ostatnim razem: urocza dziewczyna, trzymająca na kolanach dziecko sąsiadów. Pocałowała go na pożegnanie. "Do widzenia, wujku!", powiedziała. Wyrzucał sobie z rozpaczą, że nie okazał się bardziej odpowiedzialny, bardziej stanowczy w sprawie człowieka z teczką.

Trudno, pomyślał, chociaż jest już być może za późno, przynajmniej teraz będę stanowczy.

- Chciałbym coś dodać - rzekł i wszyscy spojrzeli w jego stronę. - Muszę to powiedzieć, bo nie ma czasu na krygowanie się. Poznają się na ludziach przeważnie od pierwszego wejrzenia. To instynkt, nie pytajcie, jak działa, bo nie umiem powiedzieć, poza tym, że w naszym zawodzie można go w sobie wyrobić. Zwróciłem dziś uwagę na tego człowieka i nazwałem go podejrzanym. Użyłem tego słowa, bo podejrzewałem go o

przemyt, tak już jestem wyszkolony. Ale teraz, wiedząc już coś niecoś na jego temat, wyrażę się mocniej. Guerrero jest po prostu niebezpieczny. - Standish spojrział na kierownika linii Trans America. - Proszę koniecznie przekazać pilotom określenie "niebezpieczny".

- Zrobię to - odparł Weatherby odrywając wzrok od notatek. Większość z tego, co powiedział Standish, znalazła się już w informacji przygotowanej dla samolotu do Rzymu.

Stojąca w dalszym ciągu przy telefonie Tania rozmawiała z nowojorskim dyspozytorem linii Trans America za pośrednictwem łącza.

- Tak, to będzie długa depesza - mówiła. - Może pan dać kogoś, żeby to zapisał?

Rozległo się głośne pukanie do drzwi i wszedł wysoki mężczyzna z pobrużdżoną, ogorzałą twarzą i bystrymi niebieskimi oczami. W rękę trzymał grubą płaszcz, a na sobie miał granatowy sukienny garnitur. Przybysz skinął głową Melowi, ale zanim któryś z nich zdążył cokolwiek powiedzieć, odezwał się Weatherby.

- Dziękuję ci, Royce, że tak szybko przyszedłeś. Wygląda na to, że mamy kłopoty - rzekł i podał mu notatnik, w którym pisał.

Kapitan Kettering, szef pilotów linii Trans America, przeczytał uważnie brudnopis depeszy, reagując tylko zaciśnięciem ust, kiedy jego wzrok przesunął się po zapisanej kartce. Podobnie jak w przypadku wielu innych, w tym kierownika oddziału, obecność szefa pilotów w porcie o tak późnej porze nie była rzeczą zwykłą. Zatrzymała go na lotnisku wyjątkowa sytuacja spowodowana trzydniową śnieżycą, wymagająca podejmowania licznych decyzji.

Chwilową ciszę przerwał dzwonek drugiego telefonu. Odebrał go Mel, po czym dał znak Ordwayowi, który wziął od niego słuchawkę.

- Zgadzasz się, żeby to wysłać? - spytał Weatherby, kiedy Kettering skończył czytać. - Dyspozytornia jest gotowa do nadania tego przez Selcal.

Kettering skinął głową.

- Tak - odparł. - Ale proszę o dodanie: "Radzimy powrót lub lądowanie po drodze, zależnie od decyzji kapitana". I niech dyspozytor poda im aktualne dane o pogodzie.

- Naturalnie.

Weatherby dopisał ołówkiem jeszcze jedno zdanie i podał notatnik Tani, która zaczęła dyktować treść depezy.

- To wszystko co wiemy? - spytał Kettering spoglądając na pozostałych.

- Tak. Na razie wszystko - odparł Mel.

- Wkrótce dowiemy się czegoś więcej - dodał Ordway. Wrócił właśnie od telefonu. - Znaleźliśmy żonę Guerrero.

Depesza od kierownika oddziału linii Trans America na lotnisku Lincoln zaadresowana była następująco: Kapitan, Lot Dwa Trans America i zaczynała się tak:

“Istnieje nie potwierdzona możliwość, że pasażer D.O. Guerrero z klasy turystycznej w waszym samolocie ma przy sobie bombę. Bez bagażu i najprawdopodobniej bez pieniędzy pasażer ubezpieczył się przed odlotem na dużą sumę. Zachowywał się podejrzanie. Ma teczkę dyplomatkę jako bagaż ręczny. Rysopis...”

Zgodnie z przewidywaniami Weatherby’ego połączenie się z samolotem do Rzymu przez radio linii Trans America zajęło kilka minut. Od czasu przekazania przez Selcal poprzedniej wiadomości o pasażerze na gapę, pani Adzie Quonsett, samolot zdążył opuścić rejon ośrodka linii Trans America w Cleveland, wchodząc w zasięg stacji nowojorskiej. Depesze linii Trans America trzeba było teraz przekazywać do dyspozytora w Nowym Jorku.

W Nowym Jorku dyktowaną przez Tanię depezę zapisywała na maszynie urzędnicza. Stojący przy niej dyspozytor po odczytaniu kilku pierwszych linijek sięgnął do telefonu połączonego bezpośrednio z operatorem ARINC, prywatnej sieci telekomunikacyjnej, finansowanej wspólnie przez wszystkie duże towarzystwa lotnicze.

Gdzie indziej w Nowym Jorku operator ARINC połączył się z dyspozytorem linii Trans America, a potem wystukał na klawiaturze nadajnika czteroliterowy szyfr AGFG, przydzielony wyłącznie samolotowi N-731-T. Jak w przypadku rozmowy z konkretnym numerem w telefonie towarzyskim, sygnał wywoławczy miał być znów odebrany tylko przez samolot do Rzymu.

Niedługo potem w dyspozytorni nowojorskiej rozległ się w odpowiedzi głos kapitana Demeresta lecącego teraz wysoko nad prowincją Ontario w Kanadzie.

- Trans America dwa zgłasza się na wywołanie przez Selcal.

- Trans America dwa, tu dyspozytor w Nowym Jorku. Mamy ważną wiadomość.

Zgłoś gotowość notowania.

- Dobra, Nowy Jork - odezwał się Demerest po chwili. - Dyktuj.

- Kapitan, lot dwa - zaczął dyspozytor. - Istnieje nie potwierdzona możliwość...

Inez siedziała nadal spokojnie w kącie przy budce z hot dogami, gdy ktoś potrząsnął ją za ramię.

- Pani Guerrero! Czy to pani jest Inez Guerrero?

Spojrzała w górę. Zrozumiała, że stoi nad nią policjant, choć musiała dopiero zebrać myśli, mętne i nie uporządkowane, co zajęło jej dłuższą chwilę.

Znów nią potrząsnął i powtórzył pytanie.

- Zdobyła się na skinienie głową. Uprzytomniła sobie, że to jest inny policjant niż poprzednio. Ten był biały i ani tak delikatny, ani tak uprzejmy jak tamten.

- Idziemy, proszę pani - powiedział policjant, zaciskając rękę na jej ramieniu, aż ją zabołało, i nagłym szarpnięciem poderwał ją na nogi. - Słyszysz pani? Idziemy. Tam na górze nie mogą się na panią doczekać, szukają pani wszyscy policjanci.

W dziesięć minut później w gabinecie Mela Inez stała się ośrodkiem powszechnego zainteresowania. Zajmowała stojący na środku fotel, gdzie posadzono ją zaraz po przyjściu. Naprzeciw niej stał porucznik Ordway. Policjant, który ją przyprowadził, wyszedł.

Inni - Tania, inspektor Standish, Bunnie Vorobioff, Weatherby i kapitan Kettering na prośbę Mela zostali w gabinecie.

- Pani Guerrero, po co pani mąż leci do Rzymu? - spytał Ordway.

Inez spojrzała na niego ponuro i nie odpowiedziała. Policjant powtórzył pytanie ostrzejszym tonem.

- Pani Guerrero, proszę uważnie posłuchać. Muszę pani zadać kilka ważnych pytań. Dotyczą męża, potrzebuję więc pani pomocy. Rozumie pani?

- Nie... nie bardzo.

- Może pani nie rozumieć, po co zadaję pytania. Będzie na to czas później. Chcę tylko, żeby pomogła mi pani udzielając odpowiedzi. Dobrze? Bardzo proszę.

- Poruczniku, nie mamy do dyspozycji całej nocy - wtrącił Weatherby. - Ten samolot oddala się od nas z prędkością sześciuset mil na godzinę. Nie możemy się tak cackać.

- Proszę zostawić to mnie - odparł szorstko policjant. - Jeżeli zaczniemy wszyscy krzyczeć, potrwa to dłużej i mniej się dowiemy.

Weatherby zdradzał nadal oznaki zniecierpliwienia, ale się nie odezwał.

- Inez... mogę panią nazywać Inez? - spytał Ordway.

Skinęła głową.

- Inez, czy odpowie mi pani na pytania?

- Tak... jeżeli potrafię.

- Po co pani mąż leci do Rzymu?

- Nie wiem - odparła ze ściśniętym gardłem, nieledwie szeptem.

- Ma tam pani znajomych, krewnych?

- Nie... Dalekiego kuzyna w Mediolanie, ale nigdy się z nim nie widzieliśmy.

- Czy pani mąż korespondował z tym kuzynem?

- Nie.

- Czy umie pani podać jakiś powód, dla którego mąż wybrałby się do tego kuzyna?

- Nie, żadnego.

- Poza tym, panie poruczniku, nikt nie leciałby naszym samolotem do Rzymu, gdyby chciał dolecieć do Mediolanu - wtrąciła Tania. - Poleciałby Alitalia, bo to bezpośrednio i taniej, poza tym Alitalia też ma dzisiaj lot.

Ordway skinął głową.

- Możemy więc chyba wykluczyć tego kuzyna. Czy pani mąż prowadził jakieś interesy we Włoszech? - spytał.

Potrząsnęła przecząco głową.

- A czym się właściwie zajmuje?

- Jest... był... przedsiębiorcą.

- Jakim przedsiębiorcą?

Powoli, ale wyraźnie wracała jej przytomność umysłu.

- Prowadził różne budowy.

- Powiedziała pani "był" przedsiębiorcą. Dlaczego już nim nie jest?

- Wszystko... źle się skończyło.

- Finansowo?

- Tak, ale... czemu pan pyta?

- Proszę mi wierzyć, Inez, mam powody, żeby pytać - rzekł Ordway. - Chodzi o bezpieczeństwo pani męża, jak również innych osób. Uwierzy mi pani na słowo?

Spojrzała na niego. Popatrzyli sobie w oczy.

- Dobrze - powiedziała.

- Czy pani mąż ma kłopoty finansowe?

- Tak - odparła po krótkiej chwili wahania.

- Duże?

Wolno skinęła głową.

- Splajtował? Ma dług?

- Tak - potwierdziła znów szeptem.

- To skąd miał pieniądze na bilet do Rzymu?

- Zdaje się, że... - zaczęła. Zamierzała opowiedzieć o pierścionku, który D.O. zastawił w lombardzie, ale przypomniała sobie o kwicie sprzedaży biletu na raty. Wyjęła z torebki pomietą żółtą kartkę i podała Ordwayowi, który ją obejrzał pospołu z Weatherbym.

- Wypisany na nazwisko "Buerrero" - powiedział. - Choć podpis można odczytać różnie.

- Nazwisko Buerrero widniało początkowo na liście pasażerów - przypomniała Tania.

Ordway potrząsnął głową.

- To nie jest w tej chwili ważne, ale to stary trik, jeżeli ktoś ma zaszargane konto. Zmienia taki pierwszą literę nazwiska, żeby fatalny stan konta nie wyszedł na jaw przy sprawdzaniu, a przynajmniej nie od razu. Później, jeżeli błąd zostanie ujawniony, wina spada na tego, kto wypełniał formularz.

Obrócił się z surową miną do Inez, żółty kwit trzymał w ręku.

- Dlaczego zgodziła się pani na to wiedząc, że pani mąż popełnia oszustwo? - spytał.

- Nic o tym nie wiedziałam - zaprotestowała.

- Więc skąd pani ma ten kwit?

Zacinając się opowiedziała o tym, jak go znalazła i przyjechała na lotnisko licząc,

że przeszkodzi mężowi w odlocie.

- Więc aż do dzisiaj wieczór nie wiedziała pani, że mąż leci?

- Nie.

- Wcale?

Inez potrząsnęła głową.

- I nawet teraz nie wie pani, dlaczego leci?

Spojrzała na niego zdezorientowana.

- Nie.

- Czy zdarzało się, żeby pani mąż zachowywał się dziwnie?

Zawahała się.

- No więc, tak?

- Ostatnio czasami...

- A więc zachowywał się dziwnie?

- Tak - wyszeptwała.

- Gwałtownie?

Z ociąganiem skinęła głową.

- Pani mąż miał dziś ze sobą teczkę - rzekł cicho Ordway. - Małą dyplomatkę, której bardzo pilnował. Domyśla się pani, co w niej mogło być?

- Nie.

- Inez, powiedziała pani, że mąż był przedsiębiorcą, przedsiębiorcą budowlanym. Czy w swojej pracy posługiwał się czasem materiałami wybuchowymi?

Pytanie zostało zadane tak niedbale i bez żadnego wstępu, że słuchacze ledwo je zauważyli. Ale kiedy dotarł do nich jego sens, w gabinecie zapanowało nagle napięcie.

- O, tak. Często - odparła Inez.

- Czy pani mąż zna się dobrze na materiałach wybuchowych? - spytał Ordway po pauzie.

- Tak sędzę. Zawsze lubił ich używać. Ale... - Raptem urwała.

- Ale co, Inez?

Nagle w jej głosie pojawiła się nerwowość, której przedtem nie było.

- Ale... obchodzi się z nimi bardzo ostrożnie. - Jej wzrok obiegnął pokój. - Proszę powiedzieć... o co tu chodzi.

- Domyśla się pani, prawda? - rzekł Ordway, a kiedy nie odpowiedziała, niemal obojętnie spytał: - Gdzie pani mieszka?

Podawała mu adres mieszkania w South Side.

- Czy mąż właśnie tam spędził dzisiejsze popołudnie?

Nie na żarty już wystraszona skinęła głową, a Ordway tymczasem zwrócił się do Tani.

- Proszę mnie połączyć z miejską komendą policji - rzekł nie podnosząc głosu. - Tu jest wewnętrzny. - Zapisał numer na kartce. - Proszę powiedzieć, żeby poczekał.

Tania podeszła szybko do biurka Mela.

- Czy pani mąż trzymał jakieś materiały wybuchowe w mieszkaniu? - spytał Ordway Inez, a kiedy się zawahała, naskoczył na nią niespodziewanie ostro. - Jak dotąd mówiła pani prawdę. Niechże pani teraz nie kłamie! Trzymał czy nie?

- Tak.

- Jakie materiały?

- Trochę dynamitu... spłonki. To, co mu zostało.

- Z przedsiębiorstwa?

- Tak.

- Czy coś o nich mówił? Tłumaczył się, dlaczego je trzyma?

Inez potrząsnęła głową.

- Tylko to, że... jeśli się umie z nimi obchodzić... są bezpieczne.

- Gdzie leżały?

- Po prostu w szufladzie.

- W jakiej szufladzie?

- W sypialni.

Nagle przerażenie odmalowało się na twarzy Inez. Ordway zauważył je.

- Coś sobie pani przypomniała! Co takiego?!

- Nic!

W jej głosie i oczach była panika.

- Owszem, przypomniała sobie pani!

Ordway pochylił się nad Inez z agresywną miną. Po raz drugi tego wieczoru okazał zupełny brak życzliwości - wyłącznie opryskliwą brutalność policjanta, który chce

uzyskać odpowiedź i dopina swego.

- Niech pani nie próbuje nic ukrywać ani kłamać! - krzyknął. - To się nie uda. Co sobie pani przypomniała? - A kiedy jęknęła, dodał: - Nie ze mną takie numery! Proszę mówić!

- Dzisiaj... nie pomyślałam o tym wcześniej... te rzeczy...

- Dynamit i spłonki?

- Tak.

- Nie ma czasu! Co z nimi?

- Zniknęły! - wyszeptała.

- Mam połączenie, panie poruczniku. Czekają - powiedziała cicho Tania.

Nikt nie odezwał się słowem.

Ordway skinął głową, nie odrywając oczu od Inez.

- Czy wiedziała pani, że dziś przed odlotem pani mąż ubezpieczył się, i to na bardzo dużą sumę, podając w polisie pani nazwisko? - spytał.

- Nie, proszę pana. Przysięgam, że nic nie wiem...

- Wierzę - odparł. Zamilkł, żeby się zastanowić, a kiedy znów przemówił, jego głos zabrzmiał szorstko. - Niech pani pilnie słucha. Przypuszczamy, że pani mąż ma przy sobie te materiały wybuchowe, o których pani mówiła, że wiezie je w samolocie lecącym do Rzymu, a ponieważ nie można tego inaczej wytłumaczyć, sądzimy, że chce zniszczyć samolot, zabijając siebie i wszystkich pasażerów. Dlatego mam jeszcze jedno pytanie. Zanim pani na nie odpowie, proszę się dobrze zastanowić i pomyśleć o tych niewinnych ludziach - w tym także o dzieciach - którzy z nim lecą. Inez, zna pani swojego męża, zna go pani lepiej niż ktokolwiek. Czy on... dla pieniędzy z ubezpieczenia... dla pani... mógłby zrobić to, co powiedziałem?

Po twarzy Inez płynęły łzy. Wydawała się bliska załamania, ale powoli skinęła głową.

- Tak - potwierdziła zdławionym głosem. - Myślę, że tak.

Ordway odwrócił się. Wziął słuchawkę od Tani i cichym głosem zaczął szybko mówić. Podawał informacje, przeplatając je prośbami. Raz przerwał i obrócił się do Inez.

- Przeszukamy pani mieszkanie i jeżeli to będzie konieczne, dostaniemy nakaz rewizji. Ale prościej byłoby, gdyby się pani zgodziła. Zgadza się pani? - spytał.

- Skinęła głową w otępieniu.

- Dobrze, zgadza się - powiedział Ordway do słuchawki. - Zbierzemy dowody w pani mieszkaniu, jeżeli są - rzekł do Weatherby'ego i Bakersfelda. - A na razie niewiele możemy zrobić poza tym.

- My też nie możemy wiele zrobić, najwyżej się pomodlić - powiedział przygnębiony Weatherby. Z twarzą ściągniętą i poszarzałą zabrał się do pisania nowej wiadomości dla samolotu Złoty Okręt.

9.

Gorące zakąski, o które prosił Demerest, już zostały pilotom podane. Smakowity zestaw szybko zniknął z tacy przyniesionej przez jedną ze stewardes z kuchni dla pierwszej klasy. Demerest mruknął z uznaniem, nadgryzając placuszek z homarem i pieczarkami, posypany parmezanem.

Stewardesy prowadziły jak zwykle akację tuczenia drugiego oficera Jordana. Ukradkiem, za plecami obu kapitanów, nałożyły mu na osobny talerz dodatkową porcję zakąsek. Policzki Jordana, który manipulował właśnie przy zaworze zasilania poprzecznego, wypchane były kurzymi wątróbkami na bekonie.

Wkrótce trzech piloci, odpoczywając na zmianę w przyćmionym świetle kabiny, mieli dostać taką samą pyszną przystawkę i deser, jaką serwowano pasażerom pierwszej klasy. Z pasażerskiego menu omijały załogę tylko wino i szampan.

Trans America, jak większość towarzystw lotniczych, dokładała starań, żeby utrzymać pod chmurami znakomitą kuchnię. Odzywały się czasem głosy, że linie lotnicze, nawet międzynarodowe, powinny traktować samoloty jak środki transportu dowożące ludzi do pracy i odpowiednio dopasować poziom usług, rezygnując z wymyślnych dodatków, w tym posiłków wyższej jakości niż gotowe kanapki. Inni natomiast wyrażali przekonanie, że współczesne podróże zbyt często odbywają się “na poziomie kanapkowym”, i cieszyli się, że posiłki w samolotach podaje się elegancko, a nawet wystawnie. Rzadko kiedy wpływały skargi na obsługę kulinarną. Większość pasażerów obu klas witała posiłki jako miłe urozmaicenie lotu.

Demerest, wyszukując językiem w ustach ostatnie soczyste cząstki homara, myślał podobnie. Raptem w kabinie rozległ się głośny sygnał Selcalu, a na radiu rozbłysło światło ostrzegawcze.

Harris uniósł brwi. Już jedna rozmowa przez Selcal stanowiła dość niezwykle wydarzenie, zaś dwie w ciągu niespełna godziny to była zupełna rzadkość.

- Przydałby się nam zastrzeżony numer - odezwał się zza pleców pilotów Jordan.

- Ja odbiorę - powiedział Demerest i sięgnął ręką, żeby przełączyć odbiorniki.

Po obustronnej identyfikacji pomiędzy samolotem a ośrodkiem nowojorskim Demerest w świetle osłoniętej lampki zaczął notować. Wiadomość nadana przez

kierownika oddziału na lotnisku Lincoln zaczynała się od słów “Istnieje nie potwierdzona możliwość...” W trakcie zapisywania twarz Demeresta, na którą padał odbłask światła, stawała się coraz bardziej napięta. Na koniec potwierdził krótko przyjęcie wiadomości i zakończył rozmowę bez słowa komentarza.

Wręczył notatnik Harrisowi, który przeczytał zapisany tekst nachylając się do bocznego światła. Gwizdnął cicho i przez ramię podał notatnik Jordanowi.

Depesza kończyła się słowami: “Radzimy powrót albo lądowanie po drodze, zależnie od decyzji kapitana”.

Obaj kapitanowie wiedzieli, że należy rozstrzygnąć, kto jest dowódcą. Wprawdzie dzisiaj pilotował samolot Harris, a Demerest pełnił obowiązki drugiego pilota, to jednak Demerest jako pilot kontroler miał większe prawa, gdyby zechciał z nich skorzystać.

- Siedzisz w lewym fotelu. Na co czekamy? - spytał obcesowo w odpowiedzi na pytające spojrzenie Harrisa.

- Zawrócimy, ale szerokim, łagodnym łukiem - oznajmił Harris po krótkim zastanowieniu. - W ten sposób pasażerowie nie powinni nic zauważyć. Potem poprosimy Gwen, żeby odszukała tego faceta, który ich niepokoi. Ani ty, ani ja nie możemy w żadnym razie pojawić się w kabinie pasażerskiej, żeby go nie spłoszyć. - Wzruszył ramionami. - A potem będziemy improwizować.

- Dobra - zgodził się Demerest. - Ty będziesz zawracał, a ja zajmę się kabiną turystyczną.

Nacisnął guzik wzywający stewardesy, dając znać trzykrotnym umownym sygnałem, że prosi o przyjście Gwen.

Na paśmie radiowym, którego poprzednio używał Harris, wywołał kontrolę lotów i przekazał lapidarny meldunek.

- Mówi Trans America dwa - powiedział. - Mamy kłopoty. Prosimy o pozwolenie na powrót do Lincoln i o poprowadzenie nas stąd do Lincoln.

Po szybkim rozważeniu sytuacji Harris odrzucił możliwość lądowania w innym porcie. Ottawa, Toronto i Detroit zostały, jak poinformowano ich na odprawie, zamknięte dla ruchu lotniczego z powodu śnieżycy. Poza tym, żeby rozprawić się z niepokojącym pasażerem, potrzeba było czasu. Mieli go zyskać przez powrót do Lincoln.

Harris nie wątpił, że Demerest doszedł do takiego samego wniosku.

- Trans America dwa, zrozumiałem - odpowiedział z odległości ponad sześciu mil głos kontrolera z ośrodka kontroli lotów w Toronto. - Możesz zacząć skręt w lewo, kursem dwa, siedem, zero. Przygotuj się do zmiany wysokości - dodał po chwili.

- Zrozumiałem, Toronto. Rozpoczynamy skręt. Chcielibyśmy, żeby był szeroki i stopniowy.

- Trans America dwa. Zgoda na szeroki skręt.

Rozmowę tę, jak i inne jej podobne, prowadzono spokojnym tonem. Zarówno w powietrzu, jak i na ziemi zdawano sobie sprawę, że najczęściej osiąga się spokojem, najmniej dramatyzowaniem i zdenerwowaniem. Już na podstawie samego charakteru prośby pilota kontroler na ziemi zorientował się natychmiast, że zagraża im lub może zagrażać jakieś niebezpieczeństwo. Odrzutowce pasażerskie lecące na wysokości podróźnej nie obierają nagle powrotnego kursu bez ważnego powodu. Ale kontroler wiedział również, że w odpowiednim czasie, jeżeli będzie to konieczne, kapitan sam oficjalnie zamelduje o zagrożeniu i jego przyczynie. Na razie jednak nie wolno mu było zabierać czasu załozce, z pewnością zajętej własnymi pilnymi sprawami.

W każdym przypadku kontrola lotów udzielała pomocy bez pytania i jak najszybciej.

Już teraz prowadzono na ziemi odpowiednie przygotowania. W ośrodku kontroli lotów w Toronto, mieszczącym się w pięknym nowoczesnym budynku odległym o kilkanaście mil od granic miasta, kontroler, który przyjął meldunek od samolotu do Rzymu, przywołał inspektora. Inspektor połączył się z innymi sektorami, zwalniając drogę przed samolotem i na wszelki wypadek szlaki powietrzne znajdujące się bezpośrednio pod nim. Ośrodek w Cleveland, który wcześniej przekazał go ośrodkowi w Toronto, a teraz miał go znów przejąć, też został zaalarmowany. Powiadomiono również ośrodek chicagowski, który miał zastąpić Cleveland.

W kabinie pilotów Złotego Okrętu odbierano właśnie nową informację od kontroli lotów.

- Zaczynij schodzić na pułap dwa, osiem, zero. Zamelduj opuszczenie pułapu trzy, trzy, zero.

- Ośrodek Toronto, tu Trans America dwa. Zaczynamy schodzić - potwierdził Harris.

Na jego polecenie drugi oficer Jordan zameldował dyspozytorowi linii Trans America przez radio decyzję o powrocie.

Drzwi kabiny otworzyły się i weszła Gwen.

- Jeżeli chodzi o zakąski, przykro mi, ale więcej nie dostaniecie - powiedziała. - Na wypadek gdyby umknęło to waszej uwadze, przypomnę, że wieziemy trochę pasażerów.

- Twoją niesubordynacją zajmę się potem - odparł Demerest. - W tej chwili - dodał małpując angielski akcent Gwen - mamy drobny kłopot.

Od czasu nadejścia przed kilkoma minutami depeszy od Weatherby'ego na pozór niewiele się zmieniło w kabinie pilotów. A jednak panująca tu przedtem ledwo uchwytna atmosfera rozluźnienia znikła. Pomimo okazywanego opanowania trzej członkowie załogi zachowywali zawodową czujność i najwyższe skupienie, wyczuwając w sobie nawzajem dostrojenie się do sytuacji. Po to, żeby osiągnąć zdolność takiego właśnie szybkiego reagowania, pilot szkolił się przez wiele lat, gromadząc doświadczenie na długiej drodze prowadzącej do fotela kapitańskiego. Samo latanie - kierowanie samolotem - nie jest trudne do opanowania. Pilotom zawodowym płacono wysokie pensje za ich zaradność, za sztukę pilotażu, za ogólną wiedzę zawodową. Demerest, Harris i w mniejszym stopniu Jordan sięgali właśnie do tych zasobów. Jak dotąd w samolocie nie było sytuacji krytycznej, a gdyby szczęście dopisało, mogło wcale do niej nie dojść. Ale oni byli psychicznie przygotowani na najgorsze.

- Chcę, żebyś odnalazła pewnego pasażera - powiedział Demerest do Gwen. - Nie może się zorientować, że go szukasz. Mamy jego rysopis. Najlepiej sama przeczytaj.

Wręczył jej notatnik z zapisaną wiadomością. Podeszła bliżej i podsunęła notatnik pod osłoniętą lampkę przy jego fotelu.

Samolot zakołysał się lekko i Gwen musnęła ręką ramię Demeresta. Czuł jej bliskość i delikatny zapach znajomych perfum. Spoglądając w bok widział w półmroku jej profil. Czytała z miną poważną, ale nie wystraszoną. Przypomniało mu to o jej sile, którą tak podziwiał wcześniej tego wieczoru, ani trochę nie ujmującej jej kobiecości. Przemknęła mu przez głowę myśl, że dziś dwukrotnie wyznała mu miłość. Zastanawiał się wówczas, czy sam był kiedyś naprawdę zakochany. Gdy się trzyma mocno na wodzy swoje uczucia, nie jest się tego pewnym do końca. Ale instynkt podpowiadał mu, że

nigdy nie dozna uczucia bardziej zbliżonego do miłości niż to, co czuł w tej chwili do Gwen.

Gwen przeczytała wiadomość ponownie, tym razem wolniej.

Ogarnął go przyływ dzikiego gniewu na nowe okoliczności, zmuszające ich - jego i Gwen - do odłożenia planów związanych z Neapolem. Opanował się jednak. Musiał się teraz zająć wyłącznie swoimi obowiązkami. Poza tym obecne wypadki oznaczały jedynie niewielką, być może dobową zwłokę po powrocie do Lincoln, w końcu jednak lot musiał się odbyć. Do głowy mu nie przyszło, że mogłoby się nie udać szybkie zlikwidowanie zagrożenia bombą albo, że nie skończy się ono bezproblemowo, jak większość takich przypadków.

Siedzący obok Harris nadal prowadził samolot po łagodnym łuku, w minimalnym przechyle. Był to idealny łuk, precyzyjnie wykonany, jak wskazywały znajdujące się przed oboma pilotami igłowo-kulkowe chyłomierze, pradiadkowie współczesnych instrumentów pokładowych, używane nadal w nowoczesnych odrzutowcach, tak jak korzystał z nich Lindbergh w swoim Spirit of Saint Louis i samoloty z odległej przeszłości. Igła przechylała się, kulka tkwiła nieruchomo pośrodku. Tylko kompas i żyroskop zdradzały rozmiary łuku i to, że samolot zawraca o sto osiemdziesiąt stopni. Harris oświadczył wcześniej, że pasażerowie nie zorientują się, że kurs został zmieniony na przeciwny i nie mylił się. Chyba że ktoś wyglądający przez okno kabiny przypadkiem znalazłby się na położeniu gwiazd i księżyca w stosunku do zachodniego i wschodniego kursu. Dostrzegłby wówczas zmianę, ale było to konieczne ryzyko. Na szczęście nikt nie mógł zobaczyć i rozpoznać miast, ponieważ ziemię zasłaniały chmury. Harris zaczął już także wytracać wysokość. Dziób samolotu lekko się obniżył, a przepustnice zostały minimalnie zdławione, w związku z czym ton silników zmienił się nie bardziej, niż to się zwykle zdarzało w czasie lotu. Nie zwracając uwagi na Gwen i Demeresta skupiony Harris prowadził samolot z podręcznikową dokładnością.

Gwen oddała notatnik.

- Idź i ustal, gdzie siedzi. Zorientuj się, czy widać tę teczkę i czy jest szansa, żeby mu ją odebrać. Żaden z nas, jak wiesz, nie może się tam pokazać, przynajmniej na razie, żeby go nie spłoszyć - powiedział Demerest.

- Tak, rozumiem - odparła Gwen. - Ale ja też nie potrzebuję tam iść.

- Dlaczego?

- Wiem, gdzie siedzi. W czternastym rzędzie, fotel A - powiedziała cicho.

Demerest przyjrzał jej się badawczo.

- Nie muszę ci mówić, że to ważne. Jeżeli masz jakiegokolwiek wątpliwości, idź tam i upewnij się - rzekł.

- Nie mam wątpliwości.

Wyjaśniła, że pół godziny temu, po podaniu kolacji w pierwszej klasie, poszła na tył pomóc koleżankom w klasie turystycznej. Jeden z pasażerów, z lewej strony przy oknie, drzemał. Kiedy się do niego odezwała, natychmiast się ocknął. Trzymał na kolanach małą teczkę, więc zaproponowała mu, że ją weźmie albo żeby ją odłożył na czas posiłku. Odmówił. Trzymał dalej teczkę na kolanach. Zwróciła uwagę, że ściska ją tak, jakby miał w niej coś cennego. Potem, zamiast opuścić blat z oparcia fotela przed sobą, użył teczki, nie zdejmując jej z kolan, jako podstawki dla tacy. Przyzwyczajona do dziwactw pasażerów, przestała o tym myśleć, choć samego człowieka dobrze zapamiętała. Rysopis podany w depeszy pasował do niego jak ulał.

- Poza tym zapamiętałam go dlatego, że siedzi przy naszej starszce gapowicze.

- Powiadasz, że przy oknie?

- Tak.

- Będzie trudniej... sięgnąć i chwycić teczkę.

Demerest pomyślał o fragmencie depeszy od Weatherby'ego: "Jeżeli podejrzenie jest słuszne, prawdopodobnie gdzieś przy teczce znajduje się łatwo dostępny spust. Dlatego przy próbie odebrania teczki siłą należy zachować największą ostrożność". Domyślał się, że również Gwen rozważyła taką ewentualność.

Dopiero teraz przeszkodziło mu w myśleniu uczucie - nie strachu, lecz niepewności. Strach mógł przyjść później, ale jeszcze go nie odczuwał. Czy to możliwe, żeby zagrożenie okazało się czymś więcej niż tylko zagrożeniem? Wiele razy myślał, a nawet rozmawiał o podobnej sytuacji, ale nie przypuszczał nigdy, że coś takiego mu się przydarzy.

Harris wychodził z łuku równie łagodnie, jak w niego wszedł. Lecieli teraz dokładnie w przeciwną stronę.

Znów rozległ się melodyjny sygnał Selcalu. Demerest skinął na Jordana, który

przełączył oba radionadajniki, zgłosił się i zaczął notować wiadomość.

Harris rozmawiał ponownie z ośrodkiem kontroli lotów w Toronto.

- Zastanawiam się, czy dałoby się usunąć dwójkę pasażerów, którzy siedzą przy nim - rzekł Demerest do Gwen. - Tak, żeby w tym półrzędzie został tylko on. Wtedy któryś z nas mógłby zająć go z tyłu, nachylić się i porwać teczkę.

- Nabierze podejrzeń - odparła z naciskiem Gwen. - Jestem tego pewna. Już teraz jest zdenerwowany. Z chwilą kiedy ich stamtąd zabierzemy, niezależnie od tego, jaki podamy powód, poczuje, że coś się święci, i będzie nas obserwował, czekał.

Drugi oficer podał Demerestowi przekazaną przez Selcal depezę, którą zanotował. Pochodziła od Weatherby'ego. W świetle osłoniętej lampki Gwen i Demerest odczytali ją razem. Brzmiała:

- "Nowe informacje wskazują, że obecnie jest nie tylko możliwe, ale wysoce prawdopodobne, powtarzam: wysoce prawdopodobne, że pasażer Guerrero ma przy sobie bombę. Pasażer jest psychicznie nie zrównoważony, gotów na wszystko. Powtarzam poprzednie ostrzeżenie, żeby zachować największą ostrożność. Powodzenia".

- Podoba mi się to ostatnie słówko. Jak to miło z ich strony, że nam tego życzą - powiedział Jordan.

- Zamknij się! - rzekł szorstko Demerest.

Przez kilka sekund, oprócz zwykłych odgłosów kabiny pilotów, zapanowała cisza.

- Gdyby w jakiś sposób... - zaczął Demerest - gdyby w jakiś sposób dało się go podejść tak, żeby puścił teczkę, w kilka sekund dostalibyśmy ją w ręce, a potem usunęli... gdybyśmy się uwinęli, wystarczyłyby dwie sekundy.

- Nie chciał jej nawet odłożyć... - przypomniała Gwen.

- Wiem, wiem! Tak sobie tylko myślę. - Demerest urwał. - Zastanówmy się jeszcze raz. Pomiedzy przejściem a Guerrero siedzi dwoje pasażerów. Jeden to...

- Mężczyzna, przy samym przejściu. W środku ta staruszka, pani Quonsett. I Guerrero.

- Więc babcia siedzi u jego boku. Tuż przy teczce.

- Tak, ale co z tego? Nawet gdybyśmy jej o tym powiedzieli, przecież nie mogłaby...

- Nic jej jeszcze nie mówiłaś? - spytał ostro. - Nie wie, że ją nakryliśmy?

- Nie. Zabroniłeś mi mówić.

- Chciałem się tylko upewnić.

Znów umilkli i Demerest zastanawiał się w skupieniu, rozważając różne możliwości.

- Mam pomysł - rzekł wreszcie. - Może nie wyjść, ale w tej chwili nie ma lepszego. Posłuchaj, powiem ci dokładnie, co masz zrobić.

W kabinie turystycznej większość pasażerów skończyła kolację i stewardesy nie zwlekając zbierały tace. Posiłek zakończono szybciej niż zazwyczaj. Stało się tak między innymi dlatego, że z powodu opóźnionego odlotu niektórzy pasażerowie zjedli na dworcu i teraz ze względu na późną porę albo zrezygnowali z kolacji, albo jedli niewiele.

- Czy mogę już zabrać tace państwa? - spytała energiczna jasnowłosa stewardesa z klasy turystycznej stojąc przy fotelach, gdzie pani Ada Quonsett gawędziła nadal z nowym znajomym, oboistą.

- Tak, proszę - odparł muzyk.

Pani Quonsett uśmiechnęła się ciepło.

- Dziękuję, złotko - powiedziała. - Ja też już skończyłam. Bardzo mi smakowało.

Ponurak siedzący po jej lewej ręce oddał tacę bez słowa.

Dopiero wtedy starsza pani z San Diego spostrzegła drugą stewardesę, która stała w przejściu.

Pani Quonsett widziała ją już kilkakrotnie i wydawało jej się, że to ona kieruje pozostałymi dziewczętami. Miała kruczoczarne włosy, ładną, pociągłą twarz i ciemne oczy, które w tej chwili patrzyły chłodno prosto na nią, Adę Quonsett.

- Przepraszam. Zechce pani okazać bilet?

- Bilet? Ależ naturalnie.

Pani Quonsett udała zaskoczoną, choć natychmiast domyśliła się, o co chodzi. Z pewnością podejrzewano lub wiedziano, że podróżuje na gapę. Ale nigdy nie poddawała się łatwo i nawet teraz wytrzymała koncept. Pytanie, ile wie ta dziewczyna?

Otworzyła torebkę i udawała, że przeszukuje znajdujące się w niej dokumenty.

- Wiem, że go miałam, kochanie. Gdzieś tu musi być. - Podniosła głowę z niewinną miną. - Chyba że bileter zabrał mi go przy wsiadaniu. Może go zatrzymał, a ja

nie zauważyłam.

- Na pewno tego nie zrobił - oświadczyła Gwen. - Jeżeli to bilet w obie strony, to ma pani kupon na powrotny lot. A jeśli w jedną stronę, to jego odcinek i okładki.

- Tak, to rzeczywiście dziwne... - odparła pani Quonsett dalej grzebiąc w torebce.

- Może ja spojrzę? - zaproponowała chłodno Gwen. Od początku rozmowy nie okazywała ani odrobiny życzliwości, z jaką zwykle zwracała się do pasażerów. - Jeżeli bilet jest w torebce, to go znajdę - dodała. - A jeśli nie, oszczędzi nam to czasu.

- W żadnym razie - odparła surowo pani Quonsett, dodając łagodniejszym tonem:
- Rozumiem pani najlepsze intencje, kochanie, ale mam tu osobiste dokumenty. Jako Angielka powinna pani uszanować moje rzeczy osobiste. Jest pani Angielką, prawda?

- Jestem czy nie jestem, to nie ma nic do rzeczy. Mówimy teraz o pani bilecie. Jeżeli w ogóle go pani ma - powiedziała Gwen głośniej, aż usłyszano ją w kilku sąsiednich rządach. Pasażerowie zaczęli odwracać głowy.

- Ależ ja mam bilet. Rzec tylko w tym gdzie - odrzekła pani Quonsett z ujmującym uśmiechem. - A to, że jest pani Angielką, rozpoznałam natychmiast, jak tylko się pani odezwała. Dzięki Anglikom, takim jak pani, nasz język brzmi zachwycająco. Szkoda, że tak niewielu Amerykanów potrafi ładnie mówić. Mój mąż nieboszczyk powiadał...

- Nieważne, co mówił. Co z pani biletem?

Gwen z trudem przychodziło tak szorstkie i niemiłe zachowanie. Gdyby wszystko odbywało się normalnie, potraktowałaby tę staruszkę stanowczo, ale przyjaźnie i pogodnie. Niechętnie również odnosiła się z góry do osoby ponad dwa razy starszej od siebie. Ale zanim opuściła kabinę pilotów, Vernon wydał jej wyraźne polecenia.

Pani Quonsett obruszyła się.

- Jestem wobec pani cierpliwa, młoda damo - powiedziała. - Ale kiedy znajdę bilet, nie omieszkam wypowiedzieć się na temat pani manier...

- Co pani powie, pani Quonsett - rzekła Gwen. Spostrzegła, że starsza pani drgnęła na dźwięk swojego nazwiska i zmiękła za fasadą afektowanej pozy. - Nazywa się pani Ada Quonsett, prawda? - pytała dalej.

Staruszka przytknęła do ust koronkową chusteczkę i westchnęła.

- Skoro pani wie, nie mam co zaprzeczać - powiedziała.

- Tak, ponieważ wiemy o pani wszystko. Ma pani imponujący dorobek.

Rozmowie przyglądało się i przysłuchiwało coraz więcej pasażerów. Kilku wstało z foteli i podeszło bliżej. Ich twarze wyrażały współczucie dla starszej pani i naganę dla Gwen.

- Jeżeli to jakieś nieporozumienie, to może mógłbym pomóc... - wtrącił zaniepokojony sąsiad pani Quonsett, który siedział koło przejścia i rozmawiał z nią, kiedy przyszła Gwen.

- To żadne nieporozumienie. Czy pan jest z tą panią? - spytała Gwen.

- Nie.

- To zupełnie niepotrzebnie się pan martwi.

Do tej pory Gwen umyślnie nie spojrzała wprost na pasażera siedzącego najdalej od przejścia, przy samym oknie, o którym wiedziała, że to Guerrero. On też na nią nie spojrzał, choć z pochylenia głowy poznała, że pilnie słucha wszystkiego, co się mówi. Zaobserwowała też dyskretnie, że nie wypuszcza z rąk leżącej na kolanach teczki. Na myśl o tym, co może w niej być, przeszył ją lodowaty dreszcz przerażenia. Zadrzała w przeczuciu czegoś strasznego. Chciała uciec, wrócić do kabiny pilotów i powiedzieć Vernonowi, żeby sam się tym zajął, ale nie zrobiła tego i chwila słabości minęła.

- Powiedziałam, że wiemy o pani wszystko, i jest to prawda - zapewniła panią Quonsett. - Złapano panią dziś bez biletu w naszym samolocie z Los Angeles. Zatrzymano panią, ale udało się pani uciec. Potem za pomocą kłamstwa dostała się pani na ten samolot.

- Skoro tyle wiecie, albo zdaje się wam, że wiecie, spieranie się nic nie da - odparła pogodnie staruszka. Powiedziała sobie w duchu, że martwienie się teraz nic jej nie pomoże, w końcu spodziewała się, że ją złapią. Przynajmniej zdążyła przeżyć przygodę i zjeść dobrą kolację. Zresztą, jakie to ma znaczenie? Ta rudowłosa na lotnisku Lincoln przyznała przecież, że linie lotnicze nigdy nie podają do sądu pasażerów na gapę. Ogarnęła ją ciekawość, co teraz nastąpi.

- Czy zawrócimy? - spytała.

- Aż tak ważna pani nie jest. Po wylądowaniu we Włoszech przekazemy panią tamtejszym władzom.

Demerest przestrzegał ją, żeby dała ludziom do zrozumienia, że samolot leci

nadal do Rzymu, a w żadnym razie nie zdradziła, że zawrócili i lecą z powrotem. Wymógł też na niej, żeby potraktowała szorstko starszkę, co wcale nie sprawiło jej przyjemności. Musiała jednak zrobić wrażenie na Guerrero, aby umożliwić Demerestowi następne posunięcie.

Chociaż Guerrero nic o tym nie wiedział, całe to przedstawienie odbywało się wyłącznie dla niego.

- Pójdzie pani ze mną - rozkazała Gwen. - Kapitan otrzymał wiadomość o pani i musi złożyć meldunek. Przedtem jednak chce się z panią widzieć. Mógłby pan przepuścić panią? - zwróciła się do pasażera siedzącego koło przejścia.

- Kapitan chce się ze mną zobaczyć? - spytała starsza pani, dopiero teraz zdradzając oznaki zdenerwowania.

- Tak. A on nie lubi czekać.

Pani Quonsett z wahaniem odpięła pas. Zmartwiony oboista wstał, żeby ją przepuścić. Gwen ujęła ją pod rękę i poprowadziła naprzód, czując utkwione w sobie nieprzyjazne spojrzenia.

Powstrzymała odruch, żeby odwrócić się i sprawdzić, czy człowiek z teczką też na nią patrzy.

- To ja jestem kapitan Demerest - przedstawił się Vernon. - Proszę wejść, najdalej jak pani może. Gwen, zamknij drzwi, zobaczymy, czy wszyscy się zmieszczą. - Uśmiechnął się do pani Quonsett. - Niestety, kabiny pilotów nie są przystosowane do przyjmowania gości.

Starsza pani patrzyła na niego wyteżając wzrok. Po jasno oświetlonej kabinie pasażerskiej, z której właśnie przyszła, jej oczy nie przywykły jeszcze do półmroku panującego w kabinie pilotów. Widziała jedynie ciemne sylwetki siedzące w fotelach, otoczone dziesiątkami połyskujących czerwono tarcz. Ale głos, który usłyszała, był niewątpliwie życzliwy. Przygotowała się na coś zupełnie innego.

Jordan podniósł boczną podpórkę pustego fotela za Harrisem, a Gwen delikatnie, zupełnie inaczej niż przed kilkoma minutami, poprowadziła do niego starszkę.

Jeszcze nie weszli w strefę turbulencji, dzięki czemu łatwo się było poruszać. Choć stale tracili wysokość, znajdowali się wciąż nad burzą śnieżną i mimo że samolot osiągnął prędkość pięciuset mil na godzinę, posuwał się tak gładko, jakby płynął po

spokojnym, nie wzburzonym morzu.

- Pani Quonsett, proszę zapomnieć o tym, co się przed chwilą zdarzyło - powiedział Demerest. - Nie dlatego panią tu przyprowadzono. Byłaś bardzo niemiła? - spytał Gwen.

- Niestety, tak.

- Pani Meighen wykonywała moje polecenia. Kazałem jej zrobić dokładnie to, co zrobiła. Wiedzieliśmy, że pewna osoba będzie się temu przyglądała i przysłuchiwała. Chcieliśmy, żeby to wyglądało autentycznie, musieliśmy mieć wiarygodny powód do tego, żeby panią tu przyprowadzić.

Pani Quonsett coraz wyraźniej widziała potężną, ciemną postać siedzącego po prawej ręce pilota, który do niej mówił. Dostrzegając częściowo jego twarz, pomyślała, że jest miły. Oczywiście nie miała na razie pojęcia, o czym mówi. Rozejrzała się. Wszystko tu wydawało się interesujące. W kabinie pilotów znalazła się po raz pierwszy w życiu. Nie przypuszczała, że to takie małe pomieszczenie i że jest tu tak ciasno. Było też ciepło i trzech pilotów, których teraz już widziała dobrze, siedzieli w koszulkach. Pomyślała, że naprawdę będzie miała co opowiadać córce w Nowym Jorku, jeżeli w ogóle tam dotrze.

- Babciu, czy jest pani strachliwa? - spytał ten, który przedstawił się jako kapitan.

Pytanie wydało jej się dziwne i przez chwilę zastanawiała się nad nim, zanim odpowiedziała.

- Raczej nie. Czasem się denerwuję, ale nie tak jak dawniej. Z wiekiem człowiek coraz mniej się boi.

Kapitan przypatrywał się jej badawczo.

- Postanowiłem powiedzieć pani o czymś i poprosić o pomoc. - Nie mamy wiele czasu, więc zrobię to szybko. Czy zwróciła pani uwagę na pasażera siedzącego w kabinie obok pani, przy oknie?

- Chudego, z wąsikami?

- Tak. Właśnie tego - potwierdziła Gwen.

Pani Quonsett skinęła głową.

- Dziwny człowiek - powiedziała. - Do nikogo się nie odzywa i nie wypuszcza z rąk swojej walizeczki. Chyba ma jakieś zmartwienie.

- My też mamy zmartwienie - rzekł cicho Demerest. - Podejrzewamy, że trzyma w tej teczce bombę. Chcemy mu ją odebrać. Dlatego potrzebuję pani pomocy.

Pani Quonsett pomyślała, że w kabinie pilotów zaskoczył ją między innymi panujący tu spokój. W ciszy, która zapadła po ostatnich słowach, słyszała zdania płynące z głośnika w suficie, blisko fotela, na którym siedziała.

- Trans America dwa, tu ośrodek Toronto. Jesteś piętnaście mil od radiolatarni w Kleinburgu. Podaj swoją wysokość i powiedz, co zamierzasz.

- Trans America dwa do ośrodka w Toronto. Opuszczamy pułap dwa, dziewięć, zero - odpowiedział pilot, którego twarzy nie widziała, siedzący w drugim, lewym, fotelu. - Chcemy schodzić powoli aż do następnego zgłoszenia. Nie zmieniliśmy zamiaru powrotu i lądowania w Lincoln.

- Zrozumiałem, Trans America. Zwalniamy ci drogę. Możesz dalej powoli schodzić.

Trzeci pilot przy małym stoliku na prawo od niej, siedzący przed jeszcze innymi tarczami, nachylił się do tego, który przed chwilą mówił.

- Według moich obliczeń została nam jeszcze godzina siedemnaście minut lotu. Uwzględniłem podane wiatry, ale jeżeli front przesunął się szybciej, niż przewidywano, możemy dolecieć prędzej.

- To znaczy, że wracamy? - spytała pani Quonsett, z trudem opanowując podniecenie.

Demerest skinął głową.

- Ale oprócz nas wie o tym tylko pani - powiedział. - Na razie musi pani utrzymać to w tajemnicy, zwłaszcza zaś nie może się o tym dowiedzieć Guerrero, ten z teczką.

Czy ja śnię, czy dzieje się to naprawdę, pomyślała z zapartym tchem pani Quonsett. To takie ekscytujące, jak jakiś film w telewizji. Trochę też co prawda przerażające, ale postanowiła o tym nie myśleć. Najważniejsze, że bierze w tym wszystkim udział, kuma się z kapitanem, że została dopuszczona do tajemnic. Co też powiedziałaaby na to jej córka?!

- A więc pomoże nam pani?

Ależ naturalnie. Chce pan pewnie, żebym spróbowała odebrać mu tę teczkę...

- Nie! - zaprzeczył Demerest. Obrócił się i przechylił przez oparcie fotela, żeby

podkreślić wagę swoich słów.

- Nie wolno pani tknąć tej teczki ani nawet przysunąć do niej ręki.

- Skoro pan tak mówi, to dobrze - zgodziła się potulnie pani Quonsett.

- Tak właśnie mówię. I proszę pamiętać, to bardzo ważne, żeby Guerrero nie orientował się, że wiemy o teczce i o tym, co w niej jest. A teraz powiem pani dokładnie, co ma pani robić po powrocie do kabiny. Proszę słuchać uważnie.

Kiedy skończył, starsza pani pozwoliła sobie na lekki, przelotny uśmiech.

- O tak, tak, to dla mnie nic trudnego - zapewniła.

Podniosła się z fotela, a gdy Gwen miała już otworzyć drzwi, Demerest zagadnął:

- Chciałem jeszcze spytać o ten lot na gapę z Los Angeles. Po co leciała pani do Nowego Jorku?

Odpowiedziała mu, jak to czuje się czasem samotna mieszkając na Wybrzeżu Zachodnim i pragnie wtedy odwiedzić córkę mieszkającą z mężem na wschodzie kraju.

- Babciu - powiedział Demerest - jeżeli nam się to uda, przyrzekam, że nie tylko nic pani nie zrobią, ale jeszcze Trans America zafunduje pani bilet pierwszej klasy do Nowego Jorku i z powrotem.

Panią Quonsett ogarnęło takie wzruszenie, że omal się nie rozplakała.

- Och, dziękuję panu! Dziękuję!

Aż zabrakło jej słów, choć zdarzało się to rzadko.

Co za nadzwyczajny człowiek, pomyślała, taki miły, taki kochany!

Szczere wzruszenie, z jakim opuszczała kabinę pilotów, pomogło pani Quonsett przejść przez kabinę pierwszej klasy, a potem turystyczną. Przytrzymywana mocno za ramię i popychana przez Gwen, szła przytykając do oczu koronkową chusteczkę i dając rozdierający serce i wiarygodny pokaz głębokiej rozpacz. Przypomniała sobie, niemal radośnie, pomimo łez, że jest to już dziś jej drugi występ. Pierwszy, bardzo przekonujący, kiedy udawała chorą, dała na dworcu przed młodym kontrolerem Peterem Coakleyem. Czemu więc teraz miałyby być gorsza?

Swoją rolę odegrała z takim autentyzmem, że jeden z pasażerów z oburzeniem spytał Gwen:

- Proszę pani, nie wiem, co zrobiła ta pasażerka, ale jak pani może być taka niegrzeczna?

- Proszę się nie wtrącać - odparła opryskliwie Gwen, wiedząc, że może już ją usłyszeć Guerrero.

Kiedy weszły do kabiny turystycznej, Gwen zaciągnęła zasłonę w przejściu oddzielającym od siebie te dwie klasy. Przewidywał to plan Vernona. Oglądając się w stronę dziobu, widziała lekko uchylone drzwi kabiny pilotów. Wiedziała, że Vernon stoi za nimi i patrzy. Natychmiast po zaciągnięciu zasłony pomiędzy klasą pierwszą a turystyczną miał ruszyć i stanąć za nią, obserwując wszystko przez szparę, której nie omieszkała zostawić, a potem w odpowiednim momencie odciągnąć zasłonę i szybko podbiec.

Na myśl o tym, co - bez względu na wynik - nastąpi w ciągu kilku najbliższych minut, ponownie zdjął ją zimny strach, ogarnęło niejasne przecucie. I tym razem przewyciężyła je. Przypominając sobie o własnej odpowiedzialności wobec załogi i pasażerów, którzy nie mieli pojęcia o dramacie rozgrywającym się pośród nich, doprowadziła panią Quonsett do jej fotela.

Guerrero rzucił im jedno krótkie spojrzenie. Gwen spostrzegła, że teczka dyplomata nadal spoczywa na jego kolanach i że Guerrero trzyma na niej ręce. Kiedy się zbliżały, siedzący od zewnątrz oboista wstał. Z pełną współczucia miną usunął się na bok, żeby przepuścić starszą panią. Gwen dyskretnie stanęła przed nim, zagradzając mu drogę do siedzenia. Fotel koło przejścia musiał pozostać wolny aż do chwili, kiedy ona sama usunie się z drogi. Kątem oka spostrzegła, że coś poruszyło się w szparze, którą zostawiła w zasłonie. A więc Vernon był już na swoim miejscu, gotów do akcji.

- Błagam! - powiedziała pani Quonsett, która wciąż jeszcze stała w przejściu, zwracając się do Gwen proszącym, płaczącym głosem. - Zaklinam panią, niech pani poprosi kapitana, żeby się jeszcze zastanowił. Nie chcę, żeby mnie przekazano policji włoskiej...

- Trzeba było pomyśleć o tym wcześniej - odparła szorstko Gwen. - Poza tym ja nie jestem od tego, żeby mówić kapitanowi, co ma robić.

- Ale może go pani chociaż poprosić! On pani wysłucha.

Guerrero obrócił głowę, przyjrzał się temu, co się dzieje, i znów się odwrócił.

Gwen chwyciła starszą panią za rękę.

- Radzę pani zająć swoje miejsce! - powiedziała.

- Proszę tylko, żebyście mnie nie zostawiali - zaczęła zawodzić pani Quonsett. - I nie oddawali mnie policji w obcym kraju!

- Czy nie widzi pani, że ta pani jest zdenerwowana? - zaprotestował zza pleców Gwen oboista.

- Proszę się nie wtrącać - odparła ostro Gwen. - Jej tu w ogóle nie powinno być. Leci na gapę.

- Nic mnie to nie obchodzi - rzekł z oburzeniem oboista. - Tak czy owak, jest to starsza pani.

Nie zwracając na niego uwagi Gwen pchnęła panią Quonsett, która aż się zatoczyła.

- Słyszała pani! Niech pani siada i się uspokoi.

Pani Quonsett osunęła się na fotel.

- To boli! Boli! - krzyknęła.

Kilku pasażerów zerwało się na nogi protestując.

Guerrero nadal patrzył przed siebie. Gwen zauważyła, że ręce trzyma cały czas na teczce.

Pani Quonsett znów zajęczała.

- Histeryzuje pani - powiedziała chłodno Gwen.

Zmuszając się do tego, co miała zrobić, pochyliła się nad fotelami i mocno uderzyła panią Quonsett w twarz. Kłaśnięcie rozległo się w całej kabinie. Pasażerów zatkalo. Pozostałe dwie stewardesy patrzyły z niedowierzaniem. Oboista chwycił Gwen za rękę. Oswobodziła się błyskawicznie.

To, co nastąpiło potem, odbyło się tak szybko, że nawet znajdujący się najbliżej świadkowie wypadków nie byli pewni ich kolejności.

Pani Quonsett nie wstając z fotela obróciła się w lewo do Guerrero.

- Proszę pana, niech mi pan pomoże! Niech mi pan pomoże! - zawołała.

Siedział nieporuszony, z kamienną twarzą.

Udając żal i strach, histerycznie zarzuciła mu ręce na szyję krzycząc:

- Ja pana proszę, proszę pana!

Guerrero obrócił się, usiłując się wyrwać. Bezskutecznie. Pani Quonsett jeszcze mocniej oplotła rękoma jego szyję.

- Niech mi pan pomoże! - wołała.

Z poczerwieniałą twarzą, bliski uduszenia Guerrero podniósł ręce, żeby ją od siebie oderwać. W błagalnym geście staruszka puściła jego szyję i złapała go za ręce.

Jednocześnie Gwen schyliła się w stronę ostatniego siedzenia w rzędzie, sięgnęła ręką i jednym płynnym ruchem, niemal bez pośpiechu, chwyciła mocno teczkę i zabrała ją z kolan Guerrero. W chwilę potem teczka znalazła się w przejściu poza jego zasięgiem, a Guerrero oddzielała od niej żywa zaporą nie do przebycia, którą tworzyły stewardesa i staruszka.

Zasłona w przejściu do pierwszej klasy odsunęła się. Wybiegł stamtąd, imponujący w swoim mundurze, Demerest.

Z wyrazem ulgi na twarzy wyciągnął rękę po teczkę.

- Świetna robota, Gwen. Daj mi ją - powiedział.

Gdyby szczęście dopisało dalej, to incydent ten, poza koniecznością zajęcia się potem Guerrero, mógłby się na tym zakończyć. Przeszkodził temu jednak niejaki Marcus Rathbone.

Do tego momentu siedzący w czternastym rzędzie w fotelu D po drugiej stronie przejścia Rathbone był anonimowym pasażerem, którego nikt nie brał pod uwagę. Chociaż inni nie dostrzegali jego istnienia, on sam, nadęty i zarozumiały, zajmował się wyłącznie własną osobą.

Mieszkał w małym miasteczku w stanie Iowa, gdzie był drobnym kupcem. Zwany przez sąsiadów krytykantem Marcus Rathbone zawsze przeciwstawiał się wszystkiemu, co robili lub proponowali inni. Jego akcje, mniejsze i większe, przeszły do legendy. Dotyczyły między innymi doboru książek w miejscowej bibliotece, planu założenia anteny zbiorczej, kar stosowanych wobec jego syna w szkole i koloru farby do pomalowania budynku publicznego. Na krótko przed wyruszeniem w podróż doprowadził do odrzucenia proponowanego zarządzenia w sprawie oznakowań, które upiększyłyby główną ulicę miasta. Nie pamiętano natomiast, żeby kiedykolwiek zaproponował coś konstruktywnego.

Inną osobliwością Rathbone'a była pogarda dla kobiet, w tym również dla własnej żony. Nie występował nigdy w ich obronie, w związku z czym wcale się nie przejął upokorzeniem pani Quonsett; oburzyło go za to pochwycenie przez Gwen teczki

Guerrero.

W oczach Rathbone'a stewardesa symbolizowała umundurowanego urzędnika w kobiecym wydaniu, naruszającego prawa zwykłego pasażera, takiego jak on. Oburzony, wstał z fotela i wkroczył pomiędzy Gwen a Demeresta.

W tej samej chwili Guerrero, zaczerwieniony i bełkoczący coś niezrozumiale, wydostał się ze swego fotela i z objęć pani Quonsett. Kiedy znalazł się w przejściu, Rathbone wyrwał teczkę Gwen i z grzecznym ukłonem zwrócił właścicielowi. Guerrero z wściekłością w oczach złapał teczkę.

Demerest rzucił się do niego, ale za późno. Próbował dosięgnąć Guerrero, ale nie zdołał, bo wąskie przejście zostało zatarasowane przez Gwen, Rathbone'a i oboistę. Guerrero przecisnął się obok nich i pobiegł na tył samolotu. Pasażerowie poderwali się z miejsc.

- Zatrzymać go! On ma bombę! - zawołał Demerest w rozpacz.

Jego okrzyk wywołał przeraźliwe wrzaski i masową ucieczkę z foteli, co jeszcze bardziej zablokowało przejście. Jedyne Gwen, która torowała sobie drogę przeciskając się, popychając i drapiąc, utrzymała się blisko Guerrero.

Na końcu kabiny przypominający osaczone zwierzę Guerrero odwrócił się. Od ogona samolotu dzieliły go już tylko trzy toalety. Światelka nad nimi pokazywały, że dwie są wolne, jedna zajęta. Stojąc plecami do nich Guerrero trzymał teczkę przed sobą, jedną dłonią uchwyciwszy rączkę, drugą zaś widoczną pod spodem pętlę ze sznurka.

- Nie ruszać się! Nie podchodzić! - syknął groźnie przez zaciśnięte zęby.

- Niech pan posłucha, Guerrero! Słyszysz mnie pan! Niech pan posłucha? - krzyknął ponownie Demerest nad głowami ludzi.

Na chwilę zapadła cisza, wszyscy znieruchomieli. Rozlegał się tylko jednostajny jęk silników odrzutowca. Guerrero, patrzący rozbieganym, podejrzliwym wzrokiem, zamrugał oczami.

- Wiemy, kim pan jest i co pan zamierza zrobić! - wykrzykiwał Demerest. - Wiemy o ubezpieczeniu i o bombie. Na dole też o tym wiedzą, więc pańska polisa jest na nic. Rozumie pan? Pańskie ubezpieczenie jest anulowane, nieważne, nic niewarte. Jeżeli zdetonuje pan bombę, zabije się pan na próżno. Nikt na tym nie skorzysta, a najmniej pańska rodzina. Raczej nawet ucierpi, bo ją oskarżą i szaszcują. Niech pan posłucha!

Niech pan się zastanowi!

Jakaś kobieta krzyknęła. Guerrero wahał się.

- Guerrero - nalegał Demerest - niech pan da tym ludziom usiąść. Potem, jeżeli pan zechce, porozmawiamy. Może mnie pan o wszystko wypytać. Obiecuję, że bez pańskiego pozwolenia nikt się do pana nie zbliży.

Demerest rozważał szanse. Gdyby udało się zająć uwagę Guerrero dostatecznie długo, można by usunąć ludzi z przejścia. Wtedy spróbowałby nakłonić go do oddania teczki. W razie odmowy mógłby jeszcze skoczyć, rzucić się na niego całym ciałem i odebrać mu teczkę siłą, zanim pociągnie za spust. Było to ogromne ryzyko, ale nie potrafił wymyślić nic lepszego.

Zdenerwowani pasażerowie z wolna zajmowali miejsca.

- Powiedziałem panu, co wiemy. Teraz pan też wie, że to, co pan robi, straciło sens, dlatego proszę pana o oddanie teczki - ciągnął. Starał się przemawiać do jego rozsądku, wyczuwał, że powinien cały czas mówić. - Jeżeli zrobi pan to, co radzę, przyrzekam panu uroczyście, że nikt z tu obecnych pana nie tknie.

Z oczu Guerrero wycierał strach. Oblizwał wargi. Gwen stała najbliżej niego.

- Spokojnie, Gwen. Usiądź gdzieś - powiedział cicho Demerest. Chciał mieć wolną drogę na wypadek, gdyby musiał skoczyć na Guerrero.

Drzwi toalety za plecami Guerrero otwarły się. Wyszedł z nich przypominający wyglądem sowę młody człowiek w grubych szklach. Zatrzymał się, spoglądając oczami krótkowidza. Najwyraźniej nie słyszał nic z tego, co zaszło.

- Łap tego faceta! - zawołał ktoś. - Ma w teczce bombę!

Słyszając skrzypnięcie drzwi toalety Guerrero obejrzał się. Skoczył, odepchnął mężczyznę w okularach i wpadł do ubikacji.

Kiedy Guerrero ruszył, Gwen ruszyła także, tuż za nim. Kilka metrów dalej Demerest przeciskał się gwałtownie przez zatłoczone przejście na tył samolotu.

Gwen dotarła do toalety w momencie, gdy zamykały się drzwi. Wsadziła nogę do środka i pchnęła je. Jej stopa przeszkodziła w zamknięciu drzwi, które jednak nie ustąpiły. Zrozpaczona, poczuła, że Guerrero przycisnął drzwi całym ciężarem.

Dla Guerrero ostatnie kilka minut złało się w jeden wielki galimatias. Nie do końca zrozumiał to, co się stało, nie wszystko też słyszał z przemowy Demeresta. Ale

jedno przeniknęło do jego świadomości. Pojął, że jego plan, jak tyle innych, spalił na panewce. W którymś momencie, a działało się to zawsze, ilekroć coś przedsięwziął, zawalił sprawę. Całe jego życie było takie właśnie nieudane. Pomyślał z goryczą, że nieudane. Pomyślał z goryczą, że nieudana będzie także jego śmierć.

Plecami przytrzymał od środka drzwi kabiny. Czuł, że ktoś je pcha. Wiedział, że lada chwila nacisk się zwiększy, że nie da rady ich utrzymać. Zdesperowany, macał ręką - sznurek, umieszczony pod rączką teczki, miał usunąć kawałek plastyku, pobudzając wykonany z klamerki do bielizny zapalnik i powodując wybuch znajdującego się w środku dynamitu. Nawet kiedy odnalazł sznurek i pociągnął, nie był pewien, czy bomba, którą wykonał, też nie okaże się nieudana.

W ostatnim ułamku sekundy swojego życia i świadomości Guerrero przekonał się, że nie.

10.

Wybuch na pokładzie Złotego Okrętu nastąpił bez chwili zwłoki, z potworną, druzgocącą siłą. W zamkniętej przestrzeni samolotu rozległ się z łoskotem stu piorunów, spowił wnętrze płachtą ognia, wałnął jak olbrzymi młot.

Guerrero zginął natychmiast, z jego ciała, znajdującego się blisko centrum eksplozji, pozostały w jednej chwili tylko krwawe strzępy.

W kadłubie samolotu powstała wyrwa.

Gwen, która poza Guerrero znalazła się najbliżej wybuchu, otrzymała główne uderzenie w twarz i piersi.

Natychmiast po tym, jak ładunek dynamitu wyrwał dziurę w poszyciu samolotu, w kabinie nastąpiła dekompresja. Z rykiem i siłą tornada powietrze zachowujące dotąd normalne ciśnienie, przemknęło przez rozpruty kadłub i rozproszyło się w zbliżonej do próżni atmosferze panującej na dużej wysokości. W stronę ogona samolotu poszybowała przez kabiny pasażerskie ciemna, spowijająca wszystko chmura kurzu. Razem z nią, jak porwane wirem śmieci, poleciały wszystkie nie przymocowane przedmioty, zarówno lekkie, jak ciężkie: papiery, tace, butelki z alkoholem, dzbanki z kawą, bagaż ręczny, ubrania, rzeczy osobiste pasażerów - wirowały w powietrzu, jakby uruchomił je gigantyczny odkurzacz. Zdarło zasłony. Wewnętrzne drzwi do kabiny pilotów, magazynu, toalet wyrwane z zamków i zawiasów, pomknęły razem z resztą.

Kilku pasażerów tkwiło unieruchomionych na swoich miejscach. Inni, nie przypięci pasami do siedzeń, chwytali się, czego mogli, bo pęd powietrza i ssanie spowodowane różnicą ciśnień ciągnęły ich nieubłaganie na tył samolotu.

Nad wszystkimi siedzeniami pootwierały się schowki, z których wypadły żółte maski tlenowe, każda połączona krótką plastikową rurką z centralnym zbiornikiem tlenu.

Raptem ssanie zmniejszyło się. Wnętrze samolotu wypełniło się mgłą i ostrym, szczypiącym zimnem. Ryk silników i wiatru był przytłaczający.

- Wkładać maski! - ryknął Demerest z przejścia kabiny turystycznej, gdzie utrzymał się, odruchowo chwyciwszy się oparcia fotela. Sam też złapał maskę.

Dzięki wiedzy nabytej w trakcie szkolenia zdawał sobie sprawę z tego, o czym większość nie miała pojęcia: że powietrze w kabinie jest równie rozrzedzone jak na

zewnątrz i że jest go za mało, żeby mogli utrzymać się przy życiu. Gdyby nie skorzystali z tlenu dostarczanego przez wewnętrzny system bezpieczeństwa, zostawało im tylko piętnaście sekund pełnej świadomości.

Nawet po pięciu sekundach bez dopływu tlenu mogło nastąpić pewne ograniczenie władz umysłowych.

W ciągu następnych pięciu sekund stan euforii mógł spowodować, że wielu przestałoby się martwić brakiem tlenu, straciliby świadomość.

Ci, którzy rozumieli niebezpieczeństwo związane z dekompresją, od dawna molestowali linie lotnicze, żeby przed lotem dokładniej informować pasażerów o sprzęcie tlenowym, żeby im podać, co następuje: Natychmiast po pojawieniu się maski tlenowej należy ją chwycić, przytknąć do twarzy, a pytania zostawić na potem. W przypadku prawdziwej dekompresji nie ma chwili do stracenia. Jeżeli alarm okaże się fałszywy, zawsze można maskę zdjąć. W każdym razie nigdy nie zaszkodzi ją włożyć.

Pilotom, którzy przechodzili próby dekompresji, w prosty sposób demonstrowano skutki braku tlenu na dużych wysokościach. Kiedy znajdowali się w komorze dekompresyjnej z maskami tlenowymi na twarzach, kazano im podpisać się i w trakcie tego ćwiczenia maski na jakiś czas usuwano. Podpisy zmieniały się wówczas w bazgroły albo pozostawały nie dokończone. Zanim stracili przytomność, maski zakładano z powrotem.

Nie mogli potem uwierzyć w to, co widzieli przed sobą na kartkach.

Ale władze towarzystw lotniczych, zakładając, że bardziej szczegółowe informacje o tlenie mogłyby przestraszyć pasażerów, obstawały przy tym, żeby podawać wyłącznie komunikaty typowe. Uśmiechnięte stewardesy demonstrowały więc ze znużeniem bądź rozbawieniem aparaty tlenowe, podczas gdy głos niewidocznej lektorki - w pośpiechu, żeby zakończyć czytanie przed odlotem - powtarzał jak papuga sformułowania w rodzaju: "W razie gdyby, choć jest to mało prawdopodobne, oraz... zgodnie z obowiązującymi przepisami informujemy państwa"... Nie wspomniano nigdy o konieczności pośpiechu, w przypadku gdyby sprzęt ten okazał się potrzebny.

W efekcie pasażerowie przestawali interesować się aparatami tlenowymi, tak jak wydawały się one obojętne towarzystwom lotniczym i ich personelowi. Schowki nad fotelami i zawsze takie same, monotonne pokazy zostały - zdaniem pasażerów -

wymyślone przez urzędników znikomych na punkcie przepisów. Nie ulegało wątpliwości, że całą tę szopkę kazali odgrywać tacy sami ludzie, jak ci, co ściągają podatek dochodowy i odmawiają przyznania funduszu reprezentacyjnego.

Niekiedy podczas lotu taki schowek z maską tlenową otwierał się przypadkowo i maska spadała przed nosem pasażera. Patrzył na nią zdziwiony, ale nie próbował jej zakładać. Dokładnie taka sama sytuacja powstała w samolocie do Rzymu, tyle że tu istniało prawdziwe zagrożenie.

Widząc to Demerest w nagłym porywie gniewu przypomniał sobie, jak za innymi pilotami krytykował stonowane komunikaty o użyciu masek tlenowych. Nie było jednak czasu, żeby ostrzec pasażerów ani nawet pomyśleć o Gwen, która być może umierała albo leżała martwa zaledwie kilka kroków od niego.

Najważniejsze teraz to dotrzeć z powrotem do kabiny pilotów i w miarę możliwości ratować samolot.

Oddychając głęboko tlenem, planował przejście na przód samolotu.

Znad każdego rzędu siedzeń po obu stronach przejścia w kabinie turystycznej opadły po cztery maski, trzy dla siedzących w fotelach oraz jedna dodatkowa, na wypadek gdyby ktoś przypadkiem stał w przejściu. Z jednej z nich korzystał właśnie Demerest.

Żeby jednak dostać się do kabiny pilotów, musiał ją zostawić i użyć przenośnej, która pozwalała mu na swobodne poruszanie się.

Wiedział, że dwie przenośne butle z tlenem mieszczą się dalej w przodzie, na górnej półce w pobliżu przegrody oddzielającej kabinę pierwszej klasy. Gdyby tam dotarł, na pokonanie drogi od przegrody do kabiny pilotów wystarczyłaby mu jedna butla.

Posuwał się naprzód od rzędu do rzędu, przechodząc od jednej zapasowej maski do drugiej. Spostrzegł, że dwa rzędy przed nim siedzący pasażerowie używają wszystkich czterech masek, w tym kilkunastoletnia dziewczyna korzystała z trzech, czwartą przytrzymała przy twarzy dziecka siedzącego obok na kolanach matki. Dyrgowała sąsiadami pokazując im, co należy robić. Demerest obrócił się, po drugiej stronie przejścia spostrzegł zwisającą zapasową maskę i głęboko odetchnąwszy tlenem puścił tę, z której korzystał. Udało mu się chwycić tę nową i znów głęboko wciągnął w

płuca tlen. Do końca kabiny turystycznej została mu jeszcze ponad połowa drogi.

Kiedy zrobił następny krok, poczuł, że samolot przechyla się gwałtownie na prawo, a potem ostro nurkuje.

Przytrzymał się kurczowo. Wiedział, że na razie nic nie może zrobić. Dalsze wypadki zależały z jednej strony od wielkości szkód, które spowodował wybuch, z drugiej od fachowości Harrisa, osamotnionego przy sterach odrzutowca.

W kabinie pilotów wypadki zachodziły jeszcze bardziej niespodziewanie niż w tyle samolotu. Po wyjściu Gwen i pani Quonsett, a za nimi Demeresta, dwóch pozostałych członków załogi, Harris i Jordan, nie miało pojęcia, co dzieje się w kabinach pasażerskich za ich plecami aż do momentu, kiedy samolotem wstrząsnął wybuch, a zaraz potem nastąpiła dekompresja.

Tak jak pomieszczenia pasażerskie, kabina wypełniła się gęstą, ciemną chmurą pyłu, który został niemal natychmiast wyspany, kiedy jej drzwi z trzaskiem zostały wyrwane z zamków i zawiasów i pomknęły do tyłu.

Pod stolikiem mechanika pokładowego rozległ się przerywany ryk syreny alarmowej. Nad fotelami pilotów zapłonęły jaskrawe żółte światła. Syrena i światła sygnalizowały niebezpiecznie niskie ciśnienie.

W miejsce chmury pyłu pojawił się delikatny lodowaty opar. Harris poczuł w uszach ból.

W długiej, mozolnej drodze do fotela kapitańskiego piloci spędzali żmudne godziny w salach wykładowych i symulatorach, poznając i ćwicząc sytuacje związane zarówno ze stanami psychicznymi, jak i zagrożeniem. Celem tego nauczania było wpojenie w pilotów szybkich i prawidłowych reakcji w każdych okolicznościach.

Symulatory znajdowały się w ważnych bazach lotniczych wszystkich większych linii komunikacyjnych.

Oglądany z zewnątrz symulator przypominał dziób samolotu z odciętą resztą kadłuba. W środku znajdowało się wszystko, co zawierała normalnie kabina pilotów.

Po zajęciu miejsca w symulatorze pilot pozostawał tam zamknięty przez wiele godzin, w warunkach naśladujących dokładnie warunki lotu na długiej trasie. Po zamknięciu drzwi czuło się nawet ruch i słyszało hałas, co stwarzało fizyczne wrażenie lotu. Na ekranie przed szybami z przodu wyczarowywano lotniska i drogi startowe,

zbliżające się lub oddalające dla pozorowania startu i lądowania. Kabina symulacyjna różniła się od prawdziwej jedynie tym, że symulator nie odrywał się od ziemi.

Piloci w symulatorze rozmawiali z sąsiadującym pokojem kontrolnym tak, jak przez radio w samolocie. W pokoju tym doświadczeni kontrolerzy wykonywali czynności kontroli lotu. Mogli również bez ostrzeżenia stwarzać niesprzyjające sytuacje, na przykład jednoczesne awarie kilku silników, pożar, pogodę burzową, kłopoty z elektrycznością i paliwem, dekompresję skutkiem wybuchu, niesprawne instrumenty pokładowe i różne inne nieprzyjemności. Można było nawet upozorować kraknę. Czasami wykorzystywano symulatory do celów przeciwnych, żeby znaleźć przyczynę katastrofy.

Niekiedy kontroler wprowadzał kilka zagrożeń równocześnie, co powodowało, że piloci wychodzili później z kabiny wyczerpani i złani potem. Większość z nich przechodziła pomyślnie takie testy. Tym nielicznym, którzy nie dali sobie rady, wpisywano to do akt, egzaminowano powtórnie, a potem bacznie obserwowano. Sprawdziany w symulatorze, przeprowadzane z częstotliwością kilku razy w roku, towarzyszyły pilotowi przez wszystkie stadia kariery aż do emerytury.

W rezultacie, w przypadku prawdziwego zagrożenia, piloci wiedzieli dokładnie, co robić, i robili to bezbłędnie, nie tracąc cennego czasu. Dzięki temu, między innymi, regularne linie lotnicze były najbezpieczniejszym w dziejach środkiem lokomocji. Dzięki temu również Harris podjął błyskawiczne działanie zmierzające do uratowania samolotu.

W zachowaniu wyuczonym na wypadek dekompresji po wybuchu obowiązywała podstawowa zasada: członkowie załogi zajmowali się w pierwszej kolejności sobą. Podporządkował się jej Demerest, podporządkowali się Harris i Jordan.

Ich obowiązkiem było natychmiast skorzystać z tlenu, nawet przed pasażerami. Potem dopiero, mając zapewnioną pełną sprawność umysłową, mogli podejmować decyzje.

Za fotelami pilotów zwisały łatwe do założenia maski tlenowe, przypominające maski ochronne w baseballu. Przećwiczoną niezliczoną ilość razy ruchem Harris zerwał z głowy słuchawki i sięgnął przez ramię po maskę. Szarpnął, żeby otworzyć przytrzymujący ją zatrzask, i przytknął do twarzy. Poza połączeniem z samolotowym zbiornikiem tlenu, miała też wbudowany mikrofon. Ponieważ zdjął słuchawki, włączył

górnym głośnikiem, żeby słyszeć radio.

Za jego plecami równie sprawnie zrobił to samo Jordan.

Następnie, znów odruchowo, Harris zadbał o pasażerów. Przy spadku ciśnienia sieć tlenowa w kabinach pasażerskich włączała się automatycznie, ale na wypadek gdyby nie działała, nad głowami pilotów znajdował się centralny przełącznik. Gwarantował on otwarcie schowków i dopływ tlenu do masek. Harris włączył go.

Prawą dłoń opuścił na przepustnicę i cofnął wszystkie cztery do końca. Zmniejszył prędkość samolotu. Ale należało zwolnić jeszcze bardziej.

Na lewo od przepustnic znajdowała się rączka hamulca. Pociągnął ją do oporu. Na obu skrzydłach podniosły się interceptory, powodując hamowanie i dalszą utratę szybkości.

Jordan wyłączył syrenę alarmową.

Jak dotąd wszystkie czynności wykonywali odruchowo. Ale teraz nadszedł moment podjęcia decyzji.

Należało koniecznie zejść niżej, na bezpieczną wysokość. Z obecnej, wynoszącej dwadzieścia osiem tysięcy stóp, trzeba było zejść w dół o trzy i pół mili, gdzie w gęstszym powietrzu pasażerowie i załoga mogliby oddychać i przeżyć bez dodatkowego tlenu.

Harris musiał zdecydować, czy opuszczać się powoli, czy też znurkować z wielką prędkością.

Jeszcze parę lat temu w razie dekompresji zalecano pilotom natychmiastowe nurkowanie. Miało to niestety tragiczne następstwa - co najmniej jeden samolot rozpadł się w powietrzu, podczas gdy powolniejsze wytracanie wysokości mogło go ocalić. Obecnie przestrzegano pilotów: Najpierw sprawdzić uszkodzenia. Jeżeli są duże, lot nurkowy może je powiększyć; schodź wtedy wolno.

Ale taktyka ta wiązała się również z pewnymi niebezpieczeństwami. Harris od razu je dostrzegł.

Nie ulegało wątpliwości, że samolot został poważnie uszkodzony. Dowodziła tego nagła dekompresja, a wybuch, który ją spowodował, mógł do tego czasu, chociaż nastąpił przed niespełną minutą, dokonać wielkich szkód. W innych okolicznościach Harris posłałby Jordana na tył samolotu, żeby zorientował się w rozmiarach uszkodzeń,

ale skoro nie było Demeresta, drugi oficer musiał zostać w kabinie.

Niezależnie jednak od rozmiarów uszkodzeń należało uwzględnić jeszcze jeden czynnik: temperatura na zewnątrz samolotu wynosiła pięćdziesiąt stopni poniżej zera. Sądząc z paralizującego zimna, jakie odczuwał, temperatura wewnątrz niewiele od tamtej odbiegała. Na tak silnym mrozie, bez specjalnego okrycia, nikt nie przeżyłby dłużej niż kilka minut.

Co więc było mniej ryzykowne: skazać się na zamrożenie czy kusić los i nurkować?

Podjmując decyzję, której trafność mógł potwierdzić tylko dalszy rozwój wypadków, Harris przez telefon pokładowy polecił Jordanowi:

- Ostrzeż kontrolę lotów! Nurkujemy!

W tej samej chwili przechylił samolot ostro na prawe skrzydło i wypuścił podwozie. Przechył przed nurkowaniem miał dwojaki skutek: stewardesy i pasażerowie nie przypięci pasami do foteli lub stojący zostali poddani działaniu siły odśrodkowej, która ich unieruchomiła, podczas gdy bezpośrednio wejście w lot nurkowy rzuciłoby ich pod sufit; poza tym skręt oddalał ich od korytarza powietrznego, z którego korzystali, i - na co liczył Harris - od lecących niżej samolotów. Wypuszczenie podwozia zaś służyło dalszemu ograniczeniu prędkości i pozwalało nurkować pod ostrzejszym kątem.

Z głośnika nad głową dobiegł Harrisa głos Jordana alarmującego kontrolę ruchu:

- Mayday, mayday. Tu Trans America dwa. Dekompresja po wybuchu. Nurkujemy, nurkujemy.

Harris odepchnął mocno wolant od siebie.

- Proś o dziesięć! - krzyknął.

- Prosimy o zezwolenie na dziesięć tysięcy stóp - dodał Jordan.

Harris nastawił transponder na siedemdziesiąt siedem - radiolokacyjne SOS. Od tej chwili na ekranach wszystkich radarów na ziemi pojawił się podwójny pulsujący sygnał, który oznaczał tożsamość samolotu i jego zagrożenie.

Schodzili w dół szybko, wysokościomierz rozkręcał się jak zepsuta sprężyna zegara... Minęli dwadzieścia sześć tysięcy stóp, dwadzieścia cztery, dwadzieścia trzy... Wariometr wskazywał, że zniżają się z prędkością ośmiu tysięcy stóp na minutę.

- Wszystkie wysokości pod tobą wolne - odezwał się przez górny głośnik ośrodek

kontroli lotów Toronto. - Zgłoś, co zamierzasz. Czekamy.

Harris wyszedł tymczasem ze skrzytu i nurkował wprost. Nie było czasu myśleć o zimnie. Osiągając dostatecznie szybko odpowiednio niewielką wysokość mogli przeżyć, jeżeli samolot się nie rozpadnie... Odkrył już, że ma kłopoty ze sterem kierunkowym i sterami wysokości. Ster kierunkowy chodził sztywno, regulator stateczników nie działał... Dwadzieścia jeden tysięcy stóp... dwadzieścia... dziewiętnaście... Po sterach czuło się, że wybuch spowodował uszkodzenia w ogonie. Jak duże - mieli się przekonać mniej więcej za minutę przy próbie wyjścia z lotu nurkowego. Miała to być chwila największych obciążeń. Gdyby nie wytrzymał jakiś ważny element konstrukcji, spadliby w dół jak kamień... Przydałaby się pomoc kogoś w prawym fotelu, ale było za późno na to, żeby Jordan się przesiadł. Poza tym siedząc na swoim miejscu wykonywał niezbędne czynności: zamykał otwory wlotowe powietrza, włączał na pełną parę ogrzewanie, pilnował, czy nie wycieka paliwo albo nie wybucha pożar... Osiemnaście tysięcy stóp... siedemnaście... Postanowił, że po znizeniu się na czternaście zacznie wychodzić z lotu nurkowego, z nadzieją, że wyrówna lot do wysokości dziesięciu tysięcy... Minęli piętnaście tysięcy stóp... czternaście... Zaczynaj wychodzić, nakazał sobie w myślach, już!!! Dwanaście tysięcy stóp. Schodzili coraz łagodniej... jedenaście tysięcy... dziesięć i pół... dziesięć!

Wyrównali! Jak dotąd, wszystko się trzymało. Można już było oddychać zwykłym powietrzem, dodatkowy tlen stał się zbędny. Zewnętrzny termometr wskazywał pięć stopni poniżej zera. Zimno, ale nie zabójczo zimno jak na większych wysokościach.

- Trans America dwa, tu ośrodek Toronto - dobiegło znowu z głośników. - Co z wami?

Zgłosił się Jordan.

- Wyrównaliśmy na dziesięciu tysiącach, wracamy na kurs dwa, siedem, zero - wtrącił Harris. - Mamy uszkodzenie kadłuba wskutek wybuchu, nie wiem, jak duże. Podajcie nam informacje o pogodzie i pasach startowych w Toronto, Detroit i Lincoln.

Natychmiast pomyślał o lotniskach na tyle dużych, żeby mogły przyjąć Boeinga 707, i spełniających poza tym specjalne wymogi lądowania.

Właśnie w tym momencie przez rozwalone drzwi kabiny pilotów i rumowisko innych szczątków przedostał się do środka Demerest. Pośpiesznie zajął miejsce na

prawym fotelu.

- Brakowało nam cię - powiedział Harris.

- Da się kierować? - spytał Demerest.

Harris skinął głową.

- Jeżeli ogon nie odpadnie, to może szczęście nie opuści nas do końca - odparł i poinformował Demeresta o kłopotach ze sterem kierunkowym i regulacją stateczników. - Co to było, petarda? - spytał.

- Coś w tym rodzaju. Wywaliła potworną dziurę. Nawet nie próbowałem mierzyć.

Obaj wiedzieli, że rozmawiają tylko pozornie jak gdyby nigdy nic. Harris wciąż jeszcze wyrównywał lot, stabilizując wysokość i kurs.

- Plan był dobry, Vernon, mógł się powieść - odezwał się z wyrozumiałością.

- Mógł się powieść, ale się nie powiódł - odparł Demerest i obrócił się do drugiego oficera. - Idź do turystycznej, zbadaj uszkodzenia i zamelduj przez telefon. Potem zajmij się ludźmi. Musimy wiedzieć, ilu jest rannych i jak ciężko. - Dopiero teraz dopuścił do siebie dręczącą myśl o Gwen. - I zobacz, co z Gwen.

Z ośrodka w Toronto zaczęły napływać informacje, o które prosił Harris, na temat lotnisk: lotnisko w Toronto nadal zamknięte, na wszystkich pasach gruba warstwa śniegu i zasy; Detroit - wszystkie drogi startowe zamknięte dla lotów rejsowych, ale wobec konieczności przymusowego podejścia i lądowania pługi oczyszczą lewy pas numer trzy pokryty piętnastocentymetrową warstwą śniegu, pod którą jest lód, widoczność sześć stóp w śnieżycy; Lincoln - wszystkie drogi oczyszczone pługami, nadają się do użytku, droga trzy-zero chwilowo nieczynna wskutek zatarasowania, widoczność jedna mila, wiatr północno-zachodni o prędkości trzydziestu węzłów, porywisty.

- Nie będę wylewać paliwa - powiedział Harris.

Demerest skinął głową, rozumiał powody tej decyzji. Zakładając, że utrzymają panowanie nad samolotem, czekało ich lądowanie niebezpieczne i z obciążeniem z powodu dużego ładunku paliwa, które w innych okolicznościach starczyłoby do Rzymu. Ale pozbawiając się w obecnej sytuacji zbędnego paliwa narażali się na jeszcze większe ryzyko. Wybuch i uszkodzenia w ogonie mogły spowodować zwarcia elektryczne lub tarcie części metalowych, co z kolei mogło stać się źródłem iskrzenia. Gdyby pozbyli się paliwa w locie, wystarczyłaby jedna iskra, żeby zmienić samolot w płonący stos ofiarny.

Obaj kapitanowie doszli więc do wniosku, że lepiej uniknąć ryzyka pożaru i pogodzić się z tym, że lądowanie będzie utrudnione.

Decyzja ta oznaczała jednak, że lądowania w Detroit, najbliższym dużym porcie, można próbować tylko w beznadziejnej sytuacji. Ze względu na znaczny ciężar musieli lądować na dużej szybkości, wykorzystując każdy metr drogi startowej, a także, do ostatka, siłę hamowania. Na lewej drodze numer trzy najdłuższej w Detroit, z której musieliby skorzystać, pod warstwą śniegu znajdował się lód, a więc dla nich kombinacja najgorsza z możliwych.

Poza tym, bez względu na to, gdzie by lądowali, istniał jeszcze jeden nie znany czynnik: na ile uległa ograniczeniu zdolność kierowania maszyną w związku z kłopotami ze sterem kierunkowym i statecznikami, o których uszkodzeniu wprawdzie wiedzieli, lecz nie znali jego rozmiarów.

Lotnisko Lincoln stwarzało największe szanse bezpiecznego lądowania. Ale od Lincoln dzieliła ich co najmniej godzina lotu. Ich obecna prędkość, dwieście pięćdziesiąt węzłów, była znacznie mniejsza od tej, z którą lecieli na dużej wysokości, a Harris nie zwiększał jej w nadziei, że uniknie powiększenia szkód. Niestety pociągało to za sobą pewne nieprzyjemne skutki. Na obecnej małej wysokości dziesięciu tysięcy stóp mocno nimi rzucała i trzęsła burza śnieżna, która zewsząd ich otaczała, podczas gdy przedtem mieli ją daleko w dole.

Zasadnicze pytanie brzmiało: czy zdołają utrzymać się w powietrzu jeszcze przez godzinę?

Mimo że tyle już się zdarzyło, od eksplozji i dekompresji minęło niecałe pięć minut.

- Trans America dwa, powiedz, co zamierzasz - dopytywał się znów kontroler lotów.

Odpowiedział mu Demerest, prosząc o podanie kursu na Detroit, do czasu ustalenia rozmiarów uszkodzeń. O zamiarze lądowania w Detroit albo gdzie indziej obiecał zameldować w ciągu najbliższych minut.

- Zrozumiałem, Trans America dwa. Detroit zawiadamia, że usunęli pługi z lewej drogi startowej trzy. Aż do odwołania będą przygotowani na przymusowe lądowanie.

Rozległ się dzwonek telefonu pokładowego, który odebrał Demerest. Z tyłu

samolotu dzwonił Jordan, przekrzykując wycie wiatru.

- Kapitanie, za tylnymi drzwiami jest wielka dziura, ma ze dwa metry. Prawie wszystko przy kuchni i toaletach potrzaskane. Ale z tego, co widzę, nic się nie rozlatuje. Regulator steru kierunkowego rozpieprzony, ale linki sterownicze są całe.

- A co z płatami sterowymi? Widzisz coś?

- Zdaje się, że powłoka się wybrzuszyła i właśnie dlatego zaciął się statecznik. Poza tym widzę tylko kilka dziur i dużych wgnieceń, chyba od wylatujących szczątków. Ale nie widać, żeby coś dyndało luzem. Wygląda na to, że podmuch poszedł bokiem.

Tego właśnie Guerrero nie przewidział. Od początku mylił się i popełniał błędy w obliczeniach. Okazało się więc, że i to spartaczył.

Jego największy błąd polegał na nieuwzględnieniu faktu, że każdy wybuch z chwilą przebicia kadłuba samolotu, w którym panuje większe ciśnienie, zostanie wyspany na zewnątrz i jego siła w przeważającej części ulegnie rozproszeniu. Kolejny błąd tkwił w tym, że nie zdawał sobie sprawy, jak silną konstrukcję ma nowoczesny odrzutowiec. W samolotach pasażerskich konstrukcyjne i mechaniczne systemy dublowały się, w związku z czym żadna pojedyncza awaria czy uszkodzenie nie powodowały zniszczenia całości. Bomba mogłaby zniszczyć cały samolot tylko wtedy, gdyby wybuchła - planowo lub przypadkiem - w jakimś newralgicznym punkcie. Ale Guerrero nie uwzględnił tego w swoich planach.

- Da radę lecieć jeszcze przez godzinę? - spytał Demerest.

- Samolot, moim zdaniem, wytrzyma. Nie jestem pewien, czy wytrzymają pasażerowie.

- Ilu jest rannych?

- Na razie nie potrafię powiedzieć. Tak jak kazałeś, najpierw sprawdziłem uszkodzenia. Ale nie wygląda to najlepiej.

- Zostań tam, jak długo będzie trzeba. Rób, co możesz - polecił Demerest. Przed następnym pytaniem zawahał się w obawie, jaką usłyszy odpowiedź. - Widziałeś Gwen?

Nie wiedział, czy Gwen nie wysał z samolotu początkowy podmuch. Zdarzały się już takie wypadki, między innymi staewardesom, które znalazły się nie zabezpieczone w pobliżu miejsca dekompresji po wybuchu. A gdyby nawet do tego nie doszło, to przecież Gwen znajdowała się najbliższej eksplozji.

- Jest tu, ale chyba źle z nią - odparł Jordan. - Mamy tu ze trzech lekarzy, którzy zajmują się nią i innymi. Zamelduję, kiedy będę mógł.

Demerest odłożył słuchawkę. Pomimo tej wiadomości nadal nie pozwalał sobie na myślenie o swoich prywatnych sprawach. Odkładał je na później. Najważniejsze były teraz decyzje związane z pilotażem, bezpieczeństwo samolotu i pasażerów. Przekazał Harrisowi treść meldunku Jordana.

Harris zastanawiał się, biorąc pod uwagę wszystko, co wiedział. Zachowanie Demeresta nadal nie wskazywało na to, że chce przejąć dowództwo. Najwyraźniej aprobował jego dotychczasowe decyzje, w przeciwnym bowiem razie powiedziałby mu o tym. Wyglądało na to, że i decyzję, gdzie lądować, zostawia jemu.

Nawet w najbardziej krytycznej sytuacji kapitan Demerest zachowywał się dokładnie tak, jak na pilota kontrolera przystało.

- Spróbujemy dolecieć do Lincoln - oświadczył Harris. Bezpieczeństwo samolotu było najważniejsze. Niezależnie od tego, jak trudne warunki panowały w kabinach pasażerskich, musieli zadowolić się nadzieją, że ludzie jakoś to przetrzymają.

Demerest skinął głową i zawiadomił ośrodek w Toronto o ich decyzji. Za kilka minut miał ich przejąć ośrodek Cleveland. Demerest poprosił, żeby Detroit zachowało gotowość na wypadek nagłej zmiany planów, choć wydawało mu się to mało prawdopodobne, oraz żeby zaalarmować lotnisko w Lincoln, że ich samolot będzie podchodził do przymusowego lądowania z prostej, bez okrążania lotniska.

- Zrozumiałem, Trans America dwa. Zawiadomimy Detroit i Lincoln - odpowiedziano mu.

Podano im nowy kurs. Zbliżali się właśnie do zachodniego brzegu jeziora Huron, niedaleko granicy kanadyjsko-amerykańskiej.

Obaj piloci wiedzieli, że na ziemi ich samolot znajduje się teraz w centrum zainteresowania. Kontrolerzy i inspektorzy sąsiadujących ośrodków pracowali intensywnie, w skoordynowanym wysiłku usuwając z ich trasy wszystkie maszyny, ostrzegając sektory przed nimi o ich zbliżaniu się, oczyszczając korytarze powietrzne. Mogli się spodziewać, że każda ich prośba zostanie spełniona w pierwszej kolejności.

Kiedy przelatywali nad granicą, ośrodek Toronto zgłosił zakończenie transmisji, dodając na sam koniec:

- Dobranoc, życzymy powodzenia.

W chwilę potem odpowiedział na ich wezwanie ośrodek lotów w Cleveland.

Spoglądając przez wyrwę po drzwiach na kabiny pasażerskie Demerest widział poruszające się tam postacie, choć niewyraźnie, natychmiast bowiem po zniknięciu drzwi Jordan przygasił światła w kabinie pierwszej klasy, żeby nie odbijały się w kabinie pilotów. Wyglądało na to, że pasażerowie przesiadają się na przód, co wskazywało, że ktoś z tyłu objął komendę, przypuszczalnie Jordan, który lada chwila powinien złożyć meldunek. W dalszym ciągu panowało dokuczliwe zimno, nawet u pilotów. Z tyłu musiało być jeszcze mroźniej. Demerest ponownie z udręką pomyślał o Gwen, po czym bezwzględnie odsunął od siebie te myśli i skoncentrował się na tym, co należało rozstrzygnąć w następnej kolejności.

Chociaż od decyzji o podjęciu ryzyka dalszego godzinnego lotu minęły zaledwie minuty, nadeszła pora, żeby zająć się planami podejścia do lądowania i lądowaniem w Lincoln. Podczas gdy Harris pilotował samolot, Demerest wybrał mapy podejść i dróg startowych i rozłożył je na kolanach.

Lotnisko międzynarodowe w Lincoln było ich bazą macierzystą i znali ten port, jego drogi startowe i przestrzeń powietrzną jak własną kieszeń. Jednakże ze względu na bezpieczeństwo, a także zgodnie z wyszkoleniem, należało uzupełnić i sprawdzić te dane.

Mapy potwierdziły to, co obaj wiedzieli.

Czekające ich lądowanie obciążonym samolotem przy dużej prędkości wymagało możliwie jak najdłuższej drogi startowej. Poza tym, w związku z niepewnym sterem kierunkowym, potrzebny był też najszerszy pas lądowania. Powinien również biec prosto pod wiatr, który według prognozy dla Lincoln wiał z północnego zachodu z prędkością trzydziestu węzłów i był porywisty. Wszystkie te wymogi spełniała droga trzy-zero.

- Potrzebujemy drugi trzy-zero - rzekł Demerest.

- W ostatnim komunikacie podali, że jest czasowo zamknięta z powodu zablokowania - przypomniał mu Harris.

- Słyszałem - mruknął Demerest. - Tę cholerną drogę blokuje od tyłu godzin ten meksykański odrzutowiec, który tam ugrzązł. - Zwinął mapę podejść do lądowania, przypiął ją do sterów i wykrzyknął gniewnie: - Cholerny zator! Damy im pięćdziesiąt minut na odkorkowanie go!

Kiedy Demerest wcisnął guzik mikrofonu, żeby porozumieć się z kontrolą lotów, Jordan, wstrząśnięty i blady, wrócił do kabiny pilotów.

11.

Przebywający w głównej hali dworca lotniczego Loncoln adwokat Freemantle czuł się zaskoczony.

Dziwiło go niezmiernie, że nikt z władz nie sprzeciwił się dotąd wielkiej i coraz głośniejszej demonstracji mieszkańców Meadowood, którzy w tej chwili opanowali dużą część hali.

Kiedy wcześniej tego wieczoru poprosił czarnoskórego porucznika policji o pozwolenie na odbycie tu wiecu protestacyjnego, spotkał się z kategoryczną odmową. I oto proszę, stoją otoczeni tłumem gapiów, a tu nie widać ani jednego policjanta!

Freemantle pomyślał, że nic z tego nie rozumie.

To jednak, co się zdarzyło, było niesłychanie proste.

Po spotkaniu z dyrektorem lotniska delegacja z Freemantle'em na czele wróciła z półpiętra administracyjnego do głównej hali. Ekipy telewizyjne, z którymi adwokat rozmawiał przed tym spotkaniem, tam właśnie ustawiły swój sprzęt.

Reszta mieszkańców Meadowood, w grupie, która liczyła co najmniej pięćset osób i stale się powiększała, zgromadziła się wokół krzątających się ludzi z telewizji.

- Możemy zaczynać, panie mecenasie - powiedział do Freemantle'a jeden z nich.

Ekipy reprezentowały dwie stacje telewizyjne i obie niezależnie od siebie zamierzały nakręcić wywiady filmowe do jutrzejszych programów. Freemantle ze zwykłą sobie bystrością zdążył się już wypytać, w jakich programach pójdą te wywiady, żeby odpowiednio dostosować swoje zachowanie. Dowiedział się, że pierwszy przeznaczony jest do emitowanego o znakomitej godzinie popularnego programu, w którym chętnie pokazywano kontrowersje, żywe wypowiedzi, a nawet skandale. Gotów był dostarczyć wszystkich trzech elementów.

- Panie Freemantle, dlaczego pan tu przyszedł? - spytał młody przystojny sprawozdawca uczesany na Ronalda Reagana.

- Bo to lotnisko jest jaskinią zbójców.

- Może pan wyjaśnić dlaczego?

- Naturalnie. Mieszkańcy Meadowood są okradani. Okrada się ich ze spokoju, napastuje w ich własnych domach, odbiera im się zasłużony odpoczynek po pracy oraz

sen. Okrada się ich z przyjemności czasu wolnego, z sił psychicznych i fizycznych, a ich dzieciom zabiera się zdrowie i szczęśliwe dzieciństwo. Wszystkie te podstawowe prawa, zagwarantowane konstytucyjnie, kradnie bezwstydnie kierownictwo lotniska Lincolon, które nie chce dostrzec problemu ani wypłacić odszkodowań.

Sprawozdawca uśmiechnął się, odsłaniając dwa rzędy nieskazitelnych zębów.

- To bardzo bojowa wypowiedź, panie mecenasie.

- Tak, bo moi klienci i ja jesteśmy w bojowym nastroju.

- Czy są dziś ku temu jakieś szczególne powody?

- Owszem, proszę pana. Byliśmy świadkami kamiennej obojętności, jaką kierownictwo tego lotniska okazało wobec problemów moich klientów.

- Co zamierzacie?

- Zażądamy w sądzie, jeżeli będzie trzeba, to w najwyższym, zamknięcia określonych pasów startowych, a nawet całego lotniska na noc. W Europie, gdzie panuje w tym względzie wyższa kultura, lotnisko paryskie, na przykład, ma nocną przerwę. Jeżeli zaś to się nie uda, będziemy domagać się godziwej rekompensaty dla bezlitośnie pokrzywdzonych obywateli.

- Jak rozumiem, poprzez waszą obecną akcję chcecie zdobyć społeczne poparcie dla swojej sprawy.

- Tak jest.

- Wierzy pan, że ludzie was poprą?

- Jeżeli nie, to zapraszam ich, żeby pomieszkali przez jeden dzień i jedną noc w Meadowood, o ile wytrzymają to psychicznie.

- Ale porty lotnicze mają przecież oficjalne programy zmniejszania hałasu.

- To błaga, proszę pana! Lipa! Kłamstwo na użytek społeczeństwa! Dyrektor lotniska przyznał dziś w mojej obecności, że nie przestrzega się w tej chwili nawet tych nikłych niby-środków zmniejszania hałasu.

I tak dalej, i tak dalej.

Freemantle zastanawiał się, czy powinien złagodzić stwierdzenie dotyczące środków zmniejszających hałas, napomykając - tak jak to zrobił Bakersfeld - o wyjątkowych warunkach spowodowanych dzisiejszą śnieżycą. Ale bez względu na to, czy przedstawił tylko połowę prawdy, jego wypowiedź zabrzmiała w ten sposób bardziej

zdecydowanie, a poza tym wątpił, czy ktoś ją zakwestionuje. Tak czy owak, spisał się świetnie, w drugim wywiadzie równie dobrze jak w pierwszym. Podczas kręcenia zdjęć do obu filmów kamery przesunęły się też kilka razy po pełnych wyrazu twarzach zgromadzonych, którzy słuchali z przejęciem. Freemantle liczył na to, że kiedy zobaczą się jutro na ekranach swoich telewizorów, przypomną sobie, komu to zawdzięczają.

Zdumiała go liczba ludzi, którzy przyszli za nim z zebrania na lotnisko, zupełnie jakby ich zaczarował. Audytorium zebrane w sali szkółki niedzielnej liczyło z grubsza sześćset osób. Z powodu złej pogody i późnej pory spodziewał się najwyżej połowy. Ale nie dość, że stawiła się tu większość uczestników zebrania, to jeszcze niektórzy zapewne telefonowali po znajomych i sąsiadów. Proszono go nawet o dalsze formularze umów, które z radością rozdawał. Skorygowane w myślach obliczenia przekonały go, że honorarium, które początkowo oceniał na dwadzieścia pięć tysięcy dolarów, może okazać się wyższe.

Po wywiadach dla telewizji reporter "Tribune", Tomlinson, który w trakcie filmowania robił notatki, spytał go:

- Co dalej, panie mecenasie? Czy zamierza pan urządzić tu demonstrację.

Freemantle potrząsnął głową.

- Niestety, dyrekcja lotniska nie respektuje wolności mowy. Odebrano nam elementarne prawo, jakim jest organizowanie zebrań. Jednakże - dodał wskazując zgromadzonych mieszkańców Meadowood - mam zamiar zdać tu obecnym relację z tego, co się do tej pory zdarzyło.

- Czy to nie jest to samo co zebranie?

- Nie, to nie jest to samo.

Freemantle przyznał w duchu, że mimo wszystko jest to bardzo subtelne rozróżnienie, zwłaszcza że nosił się z zamiarem przekształcenia tego, co nastąpi, w publiczną demonstrację. Należało zacząć od napastliwej przemowy, którą dworcowa policja kazałaby mu przerwać. Nie miał zamiaru stawiać oporu ani dać się aresztować. Już samo powstrzymanie go przez policję, najlepiej w trakcie oratorskiego popisu, uczyniłoby zeń męczennika sprawy Meadowood, a przy okazji dałoby materiał na jeszcze jeden barwny artykuł w jutrzejszej prasie. Przypuszczał, że dzienniki poranne zredagowały już wcześniejsze doniesienia o nim i Meadowood, ale że redaktorzy wydań

popołudniowych będą wdzięczni za nowy wątek. Co ważniejsze jednak, jego klienci utwierdzą się w przekonaniu, że najęli energicznego adwokata i przywódcę, który zasługuje na swoje honorarium. Miał też nadzieję, że pierwsze czeki z zaliczkami zaczną napływać już pojutrze.

- Możemy zaczynać - oznajmił Floyd Zanetta, przewodniczący zebrania w Meadowood.

W czasie rozmowy Freemantle'a z dziennikarzem "Tribune" kilku mieszkańców Meadowood pośpiesznie zmontowało aparaturę nagłaśniającą przywiezioną ze szkółki niedzielnej. Jeden z nich wręczył adwokatowi mikrofon. Freemantle, mówiąc do mikrofonu, zwrócił się do tłumu:

- Przyjaciele, przyszedliśmy tu dziś nastawieni rzeczowo i konstruktywnie. Chcieliśmy porozumieć się w tym duchu z kierownictwem lotniska wierząc, że nasz problem jest rzeczywisty, pilny i zasługuje na szczegółowe rozpatrzenie. W waszym imieniu podjąłem starania, żeby przedstawić go rzeczowo, a zarazem twardo. Miałem nadzieję, że wrócę tu przynosząc wam w najlepszym razie obietnicę ulżenia wam, a przynajmniej wyrazy współczucia i zrozumienia. Z przykrością zawiadamiam was, że ani jednego, ani drugiego wasza delegacja nie uzyskała. Przeciwnie, odniesiono się do nas wrogo, obelżywie i zapewniono cynicznie i z lekceważeniem, że w przyszłości hałas samolotów nad waszymi domami jeszcze się powiększy.

Tłum wydał okrzyk oburzenia. Freemantle podniósł rękę.

- Zapytajcie tych, którzy ze mną byli. Oni wam powiedzą - dodał wskazując na przód tłumu. - Czyż dyrektor lotniska nie poinformował nas, że będzie jeszcze gorzej?

Z początku z pewnym ociąganiem, potem bardziej zdecydowanie członkowie delegacji pokiwali głowami.

Zręcznie przedstawivszy w fałszywym świetle niekłamana szczerość, jaką okazał im Bakersfeld, Freemantle ciągnął swoją przemowę.

- Widzę, że inni, poza moimi znajomymi i klientami z Meadowood, przystanęli z ciekawości i chcą się dowiedzieć, o co chodzi. Cieszy nas ich zainteresowanie. Pozwólcie więc wyjaśnić sobie...

I perorował dalej ze zwykłą sobie swadą.

Spory i tak tłum jeszcze się powiększył i ciągle rósł. Podróżni śpieszący do

samolotów z trudem się przez niego przeciskali. Komunikaty o lotach tonęły w wiecowym hałasie. Kilku mieszkańców Meadowood podniosło w górę wypisane naprędce hasła, które brzmiały: “Co ważniejsze - ludzie czy linie lotnicze?... Odrzutowce precz z Meadowood!... Hańba haniebnym hałasom... Meadowood też płaci podatki... Lincoln do sądu!...” Ilekroć Freemantle milkł, krzyki i ogólna wrzawa rosła.

- Niech ci z lotniska posmakują, co to hałas! - krzyknął jakiś siwowłosy pan w wiatrówce. Jego słowa wywołały ryk aprobaty.

Nie ulegało wątpliwości, że “relacja” Freemantle'a rozwinęła się w demonstrację na pełną skalę. Oczekiwał, że lada chwila wkroczy policja.

Nie wiedział jednak, że kiedy udzielał wywiadów telewizji, a mieszkańcy Meadowood gromadzili się, uwagę kierownictwa lotniska zaprzętnął los samolotu Żłoty Okręt. Wkrótce potem wszyscy policjanci na dworcu zajęli się poszukiwaniem Inez Guerrero i dlatego demonstracja nie została zauważona.

Nawet po znalezieniu pani Guerrero porucznik Ordway był nadal zajęty - uczestniczył w zwołanym w gabinecie Bakersfelda posiedzeniu.

Po upływie kolejnego kwadransa Freemantle zaczął się niepokoić. Demonstracja nabrała rozmachu, ale gdyby jej oficjalnie nie przerwano, mijałaby się z celem. Jak Boga kocham, pomyślał, gdzie jest policja, dlaczego nie robią, co do nich należy?

Właśnie wtedy Ordway i Bakersfeld zeszli na dół ze służbowego półpiętra.

Zebranie w gabinecie Mela zakończyło się przed kilkoma minutami. Po przesłuchaniu pani Guerrero i nadaniu drugiej depechy z ostrzeżeniem dla samolotu do Rzymu, trzymanie wszystkich razem nic by nie dało. Tania Livingston, kierownik oddziału i szef pilotów, wrócili zatroskani do dworcowego biura swoich linii, żeby tam czekać na dalsze wieści. Pozostali, z wyjątkiem pani Guerrero, zatrzymanej, żeby mogli ją przesłuchać detektywi z komendy miejskiej, wrócili do swoich zajęć. Tania obiecała inspektorowi Standishowi, głęboko zaniepokojonemu o los siostrzenicy, że zawiadomi go natychmiast, jak tylko dowie się czegoś nowego.

Mel, niezdecydowany, gdzie ma czuwać, wyszedł z gabinetu z Ordwayem.

Ordway pierwszy spostrzegł demonstrację i zauważył Freemantle'a.

- Cholerny adwokat! Powiedziałem mu, że nie będzie tutaj demonstracji. Zaraz ją zakończę - rzekł i pośpieszył w stronę tłumu.

- Może na to właśnie liczy, chcąc wyjść na bohatera - ostrzegł go Mel.

Kiedy się zbliżali, Freemantle oświadczył:

- Mimo wcześniejszych zapewnień dyrekcji lotniska intensywny ruch samolotów, ogłuszający i szarpiący nerwy, trwa nadal o tak późnej porze. Nawet teraz...

- Mniejsza o to - przerwał mu szorstko Ordway. - Mówiłem już panu, że na tym dworcu nie będzie żadnych demonstracji.

- Ależ, panie poruczniku, zapewniam, że to nie jest demonstracja - odparł Freemantle. Cały czas trzymał mikrofon tak, żeby było wyraźnie słyhać jego słowa. - Udzieliłem tylko wywiadu telewizji po spotkaniu z kierownictwem lotniska, choć muszę powiedzieć, że spotkanie to mocno mnie rozczarowało, a potem zdałem relację tu obecnym...

- Może pan zdawać relację, ale gdzie indziej! - przerwał mu Ordway, po czym zwrócił się do najbliższej stojących. - A teraz proszę się rozejść!

W tłumie rozległy się wrogie pomruki i rzucono nieprzyjazne spojrzenia. Kiedy policjant obrócił się znów do adwokata, błysnęły flesze fotoreporterów. Reflektory telewizji, które zgaszono, zapaliły się ponownie, a kamery telewizyjne skierowały się na obu rozmówców. Freemantle pomyślał, że nareszcie wypadki potoczyły się zgodnie z jego życzeniem. Na skraju tłumu Bakersfeld rozmawiał z członkiem ekipy telewizyjnej i Tomlinsonem z "Tribune". Reporter zaglądał do notatek i odczytywał to, co zapisał. Mel słuchał z twarzą wyrażającą coraz silniejsze oburzenie.

- Poruczniku, ogromnie poważam pana i pański mundur - mówił Freemantle. - Niemniej chciałbym zaznaczyć, że odbyliśmy już dziś zebranie gdzie indziej, w Meadowood, jednakże z powodu hałasu z lotniska nie mogliśmy się usłyszeć.

- Nie przyszedłem tu dyskutować - odparł ostro policjant. - Jeżeli nie zastosuje się pan do moich poleceń, aresztuję pana. Proszę wyprowadzić stąd tych ludzi.

- A jeżeli nie odejdziemy? - krzyknął ktoś z tłumu.

- Zostańmy! Wszystkich nie aresztują - odezwał się inny głos.

- Nie! - sprzeciwił się temu Freemantle i podniósł rękę w obłudnym geście. - Proszę posłuchać! Nie będziemy zakłócać porządku, nie będziemy nieposłuszni wobec rozkazów. Drodzy przyjaciele i szanowni klienci, pan porucznik polecił nam przerwać spotkanie i opuścić dworzec. Zastosujemy się do tego nakazu. Możemy go uznać za

poważne naruszenie wolności mowy... - w tym miejscu rozległy się okrzyki aprobaty i potępienia - ale nie stwarzajmy pretekstu do pomówień, że nie uszanowaliśmy prawa. Po wyjściu z dworca złożę oświadczenie dla prasy - dodał stanowczo.

- Chwileczkę, panie Freemantle! - przebił się nad głowami innych ostry głos Bakersfelda, który przepychał się przez tłum. - Chciałbym wiedzieć, co znajdzie się w tym oświadczeniu dla prasy. Dalszy ciąg przekręconych faktów? Kolejna porcja zniekształconych informacji prawnych, mająca na celu wprowadzenie w błąd ludzi, którzy się na tym nie znają?

Mel mówił głośno, jego słowa docierały do najbliższej stojących. Zaciekawieni ludzie zaszemrali, a ci, którzy już odchodzili, przystanęli.

- To złośliwe oszczerstwo! - zareagował odruchowo Freemantle. Zaraz potem, wietrząc niebezpieczeństwo, wzruszył ramionami. - Niemniej puszcze je mimo uszu.

- A to dlaczego? Jeżeli oszczerstwo, to umie pan je chyba odeprzeć. - Mel stanął twarzą w twarz z adwokatem. - A może boi się pan, że okaże się ono prawdą.

- Niczego się nie boję, panie Bakersfeld. Rzecz w tym, że policja ogłosiła koniec zebrania. A zatem, wybaczy pan...

- Koniec dla pana - powiedział z naciskiem Ordway. - Natomiast pan Bakersfeld to całkiem inna sprawa. On tu rządzi. - Stanął obok Mela, razem z nim blokując adwokatowi drogę.

- Gdyby pan był prawdziwym policjantem, traktowałby pan nas jednakowo - zaprotestował Freemantle.

- Racja - odezwał się niespodziewanie Mel. Ordway spojrzał na niego ze zdziwieniem. - Rzeczywiście powinien pan traktować nas jednakowo. Dlatego zamiast kończyć spotkanie, poproszę pana chyba o zgodę na przemówienie do tych ludzi, jak to zrobił przed chwilą pan Freemantle. Oczywiście jeżeli chce pan być prawdziwym policjantem.

- Pewnie, że chcę. - Rosły czarnoskóry policjant, górujący nad nimi obydwoma, uśmiechnął się. - Zaczynam rozumieć punkt widzenia pana... i pana Freemantle'a.

- Widzi pan, zrozumiał - zwrócił się dobrotliwie Bakersfeld do adwokata. - A teraz, ponieważ zesłaliśmy się wszyscy razem, najlepiej będzie, jak sobie to i owo wyjaśnimy. - Wyciągnął rękę. - Poproszę o mikrofon.

Jego niedawne oburzenie było już mniej widoczne. Kiedy reporter "Tribune", Tomlinson, odczytał mu ze swoich notatek najważniejsze stwierdzenia wygłoszone przez Freemantle'a w wywiadach telewizyjnych i potem, zawrzał gniewem. Zarówno dziennikarz, jak i reporter telewizyjny prosili go o skomentowanie tych wypowiedzi. Przynależ im, że to zrobi.

- O, nie! - powiedział Freemantle potrząsając stanowczo głową.

Niebezpieczeństwo, które wyczuł przed chwilą, okazało się nagle całkiem bliskie i realne. Już raz dziś nie docenił Bakersfelda. Nie miał zamiaru powtarzać tego błędu. Panował w tym momencie zdecydowanie nad zgromadzonymi tu mieszkańcami Meadowood. Żeby spełnić swoje zamierzenia, musiał koniecznie to utrzymać. Teraz pragnął jedynie, żeby wszyscy szybko się rozeszli.

- Powiedziano już dość - oświadczył wyniośle. Pomijając Mela oddał mikrofon komuś z Meadowood i wskazał sprzęt nagłaśniający. - Trzeba to zdemontować i ruszamy stąd.

- Ja go wezmę - wtrącił Ordway przechwytyjąc mikrofon. - Proszę nic nie ruszać.

Skinął głową na kilku policjantów, którzy pojawili się na obrzeżu tłumu i weszli między ludzi. Freemantle patrzył bezradnie, jak porucznik podaje mikrofon Bakersfeldowi.

- Dziękuję - powiedział Mel.

Stanął przed wrogo nastawionym tłumem mieszkańców Meadowood i innych, którzy przechodząc przez halę zatrzymali się, żeby posłuchać. Choć było dwadzieścia minut po północy, i już sobota rano, nasilony ruch w głównej hali wcale nie słabł. Z powodu licznych opóźnień w odlotach natłok pasażerów miał trwać do końca nocy zlewając się ze wzmożonym ruchem sobotnio-niedzielnym aż do chwili, kiedy przywrócony zostanie normalny rozkład lotów. Bakersfeld pomyślał, że jeżeli mieszkańcy Meadowood zamierzali, między innymi, dokuczyć władzom portu, to niewątpliwie osiągnęli swój cel. Z grubsza licząc dodatkowy tysiąc ludzi zajmował niepotrzebnie miejsce w hali, zmuszając pasażerów do okrążania tłumu, tak, jak fala przyływu okrążyła piaszczystą ławę. Uważał, że nie wolno dopuścić do tego, żeby sytuacja ta przedłużała się więcej niż o kilka minut.

- Będę mówił krótko - rzekł do mikrofonu przedstawiając się. - Dziś wieczór

spotkałem się z waszą delegacją. Wyjaśniłem niektóre trudności, z jakimi się borykamy, i powiedziałem też, że rozumiemy wasze problemy i współczujemy wam. Oczekiwałem, że moje stanowisko zostanie wam przekazane, jeżeli nie słowo w słowo, to przynajmniej w streszczeniu. Dowiedziałem się jednak, że przekreślono je, a was oszukano.

- To kłamstwo! - ryknął Freemantle. Twarz oblała mu się rumieńcem. Jego nienagannie uczesane dotychczas włosy rozsypały się w nieładzie.

Porucznik Ordway chwycił go mocno za rękę.

- Siedź pan cicho! Powiedział pan już swoje - rzekł.

Przed Melem pojawił się dodatkowo mikrofon telewizyjny. Dalej mówił już przy zapalonych światłach ekipy telewizyjnej.

- Pan Freemantle zarzuca mi kłamstwo. Muszę przyznać, że nie przebierał dziś w słowach. - Mel zajął do notatek. - Dowiedziałem się, że znalazły się wśród nich takie określenia, jak "okradanie" i "obojętność", że odniosłem się do waszej delegacji "wrogo i obelżywie", a dalej, że środki zmniejszania hałasu, które staramy się stosować, to "błaga, lipa i kłamstwa na użytek społeczeństwa". A więc dobrze, sami państwo ocenicie, kto tu kłamie i przekręca fakty.

Mel uświadomił sobie, że popełnił błąd przemawiając do małej delegacji zamiast od razu do całej grupy. Chciał dojść do porozumienia, a zarazem uniknąć zakłóceń w funkcjonowaniu dworca. Nie osiągnął ani jednego, ani drugiego. Postanowił, że teraz przynajmniej postara się, żeby go zrozumiano.

- Pozwólcie, że przedstawię wam pokrótce zasady, jakimi się kierujemy ograniczając hałas - ciągnął. Po raz drugi tego wieczoru opisał ograniczenia nakładane na pilotów i zatrudniające ich towarzystwa lotnicze. - Normalnie wymagamy bezwzględnego ich przestrzegania - dodał. - Ale w trudnych warunkach atmosferycznych, takich jak dzisiejsza śnieżycy, piloci muszą mieć wolną rękę, bo bezpieczeństwo samolotu wysuwa się na plan pierwszy.

O drogach startowych powiedział:

- W miarę możliwości unikamy odlotów z pasa dwa-pięć, których trasa przebiega nad Meadowood.

Wyjaśnił, że zachodzi czasem konieczność korzystania z tej drogi startowej, kiedy, tak jak dzisiaj, droga trzy-zero jest wyłączona z ruchu.

- Robimy dla was, co w naszej mocy, i nie jesteśmy wobec was obojętni, jak wam to wmawiano - podkreślił. - Ale lotnisko to przedsiębiorstwo i nie możemy zaniechać naszych podstawowych obowiązków oraz troski o bezpieczeństwo lotów.

Wrogość słuchaczy nadal rzucała się w oczy, ale pojawiło się też zainteresowanie.

Freemantle, rzucając Melowi wściekle spojrzenia i kipiąc ze złości, również to zauważył.

- Z tego co usłyszałem, pan Freemantle wołał nie powtarzać pewnych moich uwag na temat hałasu na lotnisku, które przedstawiłem waszej delegacji ogólnie - mówił Mel. - Uwagi te nie zostały wypowiedziane, jak sugerowano - znów zajrzał do notatek - "cynicznie i z lekceważeniem", ale stanowiły próbę powiedzenia szczerzej prawdy. Z tą samą szczerością zwrócę się do państwa teraz.

Tak jak poprzednio, Mel przyznał, że w dziedzinie ograniczania hałasu niewiele już da się zrobić. Słuchaczom rzędły miny, kiedy mówił o tym, jak wzrośnie hałas po wprowadzeniu do eksploatacji nowego samolotu, co musiało nastąpić wkrótce. Czuł jednak, że doceniają tę bezstronność i szczerść. Z wyjątkiem kilku sporadycznych uwag, nie przerywano mu, a jego słowa rozlegały się wyraźnie przebijając się przez szum dworca.

- Są jeszcze dwie sprawy, o których nie wspomniałem waszej delegacji, ale teraz zamierzam to zrobić. Wątpię, czy wam się spodobają - powiedział twardo. Pierwsza, jak oświadczył, dotyczy dzielnicy Meadowood. - Dwanaście lat temu jeszcze jej nie było. Rozciągał się tu nie zabudowany teren, małej wartości aż do chwili, kiedy rozwój i bliskość lotniska spowodowały raptowny wzrost wartości przyległych gruntów. W tej mierze wasze Meadowood przypomina tysiące dzielnic, które jak grzyby po deszczu wyrosły wokół lotnisk na całym świecie.

- Kiedy tu zamieszkaliśmy, nie wiedzieliśmy, co to hałas odrzutowca! - zawołała jakaś kobieta.

- Ale my wiedzieliśmy! - rzekł Mel wskazując kobietę palcem. - Zarządy portów wiedziały, że nadchodzi era odrzutowców, wiedziały jak będą hałasować, ostrzegaliśmy ludzi i lokalne komisje planowania przestrzennego i błagaliśmy, żeby nie budowano domów w niezliczonych dzielnicach podobnych do Meadowood. Nie pracowałem jeszcze wtedy na tym lotnisku, ale w naszych archiwach przechowywano akta i zdjęcia. Tam

gdzie jest teraz Meadowood, lotnisko umieściło tablice z napisami: "Tędy będą przelatywać startujące i lądujące samoloty." Inne lotniska robiły to samo. Ale wszędzie tam, gdzie pojawiały się te napisy, przedsiębiorcy budowlani i handlarze nieruchomości je zdejmowali. Potem sprzedawano ziemię i domy ludziom takim jak wy, przemilczając sprawę przyszłego hałasu i plany rozbudowy lotniska, o których przeważnie wiadano. I tak ostatecznie handlarze nieruchomości wszystkich was wywiedli w pole.

Tym razem nie było odpowiedzi, tylko morze zamyślonych twarzy - widział, że treść jego słów dotarła do słuchaczy. Czuł głęboki żal. Nie miał przed sobą przeciwników, których chciałby pokonać, tylko porządnym ludzi borykających się z dokuczliwym problemem, sąsiadów, dla których z największą chęcią zrobiliby znacznie więcej.

Zauważył szyderczą minę Freemantle'a.

- Uważa pan pewnie, że to bardzo sprytne - rzekł adwokat, odwrócił się i bez pośrednictwa mikrofonu i wzmacniacza krzyknął nad głowami najbliższym stojącym: - Nie wiercie temu! On was urabia! Trzymajcie się mnie, a damy tym z lotniska nauczkę, i to dobrą!

- Gdyby ktoś z państwa nie dosłyszał, to pan Freemantle radził, żebyście się go trzymali - rzekł Mel do mikrofonu. - Na ten temat również mam coś do powiedzenia. Wielu takich jak wy - mówił dalej do zasłuchanego teraz tłumu - oszukano sprzedając im ziemię bądź domy na terenach, które nie powinny być zabudowane, co najwyżej wykorzystane na cele przemysłowe, gdzie hałas z lotniska nie przeszkadza. Nie straciliście wszystkiego, bo macie ziemię i domy. Ale ich wartość z całą pewnością zmalała.

- Święta racja! - powiedział ktoś ponuro.

- A teraz szykuje się kolejna próba wyciągnięcia od was pieniędzy. Prawnicy w całej Ameryce Północnej gnają do dzielnic położonych przy lotniskach, ponieważ ten hałas to żyła złota.

- Jeszcze słowo, a podam pana do sądu! - syknął Freemantle z twarzą wykrzywioną i spurpurowiałą.

- Za co? - odparował Mel. - A może domyślił się pan już, co chcę powiedzieć!

Pogodził się z myślą, że Freemantle mógłby wnieść skargę o zniesławienie,

choć wątpił w to. Tak czy owak poczuł, że dawna lekkomyślna zapalczliwość - chęć mówienia wprost bez względu na konsekwencje - bierze w nim górę. W ciągu ostatnich lat rzadko doświadczał takiego uczucia.

- Mieszkańców dzielnic, o których mowa, zapewnia się, że lotniska można skarżyć, i to z powodzeniem - powiedział. - Właściciele domów w pobliżu lotnisk utwierdza się w przekonaniu, że na końcu każdego pasa startowego leżą worki dolarów. Nie twierdzą, że lotnisk nie można skarżyć ani też, że wśród adwokatów występujących w procesach przeciwko lotniskom nie ma dobrych, uczciwych fachowców. Ostrzegam was jednak, że jest też bardzo wielu innego pokroju.

- A jak poznać, z kim ma się do czynienia? - spytała, tym razem spokojniej, ta sama kobieta, która wcześniej krzyczała.

- Bez przygotowania jest to trudne. Inaczej mówiąc, bez znajomości przepisów prawnych dotyczących lotnisk. Bez tego można dać się nabrać na jednostronnie dobraną listę poprzednich orzeczeń sądowych - powiedział Mel i po krótkim wahaniu dodał: - Wymieniono tu dziś kilka wybranych decyzji sądów. Jeżeli chcecie, przedstawię wam drugą stronę medalu.

- Prosimy o pańską wersję - powiedział ktoś na przedzie.

Kilkoro zgromadzonych przyglądało się uważnie Freemantle'owi.

Mel zawahał się zdając sobie sprawę, że przekroczył już wyznaczony sobie czas. Uznał jednak, że te kilka minut nie zrobi różnicy.

Na skraju tłumu dostrzegł Tanię Livingston.

- Procesy, które tak bez zająknięcia zostały wymienione, są stare i dobrze znane zarządom lotnisk. Jako pierwszy wymieniono, zdaje się, proces rząd Stanów Zjednoczonych kontra Causby - ciągnął. Wyjaśnił, że orzeczenie w tej sprawie, koronny argument wystąpienia Freemantle'a przed mieszkańcami Meadowood, zostało wydane ponad dwadzieścia lat temu. - Proces dotyczył hodowcy drobiu i samolotów wojskowych. Samoloty te wielokrotnie przelatywały nad jego domem, na wysokości zaledwie dwudziestu metrów a więc znacznie niżej niż jakikolwiek samolot nad Meadowood. Kurczęta były stale wystraszone i część zdechła. Po latach procesowania sprawa trafiła do Sądu Najwyższego. - Odszkodowanie za straty wyniosło w sumie poniżej czterystu dolarów, równowartość padłych kurcząt. Ani farmer nie dostał worka

pieniędzy, ani wy go nie dostaniecie sądząc po tym precedensie - dodał.

Mel widział, że Freemantle to purpurowieje, to błędnie z wściekłości. Ordway jeszcze raz przytrzymał adwokata za ramię.

- O jednej wszakże sprawie sądowej pan Freemantle wolał nie wspominać - rzekł z naciskiem Mel. - Bardzo ważnej, którą również rozstrzygnął Sąd Najwyższy, i dobrze znanej. Niestety dla pana Freemantle'a orzeczenie wydane w tej sprawie nie popiera jego tez, lecz je zbija.

Mel przytaczał sprawy sądowe bez zająknięcia, nie zaglądając do notatek. Na słuchaczach wywarło to duże wrażenie. Uśmiechnął się.

- Precedensy prawne są jak dane statystyczne. Manipulując nimi można udowodnić wszystko - powiedział i dodał: - Mogą mi państwo nie wierzyć na słowo. Proszę to sprawdzić. Wszystko jest w aktach.

- O tym pan nie mówił. Przedstawił nam pan sprawę jednostronnie - z pretensją w głosie odezwała się do Freemantle'a kobieta, która stała obok niego.

Wrogość wymierzona poprzednio w Mela przeniosła się teraz częściowo na adwokata.

Freemantle wzruszył ramionami. Pomyślał, że ostatecznie nadal ma ponad sto sześćdziesiąt formularzy umów, których nie omieszkął schować do zamykanej na klucz teczki spoczywającej w bagażniku samochodu. Żadne słowa nie mogły zmienić tego faktu.

Po chwili jednak ogarnęły go wątpliwości.

Kilka osób zapytało Bakersfelda o formularze umów, które dziś podpisał. Ich głosy zdradzały niepewność. Najwyraźniej postawa Mela oraz to, co im powiedział, zrobiły duże wrażenie. Tłum rozbił się na dwie grupy, w których prowadzono ożywione dyskusje.

- Spytano mnie o pewną umowę - rzekł Mel. - Myślę, że wiecie o jaką umowę chodzi. - Tłum ucichł. - Widziałem jeden egzemplarz.

- I co z tego! - krzyknął Freemantle przepychając się do przodu. - Pan nie jest prawnikiem, już to wyjaśniliśmy. Dlatego nie jest pan autorytetem w sprawach umów.

Tym razem Freemantle stał na tyle blisko, że jego słowa rozległy się przez mikrofon.

- Z umowami mam do czynienia na co dzień - odrzekł Mel. - Wszyscy dzierżawcy na lotnisku, od największych linii lotniczych do sprzedawców proszków od bólu głowy, działają na podstawie umów przeze mnie zatwierdzanych, a sporządzanych przez moich pracowników.

Odwrócił się do tłumu.

- Pan Freemantle słusznie wytyka mi, że nie jestem prawnikiem. Dam więc radę jako człowiek interesu. W zasadzie nie możecie wycofać się z umowy, którą dziś podpisaliście. Umowa to umowa. Można by was sądzić za długi i pieniądze zostałyby wyegzekwowane. Ale moim zdaniem, jeżeli natychmiast wystosujecie odpowiednie pismo, do niczego takiego nie dojdzie. Przede wszystkim nie odnieśliście jeszcze żadnych korzyści z tytułu zawarcia tej umowy. Po drugie, trzeba by każdego z was skarżyć oddzielnie. - Mel uśmiechnął się. - A to samo w sobie byłoby nie lada przedsięwzięciem. I jeszcze jedno. - Spojrzał na adwokata. - Nie wierzę, żeby znalazł się sąd, który popatrzyłby życzliwym okiem na honorarium w granicach piętnastu tysięcy dolarów za usługi prawne, które są w najlepszym razie nieokreślone.

- Więc co mamy robić? - spytał mężczyzna, który odzywał się już wcześniej.

- Jeżeli naprawdę rozmyśliliście się, proponuję wam dziś albo jutro napisać list zaadresowany do pana Freemantle'a. Napiszcie w nim, że rezygnujecie z uzgodnionego przedstawicielstwa prawnego i podajcie powód. Koniecznie zachowajcie kopię listu. Moim zdaniem na tym się to skończy.

Mel mówił bez ogródek, inaczej, niż początkowo zamierzał, sądził też, że zbyt lekkomyślnie posunął się aż tak daleko. Gdyby Freemantle zechciał, z pewnością narobiłby mu przykrości. Stał się przecież pomiędzy klientami a adwokatem, kwestionując jego uczciwość w sprawie, którą lotnisko, a więc i on, było żywotnie zainteresowane. Pełen nienawiści wzrok Freemantle'a świadczył o tym, że z największą chęcią wyrządziłby mu krzywdę. Intuicja podpowiadała mu jednak, że nade wszystko Freemantle nie życzy sobie, żeby poddano dokładnej publicznej analizie jego metody pracy i zdobywania klientów. Sędzia wrażliwy na etykę palestry mógłby zadać niewygodne pytania. A później mogło to również zrobić Stowarzyszenie Adwokatów, stojące na straży norm zawodowych. Im dłużej o tym myślał, tym mniej się martwił, nieświadom, że Freemantle doszedł do podobnych wniosków.

Bo pomijając wszystko inne, Freemantle był człowiekiem praktycznym. Dawno temu odkrył, że w życiu raz się wygrywa, raz przegrywa. Czasem przegrana przychodziła nagle i bez logicznego wyjaśnienia. Przypadek, kaprys losu, dołek w drodze potrafiły zmienić niemal pewny sukces w upokarzającą klęskę. Na szczęście dla takich jak Freemantle zdarzało się czasem i odwrotnie.

Dyrektor lotniska okazał się dołkiem, do którego niebacznie wpadł, a który należało ominąć. Nawet po ich pierwszym starciu, które, jak sobie Freemantle teraz uprzytomnił, powinno go było ostrzec, w dalszym ciągu nie doceniał przeciwnika zostając w porcie zamiast go opuścić, póki miał przewagę. Również za późno dokonał odkrycia, że Bakersfeld jest nie tylko bystry, ale i potrafi ryzykować. Jedynie bowiem ryzykant balansowałby nad krawędzią przepaści, tak jak on przed chwilą, i - wiedział o tym na razie tylko Freemantle - wygrał.

Rzeczywiście zdawał sobie sprawę z tego, że Stowarzyszenie Adwokatów może spojrzeć na jego dzisiejszą działalność nieprzychylnie. Co więcej, miał już raz do czynienia z komisją dochodzeniową stowarzyszenia i wołał, żeby to się nie powtórzyło.

Bakersfeld słusznie przewidział, że on, Elliott Freemantle, nie będzie ścigał pieniędzy na podstawie podpisanych formularzy umów. Ryzyko za duże, łup niepewny.

Naturalnie nie podda się całkowicie. Postanowił, że wystosuje jutro list do wszystkich mieszkańców Meadowood, którzy podpisali formularze, i postara się ich przekonać, że nadal powinni korzystać z jego usług prawnych za ustaloną indywidualną opłatą. Wątpił jednak, czy zgłosi się wielu chętnych. Bakersfeld - niech go szlag! - zaszczerpił im skutecznie podejrzenie.

Ordway i kilku policjantów rozpraszali tłum. W hali dworcowej powracał normalny ruch. Aparaturę nagłaśniającą rozmontowano i usuwano.

Bakersfeld zauważył, że Tania, którą spostrzegł parę minut temu, idzie w jego stronę.

Stanąła przed nim jedna z mieszkanek Meadowood, o wyrazistej, inteligentnej twarzy i ciemnych włosach do ramion, na którą przedtem zwrócił kilka razy uwagę.

- Proszę pana - powiedziała cichym głosem. - Dużo tu dziś mówiono i niektóre rzeczy lepiej teraz rozumiemy. Ale nie usłyszałam nic, co mogłabym powtórzyć dzieciom, które płaczą i pytają, kiedy skończy się hałas, żeby mogły spać.

Mel pokiwał głową z ubolewaniem. W kilku słowach jego rozmówczyni wskazała daremność wszystkiego, co tu się dziś zdarzyło. Wiedział, że nie ma dla niej odpowiedzi. Dopóki lotniska i domy mieszkalne znajdują się blisko siebie, wątpił, czy uda się ją znaleźć.

Wciąż jeszcze zastanawiał się, co odpowiedzieć, kiedy Tania podała mu złożoną kartkę. Rozwinął ją i przeczytał liścik zdradzający, że pisano go pośpiesznie na maszynie.

:Lot dwa, wybuch w powietrzu. Uszkodzenie + ranni. Przymusowe lądowanie. Przew. przylot. 1:30. Kpt. żąda drogi trzy-zero. Wieża mówi droga nadal zablokowana.

12.

W krwawej jatce, w jaką zmienił się tył kabiny turystycznej, doktor Milton Compagno, lekarz ogólny, wkładał maksimum swoich umiejętności w to, żeby uratować życie Gwen. Nie był pewien, czy mu się uda.

W chwili wybuchu bomby będąca tuż przy Guerrero Gwen znalazła się najbliżej centrum eksplozji.

W innych okolicznościach zginęłaby natychmiast, tak jak Guerrero. Uratowały ją dwie rzeczy.

Od wybuchu oddzielały ją drzwi toalety i ciało Guerrero. Żadne samo w sobie nie stanowiło skutecznej osłony, ale w połączeniu wystarczyły, żeby o ułamek sekundy opóźnić początkową siłę eksplozji.

W czasie tego ułamka sekundy poszycie samolotu trzasnęło i nastąpił drugi podmuch - dekompresja po wybuchu.

Podmuch bomby uderzył w Gwen, odrzucił ją do tyłu, ciężko ranną i krwawiącą, ale jego siła napotkała przeciwną - rwący strumień powietrza, który wypadł na zewnątrz przez dziurę w kadłubie. Efekt był taki, jakby zderzyły się ze sobą dwa tornada. Zaraz potem zwyciężyła dekompresja, porywając ze sobą pierwszy wybuch w ciemną noc na dużej wysokości.

Pomimo gwałtowności wybuchu rannych nie było wielu.

Gwen, najciężej poszkodowana, leżała nieprzytomna w przejściu. Obok niej stał młody człowiek o sowim wyglądzie, który wyszedł z toalety i wystraszył Guerrero; mocno krwawił i był oszołomiony, ale przytomny i trzymał się na nogach. Kilko innych pasażerów w pobliżu miało skaleczenia i siniaki od odprysków i odłamków bomby. Innych uderzyły i oszołomiły albo posiniaczyły lecące przedmioty, odrzucone do tyłu siłą dekompresji, ale żadne z tych obrażeń nie było poważne.

Z początku, po nagłym spadku ciśnienia, tych, którzy nie siedzieli zabezpieczeni pasami w fotelach, ssanie ciągnęło w stronę dziury ziejącej w ogonie samolotu. Najbardziej zagrożona była Gwen. Upadła jednak tak, że ręka - odruchowo bądź przez przypadek - otoczyła podstawę fotela. Dzięki temu jej ciało nie zostało pociągnięte dalej i zatarasowało drogę innym.

Po początkowej gwałtownej ucieczce powietrza ssanie zelżało. Teraz największym i natychmiastowym zagrożeniem stał się dla wszystkich, rannych i zdrowych, brak tlenu.

Chociaż maski tlenowe wypadły natychmiast ze schowków, tylko garstka pasażerów chwyciła je i założyła od razu. Stewardesy, zgodnie z tym, jak je uczono, chwyciły maski tam, gdzie się przypadkiem znalazły, i pokazały innym, żeby zrobili to samo. Trzej lekarze, odbywający z żonami posezonową wakacyjną wycieczkę, zrozumieli potrzebę pośpiechu, włożyli maski i prędko udzielili wskazówek swoim sąsiadom. Judy, bystra osiemnastoletnia siostrzenica inspektora Standisha, założyła maskę dziecku z sąsiedniego fotela oraz sobie. Pani Quonsett, która podczas swoich podróży na gapę wielokrotnie oglądała pokazy wkładania masek, wiedziała, co robić. Jedną maskę wzięła sobie, a drugą podała znajomemu obojście, którego wciągnęła na sąsiedni fotel. Nie miała pojęcia, czy przeżyje, ale się tym nie przejęła. Bez względu na rozwój wypadków chciała być ich świadkiem aż do samego końca.

Ktoś rzucił maskę młodemu rannemu człowiekowi stojącemu obok Gwen. Choć chwiał się na nogach ledwie pojmując, co się dzieje, zdołała przytrzymać ją przy twarzy.

Mimo to zaledwie połowa pasażerów korzystała z tlenu po upływie piętnastu sekund. W tym krytycznym momencie ci, którzy nie oddychali tlenem, zapadli w senne odrętwienie. Po następnych piętnastu sekundach większość z nich straciła przytomność.

Gwen nie dostała ani tlenu, ani natychmiastowej pomocy. Utrata przytomności spowodowana obrażeniami jeszcze się u niej pogłębiła.

W tym czasie w kabinie pilotów kapitan Harris podjął ryzyko powiększenia uszkodzeń lub całkowitego zniszczenia samolotu i zdecydował się na szybkie nurkowanie, ocalając Gwen i innych od uduszenia.

Nurkowanie rozpoczęło się na wysokości dwudziestu ośmiu tysięcy stóp, a zakończyło po dwóch i pół minutach na wysokości dziesięciu tysięcy stóp.

Człowiek może przeżyć bez tlenu nie uszkadzając sobie trwale mózgu trzy do czterech minut.

Przez pierwszą połowę lotu nurkowego, co trwało minutę i piętnaście sekund, kiedy zeszli na wysokość piętnastu tysięcy stóp, powietrze pozostawało nadal rozrzedzone i nie gwarantowało przeżycia. Poniżej tej granicy ilość tlenu stale rosła.

Na wysokości dwunastu tysięcy stóp można już było regularnie oddychać. Zanim dotarli na wysokość dziesięciu tysięcy stóp z niewielkim, lecz wystarczającym zapasem czasu, wszyscy, z wyjątkiem Gwen, odzyskali przytomność. Wielu w ogóle nie zdawało sobie sprawy z jej chwilowej utraty.

Stopniowo, wraz z ustępowaniem pierwszego szoku, pasażerowie i pozostałe stewardesy orientowali się w sytuacji. Zastępczyni Gwen, energiczna blondynka z Oak Lawn w stanie Illinois, pośpieszyła do rannych na tyłach kabiny.

- Czy jest tu lekarz? - zawołała alarmującym tonem, blednąc na twarzy.

- Ja jestem lekarzem.

Doktor Compagno, niski, o ostrych rysach, niecierpliwych ruchach, mówiący szybko, z brooklyńskim akcentem, już ruszył nie czekając na wezwanie. Rozejrzał się pośpiesznie po miejscu katastrofy, czując przenikliwie zimno i wiatr wpadający ze świstem przez wyrwę w kadłubie. Tam gdzie przedtem mieściły się toalety i tylna kuchnia, znajdowała się teraz poskręcana masa zwęglonego, splamionego krwią drewna i metalu. Tył kadłuba, aż do wnętrza ogona, otworzył się na przestrzał, odsłaniając linki sterowe i elementy konstrukcji.

Doktor podniósł głos, żeby przekrzyczeć świst wiatru i ryk silników.

- Proszę przeprowadzić jak najwięcej ludzi bliżej przodu. Najważniejsze, żeby ich jakoś ogrzać. Dla rannych potrzebne są koce.

- Spróbuję znaleźć - odparła z powątpiewaniem stewardesa.

Wiele koców, przechowywanych zazwyczaj na półkach pod sufitem, wymiótł z samolotu wraz z dodatkową odzieżą pasażerów i innymi przedmiotami wir dekompresji.

Do doktora Compagno przyłączyli się pozostali dwaj lekarze z wycieczki.

- Proszę przynieść wszystkie apteczki pierwszej pomocy - polecił jeden z nich drugiej stewardesie, ponieważ klęczący już przy Gwen Compagno jako jedyny z całej trójki miał torbę lekarską.

Doktor Compagno charakteryzował się tym, że nie rozstawał się nigdy z torbą wypełnioną środkami do pomocy w nagłych wypadkach. Objął dowodzenie akcją ratunkową, chociaż zawodowo - jako lekarz ogólny - stał niżej od tamtych dwóch, którzy byli internistami.

Doktor Compagno uważał, że zawsze jest na służbie. Przed trzydziestoma

pięcioma laty, będąc jeszcze młodzieńcem, który stoczył walkę o wydostanie się ze społecznych dołów w nowojorskich slumsach, wywiesił tabliczkę w chicagowskiej dzielnicy włoskiej nie opodal alej Milwaukee i Grand. Od tamtego czasu, jak mawiała z rezygnacją w głosie jego żona, przestawał leczyć jedynie, kiedy spał. Cieszył się, że jest potrzebny. Traktował swój zawód jak jakąś wygraną, która, gdyby jej nie strzegł, wymknęłaby mu się z rąk. Nie słyszano, żeby kiedykolwiek, bez względu na porę, odmówił przyjęcia pacjenta lub złożenia wizyty domowej, jeżeli go wezwano. Nigdy nie przejechał bez zatrzymania obok wypadku, jak robiło wielu jego kolegów po fachu w obawie przed oskarżeniem o popełnienie błędu w sztuce lekarskiej. Zdawało się, że przemierza każdy dzień biegiem, jak gdyby chciał złagodzić schorzenia świata w ciągu jednego życia, którego zostało za mało.

Najpierw podszedł do Gwen, która była w najcięższym stanie.

- Zajmijcie się resztą - rzucił przez ramię kolegom. W wąskim przejściu obrócił Gwen częściowo i pochylił się, żeby sprawdzić, czy oddycha. Oddychała, ale słabo i płytko.

- Proszę o tlen - zawołał do stewardesy, z którą uprzednio rozmawiał.

Kiedy przyniosła mu butlę i maskę, zbadał, czy nic nie przeszkadza jej oddychać. Miała w ustach wybite zęby, które wyjął, i wiele krwi. Upewnił się, że krwawienie nie przeszkodzi jej w oddychaniu.

- Proszę przytrzymać maskę - polecił stewardesie.

Zasyczał tlen i po chwili złowieszco blada skóra Gwen zaróżowiła się lekko.

Compagno zajął się tymczasem tamowaniem obfitego krwawienia twarzy i klatki piersiowej. Uwijając się spiał kleszczami tętnicę twarzową w miejscu najsilniejszego krwotoku, a w innych założył opatrunki. Wykrył już, że ranna ma prawdopodobnie złamany obojczyk i rękę, które trzeba będzie wsadzić w łubki. Zaniepokoiło go bardzo jej lewe oko, w którym dostrzegł jakieś odłamki. Co do prawego nie miał pewności.

Drugi oficer Jordan, wyminawszy ostrożnie doktora Compagno i Gwen, wziął pod swoją komendę pozostałe stewardesy, kierował też przeprowadzaniem pasażerów na przód samolotu. W klasie pierwszej umieszczono tylu pasażerów z turystycznej, ilu się zmieściło; niektórzy siedzieli ściśnięci w fotelach po dwoje, innych skierowano do półkolistej salonki pierwszej klasy, gdzie stały dodatkowe fotele. To, co ocalało z

odzieży, rozdano między najbardziej potrzebujących, nie patrząc na to, co jest czyje. Jak zawsze w takich sytuacjach, ludzie okazywali chęć pomocy, bezinteresowność, a nawet przebłycki humor.

Dwaj pozostali lekarze opatrywali tych, którzy zostali lekko ranni. Młody człowiek w okularach, który w chwili wybuchu stał za Gwen, miał wprawdzie głęboką ranę w ręce, ale rokującą nadzieję na wyleczenie. Odniósł też drobniejsze obrażenia twarzy i ramion. Na razie założono mu na rękę opatrunek, ciepło okryto, usadzono jak najwygodniej i wstrzyknięto morfinę.

Zarówno udzielanie pomocy lekarskiej, jak i przemieszczanie pasażerów utrudniały silne pchnięcia i uderzenia, jakim lecący teraz na niewielkiej wysokości samolot podlegał z tytułu burzy. Z powodu kiwania i kołysania u kilkunastu pasażerów do innych kłopotów dołączyły się jeszcze mdłości.

Po zameldowaniu się po raz drugi w kabinie pilotów Jordan wrócił do doktora Compagno.

- Doktorze, kapitan Demerest prosił mnie o przekazanie podziękowań za wszystko, co pan i koledzy robicie. Byłby wdzięczny, gdyby pan przyszedł w wolnej chwili do kabiny pilotów i powiedział mu, jakie informacje ma przekazać przez radio na temat poszkodowanych.

- Proszę przytrzymać opatrunek - polecił mu doktor Compagno. - I mocno przycisnąć, o tutaj. A teraz pomoże mi pan unieruchomić złamanie. Weźmiemy skórzaną okładkę od czasopism i podłożymy ręcznik. Niech pan poszuka jak największej i nie wyjmuj pisma... Przyjdę jak będę mógł - dodał po chwili. - Proszę powiedzieć kapitanowi, że moim zdaniem jak najszybciej powinien przemówić do pasażerów. Ludzie przeżyli szok. Przydałoby im się kilka słów podnoszących na duchu.

- Dobrze, powtórzę mu to - odparł Jordan spoglądając na wciąż nieprzytomną Gwen. Z troską zaostriło jeszcze rysy jego i tak zwykle ponurej chudej twarzy. - Przeżyje?

- Ma szansę, chociaż nie powiem, że bardzo dużą. Wiele zależy od jej wytrzymałości.

- Zawsze mi się zdawało, że jest bardzo wytrzymała.

- Była ładna, co?

Patrząc na pokaleczone ciało, krew i brudne, zmierzwione włosy trudno było mieć pewność.

- Bardzo ładna.

Compagno nie odpowiedział. Pomyślał, że tak czy owak leżąca na podłodze dziewczyna nie będzie już piękna, a przynajmniej bez operacji plastycznej.

- Przekażę kapitanowi to, co pan powiedział - rzekł Jordan i z jeszcze bardziej zatroskaną miną poszedł do kabiny pilotów.

Wkrótce potem przez głośnik rozległ się spokojny głos Demeresta:

- Proszę państwa, mówi do was kapitan Demerest...

Słysząc było wyraźnie każde słowo, bo Jordan odkręcił potencjometr do końca, żeby głośniki przekrzyczyły wycie wiatru i silników.

- Wiecie, że mamy kłopoty, poważne kłopoty. Nie będę ich pomniejszał. Nie będę też żartował, bo my tu w kabinie pilotów nie mamy się z czego śmiać, a sądzę, że wy tak samo. Było to doświadczenie, które my, członkowie załogi, przeżyliśmy po raz pierwszy i, mam nadzieję, ostatni. Ale jednak mamy je za sobą. W tej chwili panujemy nad samolotem, zawróciliśmy i za mniej więcej trzy kwadranse wylądujemy na lotnisku w Loncoln.

W dwóch kabinach, gdzie pasażerowie obu klas, pierwszej i turystycznej, mieszały się ze sobą jak popadło, ustał ruch i rozmowy. Wszyscy machinalnie spojrzeli na głośniki i wyteżyli słuch nie chcąc uronić ani słowa.

- Wiecie naturalnie, że samolot jest uszkodzony. Ale prawdą jest również, że uszkodzenie mogło być o wiele gorsze.

Demerest zastanawiał się, ile szczegółów powinien zdradzić, na ile być szczerym. Podczas rozkładowych lotów ograniczał zawsze swoje komunikaty dla pasażerów do niezbędnego minimum. Nie uznawał "długo grających kapitanów", którzy od początku do końca zasypywali swoich mimowolnych słuchaczy różnymi uwagami. Czuł jednak, że tym razem powinien powiedzieć więcej, że pasażerowie mają prawo dowiedzieć się prawdy.

- Nie będę ukrywał, że czekają nas dalsze trudności - powiedział do mikrofonu. - Lądowanie będzie trudne i nie wiemy jeszcze, jak wpłyną na nie nasze uszkodzenia. Mówię o tym, ponieważ zaraz po moim komunikacie stewardesy zaczną wydawać

wskazówki, jak siedzieć i jak przygotować się na samo lądowanie. Dowiedzie się też, jak w razie potrzeby opuścić szybko samolot natychmiast po wylądowaniu. W takim wypadku proszę zachować spokój i wypełniać polecenia członków załogi. Zapewniam was, że na ziemi zrobią wszystko, żeby nam pomóc.

Przypominając sobie o konieczności lądowania na drodze trzy-zero Demerest miał nadzieję, że to, co mówi, jest prawdą. Uznał, że nie ma sensu wchodzić w szczegóły dotyczące zaklinowanego statecznika. Większość pasażerów i tak nic by z tego nie zrozumiała.

- Pod jednym względem macie szczęście - dodał z nutą beztronski w głosie. - Tak się akurat złożyło, że w kabinie pilotów zamiast jednego doświadczonego kapitana jest dwóch, kapitan Harris i ja. Jesteśmy dwoma starymi wygami i latamy już tyle lat, że wolimy czasem o tym nie myśleć, ale całe to nagromadzone doświadczenie bardzo się przydaje. Będziemy sobie pomagać, wspólnie z drugim oficerem Jordanem, który jakiś czas spędzi z wami. Proszę was, żebyście też nam pomogli. Jeżeli pomożecie, to przyrzekam, że wyjdziemy z tego razem cało i bezpiecznie.

Demerest odłożył mikrofon.

- Całkiem nieźle. Powinieneś być politykiem - powiedział Harris nie odrywając wzroku od przyrządów pokładowych.

- Nikt by na mnie nie głosował - odparł cierpko Demerest. - Ludzie przeważnie nie lubią szczerości i prawdy.

Z goryczą wspominał zebranie zarządu lotniska Lincoln, na którym domagał się zniesienia sprzedaży polis ubezpieczeniowych na lotnisku. Szczerość okazała się wówczas katastrofalna. Ciekaw był, jak członkowie zarządu, w tym jego wygadany, zadowolony z siebie szwagier, przyjmą wiadomość o tym, że Guerrero wykupił polisę w obłądnym zamiarze zniszczenia samolotu. Pomyślał, że prawdopodobnie będą jak zwykle zadowoleni z siebie, tylko że zamiast powiedzieć: "To niemożliwe", oświadczą: "To wyjątkowy wypadek. Mało prawdopodobne, żeby się powtórzył". Zakładając jednak, że samolot ocaleje, to i tak bez względu na to, co kto powie, miał niezłomny zamiar stoczyć kolejną batalię o zniesienie sprzedaży ubezpieczeń na lotnisku. Z tą jednak różnicą, że tym razem wysłucha go więcej ludzi. Dzisiejsza niedoszła katastrofa, bez względu na zakończenie, z pewnością ściągnie na siebie uwagę prasy. Postanowił wykorzystać to

maksymalnie. Powie otwarcie dziennikarzom o ubezpieczeniach lotniczych, o członkach zarządu lotniska Lincoln, nie zapominając bynajmniej o szwagierku. Szczekacze propagandowi Trans America staną na głowie, żeby go odizolować “w interesie towarzystwa”. Niech tylko spróbują!

- Trans America dwa, tu ośrodek Cleveland - zatrzeszczało radio. - Lincoln zgłasza, że droga trzy-zero nadal czasowo wyłączona z ruchu. Starają się usunąć zator przed waszym przylotem. Jeżeli się to nie uda, sprowadzą was na dwa-pięć.

Demerest potwierdził przyjęcie wiadomości, a Harris się nachmurzył. Pas dwa-pięć był krótszy o dwa tysiące stóp, węższy, a w dodatku wiał tam teraz boczny wiatr. Lądowanie na nim powiększało jeszcze ryzyko.

- Mina Demeresta nie pozostawiała wątpliwości, co o tym sądzi.

Wciąż mocno nimi rzucało. Harris miał czas wypełniony utrzymywaniem samolotu na w miarę stałym kursie.

- Ty zajmiesz się teraz pasażerami - polecił Demerest drugiemu oficerowi. - Dopilnuj, żeby dziewczęta pokazały, co robić przy lądowaniu, i żeby wszyscy to zrozumieli. Potem wybierz kilku odpowiedzialnych ludzi. Pokaż im dokładnie wyjście awaryjne i jak je otwierać. Jeżeli wypadniemy z pasa, a to pewne przy lądowaniu na dwa-pięć, wszystko może się zdarzyć. Spróbujemy wtedy dostać się na tył i pomóc, ale możemy nie zdążyć.

- Tak jest - powiedział Jordan i ponownie dźwignął się z fotela.

Demerest, czekając wciąż z niepokojem na wieści o Gwen, wolałby iść sam, ale w tej chwili ani on, ani Harris nie mogli opuścić kabiny pilotów.

Po wyjściu Jordana zjawił się doktor Compagno. Łatwiej już było wchodzić i wychodzić z kabiny, bo Jordan odsunął na bok potrzaskane drzwi.

Doktor Compagno przedstawił się energicznie Demerestowi.

- Przynoszę informacje o rannych, o które pan prosił, kapitanie.

- Jesteśmy panu bardzo wdzięczni, doktorze. Bez pana...

Compagno powstrzymał go gestem ręki.

- Zostawmy to na później - powiedział. Otworzył oprawny w skórę notes, założony cienkim złotym długopisem. Spisał już nazwiska poszkodowanych, zanotował obrażenia i wykonane zabiegi.

- Stewardesa, pani Meighen, jest najciężej ranna. Ma liczne obrażenia twarzy i klatki piersiowej, które mocno krwawią. Do tego skomplikowane złamanie lewej ręki i oczywiście szok. Proszę też zawiadomić tego, kto kieruje przygotowaniami na ziemi, że potrzebny będzie chirurg oczny.

Demerest z pobladłą twarzą zmuszał się do notowania informacji doktora w brulionie książki lotów. Nagle, wstrząśnięty, przestał pisać.

- Chirurg oczny! - wykrzyknął. - Coś... z oczami?

- Niestety - przyznał ponuro doktor Compagno. - przynajmniej w lewym oku ma odpryski, drewna czy metalu, nie mogłem ustalić - dodał dla ścisłości. - Dopiero specjalista rozstrzygnie, czy została uszkodzona siatkówka. Prawe oko, o ile mogę stwierdzić, jest nie naruszone.

- Mój Boże!

Czując mdłości Demerest przyłożył rękę do twarzy.

Doktor Compagno potrząsnął głową.

- Za wcześnie na wnioski - powiedział. - Nowoczesna chirurgia oka potrafi zdziałać cuda. Ale liczy się czas.

- Przekażemy wszystko, co pan powiedział, przez radio naszych linii - zapewnił go Harris. - Będą mieli czas na to, żeby się przygotować.

- Wobec tego podam panom resztę danych.

Demerest mechanicznie zapisał resztę. W porównaniu z Gwen inni pasażerowie odnieśli lekkie obrażenia.

- Pójdę już - rzekł Compagno. - Zobaczę, czy coś się zmieniło.

- Proszę nie odchodzić - powiedział raptem Demerest.

Doktor zatrzymał się zdziwiony.

- Gwen... to znaczy, pani Meighen... - zaczął Demerest napiętym i nawet dla niego samego nienaturalnie brzmiącym głosem - była... jest... w ciąży. Czy to ma jakieś znaczenie?

Zauważył, że Harris spojrzał na niego z ukosa, kompletnie zaskoczony.

- Nie wiedziałem o tym, bo i skąd - odparł lekarz nieco obronnym tonem. - Cięża na pewno nie jest jeszcze zaawansowana.

- Tak. Nie jest - przyznał Demerest unikając jego wzroku. Przed kilku minutami

postanowił o to nie pytać. Ale potem zdecydował, że musi się dowiedzieć.

Doktor Compagno zastanowił się.

- Ciąża nie ma oczywiście żadnego wpływu na to, czy ona wyzdrowieje - rzekł. - Co do dziecka, to matka nie była pozbawiona tlenu na tyle długo, żeby płód uległ uszkodzeniu... podobnie zresztą jak inni. Nie odniosła obrażeń brzucha. - Urwał, a potem podjął zaferowany: - Więc nie powinno być żadnych skutków. Zakładając, że pani Meighen przeżyje, a przy bezzwłocznym zapewnieniu opieki szpitalnej jest to bardzo prawdopodobne, dziecko powinno urodzić się normalnie.

Demerest skinął głową bez słowa. Compagno pozostał jeszcze chwilę i wyszedł.

Przez jakiś czas kapitanowie nie odzywali się do siebie.

- Vernon, chciałbym odpocząć przed lądowaniem. Przejmiesz na chwilę stery? - spytał w końcu Harris.

Demerest skinął głową, przesuwając odruchowo ręce i nogi do sterów. Był wdzięczny Harrisowi, że o nic nie pyta i nie robi uwag na temat Gwen. Jeżeli nawet coś sobie myślał lub czemuś się dziwił, to poczucie przyzwoitości kazało mu zachować to dla siebie.

- Nadam to - powiedział Harris sięgając po notatnik z podanymi przez doktora Compagno informacjami. Włączył radiostację, żeby wywołać dyspozytora linii Trans America.

Pilotując samolot Demerest odczuł fizyczną ulgę po wstrząsie i przeżyciach emocjonalnych wywołanych tym, co przed chwilą usłyszał. Nie wiedział, czy Harris pomyślał o tym, czy nie. Tak czy owak, wydawało się sensowne, żeby ten, kto pokieruje lądowaniem, oszczędzał w tym celu energię.

Zaś co do lądowania, które zapowiadało się niebezpiecznie, Harris uznał widocznie, że weźmie to na siebie. Sądząc po tym, jak do tej pory pilotował samolot, Demerest nie miał nic przeciw temu.

Harris zakończył meldunek radiowy, odsunął fotel do tyłu i rozluźnił mięśnie całego ciała.

Siedzący obok Demerest starał się skupić wyłącznie na pilotażu. Bez powodzenia. Dla doświadczonego i wytrawnego pilota pełna koncentracja podczas poziomego lotu, nawet w tak trudnych warunkach jak obecne, nie była rzeczą zwykłą ani konieczną.

Mimo że starał się odegnąć bądź odłożyć na później myśli o Gwen, to jednak uparcie powracały.

Gwen... co do której jest “bardzo prawdopodobne”, że przeżyje, która wyglądała dziś tak promiennie, pięknie i obiecująco, nie pojedzie już do Neapolu, jak planowali... Gwen, która tak niedawno powiedziała mu swoim czystym, miłym głosem z angielskim akcentem: “Tak się składa, że cię kocham”... Gwen, którą on też kochał, na przekór sobie, więc czemu miałby to przed sobą ukrywać?

Udręczony i pełen żalu wyobraził ją sobie... ranną, nieprzytomną i noszącą w sobie jego dziecko. Dziecko, do którego pozbycia się nakłaniał ją tak, jakby chodziło o nie chciany miot... Odpowiedziała na to z pasją: “Zastanawiałam się, kiedy poruszysz ten temat”... Później była zmartwiona. “To dar... wspaniały, cudowny. A potem nagle, w takiej sytuacji jak nasza, stajesz wobec konieczności położenia temu kresu, zmarnowania tego, co ci dano”.

Ostatecznie jednak, po jego namowach, ustąpiła: “Cóż, w końcu chyba zrobię to, co nakazuje rozsądek. Przerwę ciążę”.

Teraz nie mogło być mowy o zabiegu. W szpitalu, do którego miała trafić, nie zezwolono by na to, chyba że trzeba by wybierać między ratowaniem matki a nie narodzonego dziecka. Ze słów doktora Compagno wynikało, że nie należy się tego obawiać. A potem wiadomo, że będzie za późno.

Tak więc jeżeli Gwen przeżyje, dziecko się urodzi. Nie był pewien, czy żałuje, czy odczuwa ulgę.

Przypomnił sobie jednak jeszcze inne słowa Gwen: “Różnimy się tym, że ty już miałeś dziecko... cokolwiek się stanie, zawsze jest gdzieś ktoś, kto jest przedłużeniem ciebie”.

Mówiła o dziecku, którego w ogóle nie znał, nawet jego imienia, o dziewczynce urodzonej gdzieś skrycie, w ramach systemu opieki nad ciężarnymi stewardesami, o dziewczynce, która zniknęła z oczu natychmiast i na zawsze. Dziś, przyciśnięty pytaniami, przyznał, że czasem o niej myśli. Nie przyznał się jednak, że myśli i wspomina ją częściej, niżby chciał.

A jego nie znana córka miała jedenaście lat. Znał dzień jej urodzin, choć starał się o tym nie pamiętać, ale pamiętał zawsze i co roku pragnął tego samego: żeby mógł coś

zrobić, choćby po prostu wysłać życzenia... Przypuszczał, że to dlatego, że nie mieli z Sarą dzieci (choć oboje chcieli), których urodziny mogliby obchodzić... Kiedy indziej zadawał sobie pytania, wiedząc, że pozostaną bez odpowiedzi: "Gdzie ona jest? Jak wygląda? Czy jest szczęśliwa? Przyglądał się czasem dzieciom na ulicy. Gdy ich wiek wydawał mu się odpowiedni, snuł domysły, czy przypadkiem ślepym trafem... Potem beształ się w duchu za głupotę. Niekiedy prześladowała go myśl, że jego córka może być źle traktowana albo że potrzebuje pomocy, o czym on nie wie, a zresztą i tak nie miałby jej jak udzielić... Na to wspomnienie ręce zacisnęły mu się na wolancie.

Dopiero teraz uświadomił sobie, że nie zniósłby po raz drugi takiej niepewności. Jego usposobienie domagało się całkowitej pewności. Mógłby i doprowadziłby do przerwania ciąży, ponieważ było to coś pewnego i nieodwracalnego. Ponadto nic, co mówił wcześniej na ten temat Harris, nie zmieniło jego postanowienia. To prawda, mógł mieć potem wątpliwości, a nawet żałować. Ale przynajmniej wiedziałby na pewno.

Myśli te przerwał mu nagle umieszczony nad głową głośnik.

- Trans America dwa, tu ośrodek Cleveland. Wykonaj zwrot w lewo na kurs dwa, zero, pięć. Zaczynaj schodzić na sześć tysięcy. Opuszczając dziesięć zgłoś się.

Demerest odciągnął w tył wszystkie cztery przepustnice, żeby samolot wytracił wysokość. Włączył ponownie wskaźnik toru lotu i wszedł w zakręt.

- Trans America dwa wchodzi na kurs dwa, zero, pięć - zameldował Harris ośrodkowi Cleveland. - opuszczamy dziesięć tysięcy.

Kiedy schodzili w dół, samolotem zaczęło rzucać mocniej, ale z każdą minutą zbliżali się do celu i rosła nadzieja, że wyjdą z tego w miarę cało. Zbliżali się też do punktu granicznego korytarza powietrznego, gdzie lada chwila Cleveland miało przekazać ich ośrodkowi Chicago. Później pozostawało pół godziny lotu do wejścia w zasięg kontroli przylotów na lotnisku Lincoln.

- Vernon, wiesz, jak mi przykro z powodu Gwen - powiedział cicho Harris. Zawahał się. - To, co jest między wami, to nie moja sprawa, ale gdybym mógł w czymś pomóc jako przyjaciel...

- W niczym nie możesz pomóc - odparł Demerest. Nie miał zamiaru wywnętrzać się przed Harrisem, którego uważał wprawdzie za dobrego pilota, ale ze staropanieńskimi poglądami.

Żałował, że ujawnił aż tyle, ale wzięły w nim górę uczucia, co zdarzało mu się rzadko. Nachmurzył się, osłaniając w ten sposób jak tarczą przeżywane emocje.

- Mijamy osiem tysięcy stóp - zawiadomił Harris kontrolę lotów.

Demerest w dalszym ciągu równomiernie obniżał samolot trzymając go na kursie. Raz po raz w niezmiennym kolejności przesuwiał wzrokiem po przyrządach.

Przypomniało mu się coś w związku z córką, jego córką, urodzoną jedenaście lat temu. Na wiele tygodni przed jej narodzeniem toczył ze sobą wewnętrzny spór o to, czy przyznać się Sarze do zdrady i podsunąć jej myśl o adopcji dziecka. W końcu jednak nie starczyło mu na to odwagi. Obawiał się jej reakcji. Bał się, że Sara nigdy nie zgodzi się na to dziecko, którego obecność uważałaby za nieustanny wyrzut.

W długi czas potem, kiedy już było za późno, zdał sobie sprawę, że źle ją osądził. To prawda, że byłaby oburzona i urażona, tak jak oburzyłaby się i poczuła urażona, gdyby dowiedziała się teraz o Gwen. Ale wkrótce zatriumfowałby w niej nawyk przewycięzania trudności. Przy całym swoim niewzruszonym spokojem i, jak mu się zdawało, ograniczeniu, pomimo mieszczańskich zainteresowań - gry w klubie curlingowym i amatorskiemu uprawianiu malarstwa - Sara w gruncie rzeczy kierowała się rozsądkiem i można było na niej polegać. Sądził, że właśnie dlatego wytrwali w małżeństwie. Nawet teraz nie dopuszczał przecież myśli o rozwodzie.

Sara znalazłaby jakieś wyjście. Przez pewien czas dręczyłaby go i kazała cierpieć, być może długo. Ale zgodziłaby się na adopcję i dzięki temu dziecko, jako jedyne, nic a nic by nie ucierpiało. Już ona by o to zadbała. Taka była. Pomyślał, że gdyby tylko...

- W życiu ciągle jest jakieś cholerne "gdyby" - powiedział na głos.

Wyrównał lot na wysokości sześciu tysięcy stóp, popychając przepustnice, żeby utrzymać prędkość. Silniki zawyły bardziej przenikliwie.

Harris w tym czasie zmienił pasma radiowe i meldował się Chicago, bo przekroczyli już punkt graniczny między ośrodkami.

- Mówiłeś coś? - spytał.

Demerest potrząsnął przecząco głową.

Burzowe warunki utrzymywały się, wciąż nimi rzucało.

- Trans America dwa, mamy was na radarze - odezwał się chrapliwie jakiś nowy głos z ośrodka Chicago.

Harris nadal rozmawiał przez radio.

Demerest pomyślał, że właściwie już teraz mógłby podjąć decyzję w sprawie Gwen. Postanowił, że dobrze, stawi czoła łzom, słowom potępienia i gniewowi, ale powie Sarze o Gwen. Przyzna się, że to on jest ojcem. Wywoła to w domu histeryczną reakcję, która potrwa pewno kilka dni, a jej następstwa ciągnąć się będą tygodniami albo nawet miesiącami, przyprawiając go o wielkie cierpienie. Ale kiedy najgorsze minie, znajdą razem jakieś wyjście. Dziwna rzecz - sądził, że dowodzi to jego zaufania do Sary - ale nie miał najmniejszej wątpliwości, że tak się stanie.

Nie miał pojęcia, co zrobią, wiele zależało od Gwen. Pomimo tego, co powiedział lekarz o jej poważnych obrażeniach, był przekonany, że się z nich wyliże. Gwen miała charakter i była odważna. Myślał, że nawet nieprzytomna będzie walczyć o życie, niezależnie od tego, jakiego dozna uszczerbku, w końcu się do niego przystosuje. Będzie też miała swoje zdanie na temat przyszłości dziecka. Możliwe, że nie odda go łatwo albo wcale. Nie należała do tych, którymi można pomiatać albo im rozkazywać. Myślała samodzielnie.

Mogłoby dojść do tego, że zamiast jednej miałby na głowie dwie kobiety plus dziecko. Wtedy dopiero trzeba by ruszać głową.

Pytanie, na jakie ustępstwa poszłaby wówczas Sara.

Boże, co za kabała!

Jednak po podjęciu tej wstępnej samodzielnej decyzji ogarnęło go przeświadczenie, że wyniknie z tego coś dobrego. Żeby tylko, pomyślał ponuro bez względu na to, ile go to będzie kosztować dosłownie i w przenośni.

Wysokościomierz wskazywał, że utrzymują się na sześciu tysiącach stóp.

Naturalnie dziecko się urodzi, zadecydował. Zaczynał już to widzieć w nowym, odmiennym świetle. Oczywiście nie pozwoliliby sobie na to, żeby się roztkliwiać, tak jak to robią niektórzy, na przykład Harris, kiedy mówi o dzieciach. Ale w końcu miało to być jego dziecko. Czegoś takiego jeszcze nie przeżył.

Jak to powiedziała Gwen, kiedy jechali wieczorem na lotnisko?... Mam w sobie małego Vernona Demeresta. Gdyby to był chłopak, moglibyśmy go nazwać Vernon Demerest junior, tak jak to robią Amerykanie.

Pomyślał sobie, że nie jest to wcale zły pomysł. Roześmiał się.

- Z czego się śmiejesz? - spytał Harris spoglądając z ukosa.

- Nie śmieję się! - wybuchnął Demerest. - Niby z czego miałbym się śmiać? Czy jest tu w ogóle coś do śmiechu?

- Zdawało mi się, że słyszę twój śmiech - powiedział Harris wzruszając ramionami.

- Już drugi raz się dzisiaj przesłyszałeś. Powinieneś po tym locie pójść do laryngologa.

- Nie ma powodu się wściekać.

- Czyżby? Czyżby? - Demerest rozgniewał się na dobre. - Może w tej sytuacji tego właśnie trzeba, żeby ktoś się wściekł.

- Ty się do tego nadajesz najlepiej - odparł Harris.

- Więc jak skończysz z tymi głupimi pytaniami, to weź się za pilotowanie, a ja teraz pogadam z tymi cymbałami na ziemi.

Harris posunął fotel do przodu.

- Jeżeli chcesz, czemu nie? - skinął głową. - Przejąłem stery.

Demerest wypuścił z rąk sterownicę i sięgnął po mikrofon. Podjąwszy decyzję poczuł się lepiej, pewniej. Mógł się teraz zająć bieżącymi sprawami.

- Ośrodek Chicago, tu kapitan Demerest, Trans America dwa - powiedział celowo nieprzyjemnym głosem. - Słuchacie nas jeszcze tam na dole czy wzięliście proszki na sen i wyłączyliście się?

- Tu ośrodek Chicago, kapitanie. Słuchamy, a poza tym nikt się nie wyłączył - odpowiedział kontroler z wymówką w głosie, którą Demerest puścił mimo uszu.

- To dlaczego, do diabła, nie zajmujecie się nami? Mamy poważne kłopoty. Potrzebujemy pomocy.

- Proszę czekać - odpowiedziano i po chwili odezwał się inny głos. - Tu inspektor ośrodka Chicago. Kapitanie, słyszałem, co pan powiedział. Proszę zrozumieć, robimy, co możemy. Zanim wszedł pan w nasz rejon, kilkunastu ludzi usuwało stąd inne samoloty. I robią to cały czas. Dajemy wam pierwszeństwo, wolne pasmo radiowe i kurs prosto na Lincoln.

- To za mało - burknął Demerest. Urwał, przyciskając guzik mikrofonu, po czym podjął: - Chicago, słuchajcie uważnie. Kurs prosto na Lincoln jest do niczego, jeżeli

kończy się na pasie dwa-pięć lub każdym innym oprócz trzy-zero. Nie mówcie mi, że trzy-zero jest wyłączony. Wiem, dlaczego, już słyszałem. A teraz zapiszcie to sobie i dopilnujcie, żeby w Lincoln też to zrozumieli. Samolot jest mocno obciążony, będziemy lądować na bardzo dużej prędkości. Do tego mamy uszkodzenia konstrukcji, w tym niesprawną regulację stateczników i niepewny ster kierunkowy. Jeżeli sprowadzą nas na dwa-pięć, to przed upływem godziny będziecie mieli rozwalony samolot i zabitych. Więc łącz się pan z Lincoln i przyciśnij ich. Powiedz im pan, że mnie nie obchodzi, jak to zrobią, niech nawet wysadzą to, co blokuje trzy-zero, w powietrze, nam jest ten pas potrzebny. Zrozumieliście?

- Tak, Trans America dwa, rozumiemy doskonale - odparł inspektor z całkowitym spokojem, choć tym razem z cieplejszą nutą w głosie. - Już przekazujemy tę wiadomość do Lincoln.

- Świetnie - powiedział Demerest, znów przytrzymując guzik mikrofonu. - Mam jeszcze jedną depezę. Tym razem dla Mela Bakersfelda, dyrektora lotniska w Lincoln. Przekażcie mu tamtą i podajcie tę, prywatną, od szwagra: "To przez ciebie, draniu, bo nie słuchałeś, co mówiłem o ubezpieczeniach. Dlatego winien jesteś mnie i pasażerom tego samolotu zakasanie rękawów i odblokowanie tego pasa".

Tym razem głos inspektora zdradzał powątpiewanie.

- Trans America dwa, zapisaliśmy treść depeży. Kapitanie, czy na pewno chce pan, żebyśmy przekablowali to słowo w słowo?

- Ośrodek Chicago, jasne, że słowo w słowo! - krzyknął w odpowiedzi Demerest.
- Rozkazuję wam przesłać tę depezę szybko, głośno i wyraźnie.

13.

W pędzącym samochodzie Mel Bakersfeld słyszał przez radio kontroli naziemnej, jak wzywają i rozmieszczają wozy ekip ratowniczych.

- Kontrola naziemna do bazy dwadzieścia pięć.

Numer dwudziesty piąty wywoływał szefa portowej straży pożarnej.

- Tu baza dwadzieścia pięć w ruchu. Mów, naziemna.

- Dalsze informacje. Przymusowe lądowanie kategorii drugiej spodziewane za trzydzieści pięć minut. Samolot, o którym mowa, jest uszkodzony i wyląduje na drodze trzy-zero, jeżeli będzie wolna. Jeżeli nie, skorzystamy z drogi dwa-pięć.

W miarę możliwości kontrolerzy na lotnisku starali się nie wymieniać przez radio nazwy linii lotniczych, których samolot uległ wypadkowi lub był zagrożony. Zwrot "samolot, o którym mowa" służył za kamuflaż. Towarzystwa lotnicze, wyczulone na tym punkcie, uważały, że im rzadziej ich nazwa pojawia się w takim kontekście, tym lepiej.

Tak czy owak wiadomo było, że wydarzenia dzisiejszej nocy odbiją się głośnym echem, prawdopodobnie na całym świecie.

- Baza dwadzieścia pięć do kontroli naziemnej. Czy pilot prosi o pianę na drodze startowej?

- Bez piany. Powtarzam, bez piany.

Oznaczało to, że samolot ma sprawne podwozie i nie będzie lądował na brzuchu.

Mel wiedział, że wszystkie pojazdy specjalne: wozy strażackie, wozy ratownicze i karetki jadą za szefem straży, który dysponował oddzielnym kanałem radiowym do porozumiewania się z każdym z osobna. Kiedy ogłaszano alarm, nikt nie czekał. Przestrzegano zasady: lepiej przygotować się za wcześnie niż za późno. Ekipy ratownicze ustawiały się teraz między dwiema drogami startowymi, gotowe w razie potrzeby do interwencji albo na jednej, albo na drugiej. Nie było w tym postępowaniu improwizacji. Każde posunięcie w podobnych sytuacjach zostało szczegółowo przewidziane w planie generalnym akcji ratowniczej.

Kiedy w transmisjach nastąpiła przerwa, Mel włączył mikrofon swojego nadajnika.

- Wóz jeden do kontroli naziemnej.

- Mów, wóz jeden.
- Czy o nowej sytuacji alarmowej powiadomiono Patroniego?
- Tak jest. Mamy z nim kontakt radiowy.
- Co melduje Patroni o postępach prac?
- Spodziewa się, że za dwadzieścia minut usunie samolot blokujący drogę.
- Czy to pewne?
- Nie.

Bakersfeld zaczekał z ponownym użyciem mikrofonu. Jechał przez lotnisko po raz drugi tej nocy, z jedną ręką na kierownicy, drugą na mikrofonie, prowadząc wóz przy ograniczonej widoczności przez zacinający nieustannie śnieg najszybciej, jak się odważył. Migwały światła dróg kołowania i lądowania, wytyczające mu szlak w ciemnościach. Obok niego na przednim siedzeniu siedziała Tania Livingston i reporter “Tribune”, Tomlinson.

Kiedy przed kilkoma minutami Tania wręczyła mu wiadomość o wybuchu w samolocie do Rzymu i o tym, że próbuje on dolecieć do Lincoln, Mel natychmiast przebił się przez tłum mieszkańców Meadowood. Razem z Tanią skierował się do windy, aby zjechać dwa piętra w dół do służbowego samochodu w podziemnym garażu. Jego miejsce było teraz na drodze trzy-zero, żeby w razie konieczności mógł pokierować akcją. Przepychając się przez tłum w głównej hali dworca spostrzegł reportera “Tribune” i rzucił mu krótko:

- Proszę ze mną. – Winien był Tomlinsonowi coś w rewanżu za informację o Freemantle’u, zarówno o formularzu umowy, jak i późniejszych pomówieniach, które udało mu się odeprzeć. – Nie mam czasu do stracenia – ponaglił reportera, który się zawahał. – Ale może pan żałować, jeżeli odrzuci pan szansę, jaką panu daję.

O nic więcej nie pytając Tomlinson przyłączył się do niego.

Teraz, kiedy jechali wyprzedzając w miarę możliwości kołujące samoloty, Tania powtórzyła mu w skrócie, o co chodzi.

- Chciałbym się upewnić – rzekł Tomlinson. – Czy jest tylko jeden pas dostatecznie długi i biegnący w odpowiednim kierunku?

- Tak to wygląda – przyznał ponuro Mel. – A powinny być dwa.

Z goryczą wspominał swoje propozycje, które składał trzy lata pod rząd,

domagając się dodatkowej drogi startowej, równoległej do trzy-zero. Była bardzo potrzebna. Natężenie ruchu i bezpieczeństwo samolotów wołało o realizację jego projektu, zwłaszcza że budowa tej drogi trwałaby dwa lata. Ale przeważyły inne względy. Nie znaleziono funduszy i nie wybudowano nowej drogi. Mimo jego dalszych nalegań nie wyrażano zgody na jej budowę.

Wiele razy udawało się Melowi przekonać zarząd lotniska do swoich projektów. W przypadku proponowanej nowej drogi startowej pozyskał wielu jego członków z osobna i otrzymał obietnice poparcia, ale potem zostały one wycofane. Teoretycznie członkowie zarządu nie ulegali politycznym naciskom, w praktyce jednak zawdzięczali swoje nominacje burmistrzowi, a sami przeważnie należeli do stronnictw politycznych. Jeżeli wywierano presję na burmistrza, żeby odłożył emisję bonów pożyczkowych dla lotniska z powodu innych projektów, które miałyby zyskać więcej głosów wyborców, to presja ta wywierała przemożny wpływ. W przypadku proponowanej nowej drogi presja okazała się nie tylko przemożna, ale skuteczna. Jak na ironię budowa trójkondygnacyjnego parkingu na lotnisku, mniej potrzebnego, za to bardziej okazałego, nie została wstrzymana.

Krótko i nie owijając w bawelnę, Mel opisał sytuację i jej polityczne podteksty tak, jak to do tej pory robił wyłącznie w rozmowach prywatnych.

- Chciałbym to przedstawić jako pańską wypowiedź. Czy można? – spytał Tomlinson. W jego głosie brzmiało tłumione podniecenie reportera, który wie, że wpadł na trop świetnego tematu.

Mel uświadomił sobie, że kiedy jego słowa ukażą się drukiem, wywoła to piekielną awanturę. Wyobrażał sobie pełne oburzenia telefony z ratusza w poniedziałek rano. Ktoś jednak powinien o tym powiedzieć. Społeczeństwo powinno znać powagę sytuacji.

- Proszę bardzo – odparł. – Jestem chyba w nastroju, żeby dostarczać cytatów.

- Tak też myślałem – powiedział dziennikarz przyglądając się Melowi z zainteresowaniem z drugiego końca siedzenia. – Pozwolę sobie zauważyć, że jest pan dziś we wspaniałej formie. I teraz, i przedtem, w rozmowie z tym adwokatem i mieszkańcami Meadowood. Dawno nie słyszałem pana przemawiającego tak jak dziś.

Mel nie odrywał wzroku od drogi kołowania, czekając, aż będzie mógł minąć

skręcający w lewo samolot DC-8 linii "Pierze", i rozmyślał. Czy jego postawa w ostatnich kilku latach: brak dawnego zapału, tak rzuciła się w oczy, że inni też to spostrzegli?

- Cały czas kiedy tak mówimy... o pasach startowych, o społeczeństwie, dzielnicy Meadowood i innych sprawach... myślę o tych z rzymskiego samolotu. Zastanawiam się, co czują, czy się boją – powiedziała cicho Tania siedząca na tyle blisko niego, że fizycznie odczuwał jej obecność i ciepło.

- Pewnie, że się boją – odparł. – Jeżeli choć trochę myślą i wiedzą, co się dzieje. Też bym się bał.

Przypomniał mu się jego własny strach, kiedy dawno temu tkwił uwięziony w tonącym samolocie marynarki wojennej. Poczuł, jak gdyby wywołany wspomnieniami rosnący ból wokół starej rany w stopie. W podnieceniu, jakie towarzyszyło mu w ciągu minionej godziny, udało mu się o nim zapomnieć, ale jak zawsze przy zmęczeniu i nadmiernym napięciu, w końcu ból dał o sobie znać. Zaciśnął mocno zęby.

Czekał na kolejną przerwę w rozmowach pomiędzy służbami naziemnymi. Kiedy nastąpiła, znów wcisnął guzik włączając mikrofon.

- Wóz jeden do kontroli naziemnej. Czy lądowanie zagrożonego samolotu na drodze trzy-zero jest konieczne?

- Wóz jeden, zrozumieliśmy, że jest bezwzględnie konieczne. Czy to pan Bakersfeld?

- Tak.

- Proszę czekać, panie dyrektorze. Nadchodzą właśnie nowe informacje.

Prowadzący cały czas samochód, który zbliżał się już do pasa trzy-zero, Mel czekał. Od tego, co teraz usłyszy, zależało, czy podejmie drastyczne środki.

- Kontrola naziemna do wozu jeden. Właśnie otrzymaliśmy za pośrednictwem Chicago następującą depezę od samolotu, o którym mowa. Zaczynam czytać: "Kurs prosto do Lincoln do niczego, jeżeli skończy się na pasie dwa-pięć. Samolot mocno obciążony, będzie lądować na bardzo dużej prędkości"...

Trójka w samochodzie w napięciu przysłuchiwała się przekazywanemu meldunkowi Demeresta. Przy słowach "Jeżeli sprowadzą nas na dwa-pięć, będziecie mieli rozwalony samolot i zabitych" Mel usłyszał głośne westchnienie Tani i poczuł, że

zadrżała.

Miał właśnie potwierdzić odbiór wiadomości, kiedy odezwała się znów kontrola naziemna:

- Wóz jeden... Panie dyrektorze, otrzymaliśmy uzupełnienie poprzedniej depezy od pańskiego szwagra, adresowane do pana. Czy gdzieś w pobliżu jest telefon?

- Nie. Proszę od razu odczytać – odparł Mel.

- Wóz jeden... – Mel wyczuł wahanie w głosie kontrolera – to jest przeznaczone tylko dla pana.

Kontroler, tak jak i Mel, wiedział, że będzie go słuchać wiele osób na lotnisku.

- Dotyczy obecnej sytuacji?

- Tak.

- Niech pan czyta.

- Tak jest. Zaczynam: “To przez ciebie, draniu, bo nie słuchałeś, co mówiłem o ubezpieczeniach...” Mel zacisnął usta, ale wysłuchał do końca, a następnie potwierdził obojętnym tonem:

- Zrozumiałem. Wyłączam się. – Był przekonany, że Vernon nadał ten tekst z uciechą, na jaką mógł sobie w tej chwili pozwolić, a ucieszyłby się jeszcze bardziej, gdyby się dowiedział, jak go przekazano.

Ale uzupełnienie okazało się zbędne. Mel podjął już decyzję na podstawie pierwszej depezy.

Samochód pędził właśnie drogą startową trzy-zero. W zasięgu wzroku pojawił się krąg reflektorów i pojazdów otaczający zaryty w błocie meksykański Boeing 707. Mel z zadowoleniem stwierdził, że pas jest tylko lekko przyprószony śniegiem. Pomimo zablokowania jednego odcinka resztę cały czas odśnieżano.

Nastawił radio na pasmo obsługi odśnieżania.

- Wóz jeden do dyspozytorni odśnieżania.

- Tu dyspozytornia odśnieżania – odezwał się Danny Farrow zmęczonym głosem.
– Słucham.

- Danny, przerwij korowód – rzekł Mel. – Poślij dwa duże pługi i ciężkie równiarki na drogę trzy-zero. Niech jadą do unieruchomionego samolotu i czekają na polecenia. Każ im ruszać natychmiast, a potem zgłoś się do mnie.

- Zrozumiałem, wykonam.

Danny chciał chyba o coś zapytać, ale wyraźnie rozmyślił się. Po chwili, na tym samym pasmie, siedzący w samochodzie usłyszeli, jak wydaje polecenia kierującemu korowodem.

Tomlinson pochylił się nad kolanami Tani.

- Nie wszystko jeszcze rozumiem – powiedział do Mela. – Na przykład zdanie o ubezpieczeniach... Pański szwagier działa w Związku Pilotów Liniowych, prawda?

- Tak.

Mel zatrzymał samochód na pasie startowym, o krok od kręgu świateł otaczających wielki odrzutowiec. Zobaczył, że robota wre. Pod kadłubem i po obu stronach samolotu gorączkowo kopano. Mel dostrzegł przysadzistą sylwetkę Patroniego, który dyrygował pracami. Zamierzał podejść do niego za chwilę, po rozmowie przez radio z Farrowem.

- Obiło mi się o uszy... – powiedział w zamyśleniu Tomlinson. – Czy to pański szwagier rozdmuchał sprawę likwidacji sprzedaży ubezpieczeń na lotnisku, tak jak tego chce związek pilotów, a pan mu odmówił?

- Nie ja mu odmówiłem, tylko zarząd lotniska, z którego zdaniem akurat się zgodziłem.

- Wolno spytać, czy dzisiejsze wydarzenia zmieniły pańskie zdanie?

- Ależ to nie jest odpowiednia chwila... – zaprotestowała Tania.

- Odpowiem na pytanie – przerwał jej Mel. – Na razie przynajmniej nie zmieniłem zdania. Ale zastanawiam się nad tym.

Jeszcze nie czas, myślał, żeby teraz, kiedy napięcie sięga zenitu i rozgrywa się dramat, zmieniać swój stosunek do ubezpieczeń lotniczych. Za dzień, dwa będzie można ocenić dzisiejsze zdarzenia. Wówczas zdecyduję, czy mam nalegać na zarząd lotniska, żeby zrewidował swoją politykę, czy też nie. Jak dotąd, wypadki dzisiejszej nocy niezaprzeczalnie wzmacniały argumenty Demeresta i Związku Pilotów Pasażerskich.

Mel przypuszczał, że uda się ewentualnie osiągnąć kompromis. Rzecznik związku zwierzył mu się kiedyś, że prowadząc kampanię przeciw sprzedaży ubezpieczeń na lotniskach piloci nie oczekują ani całkowitego, ani prędkiego zwycięstwa. Osiągnięcie sukcesu mogło trwać lata i musieli go zdobywać "tak jak się kroi mortadłę, plasterek po

plasterku”. Pierwszą taką zdobyczą na lotnisku „Kierze” mógł być zakaz sprzedaży polis ubezpieczeniowych z automatów, który część portów lotniczych już wydała. W stanie „Kierze” o zabroniono używania tych automatów aktem prawnym. Mel wiedział, że w innych stanach rozważa się możliwość wprowadzenia podobnego aktu, choć na razie nic nie ograniczało samodzielności lotnisk w tym względzie.

System automatycznej sprzedaży polis najmniej mu odpowiadał, chociaż Guerrero wykupił dziś swoje ogromne ubezpieczenie w inny sposób. A zatem, gdyby pozostawić sprzedaż w okienkach – na parę lat, dopóki nie urobi się odpowiednio opinii społecznej – przydałoby się więcej środków zabezpieczających.

Chociaż postanowił nie podejmować wiążącej decyzji, jasno zdawał sobie sprawę, dokąd zmierza jego rozumowanie.

W radio, nastawionym wciąż na pasmo obsługi technicznej, rozbrzmiewały bez przerwy rozmowy między pojazdami.

- Dyspozytornia odśnieżania do wozu jeden – odezwał się głos.
- Mów, Danny – odpowiedział Bakersfeld.
- Cztery pługi i trzy równiarki z szefem konwoju zgodnie z poleceniem znajdują się w drodze na pas trzy-zero. Jakie są rozkazy?

Mel starannie dobierał słowa, mając świadomość, że gdzieś w elektronicznym labiryncie pod wieżą kontrolną są nagrywane na taśmę. Przewidywał, że będzie się z nich musiał później tłumaczyć. Chciał też mieć pewność, że zostanie dobrze zrozumiany.

- Wóz jeden do odśnieżania – zgłosił się. – Wszystkie pługi i równiarki pod komendą szefa konwoju ustawią się w pogotowiu w pobliżu samolotu linii Aereo Mexican, który blokuje pas trzy-zero. Z początku pojazdy staną tak, żeby nie zagradzać, powtarzam, nie zagradzać drogi samolotowi, który za kilka minut podejmie próbę samodzielnego wydobycia się. Jeżeli się to nie uda, pługi i równiarki otrzymają rozkaz zepchnięcia samolotu na bok i zjechanie z pasa. Wykonają to za wszelką cenę i maksymalnie szybko. Droga trzy-zero musi być otwarta dla ruchu za około trzydzieści minut, do tego czasu samolot i inne pojazdy muszą ją opuścić. W przypadku zaistnienia takiej konieczności ustalę wspólnie z kontrolą ruchu, kiedy pługi wejdą do akcji. Potwierdź, że zrozumiałeś polecenia.

Tomlinson gwizdnął cicho. Tania obróciła się do Mela i przyjrzała mu się

badawczo.

W radio na kilka sekund zapadła cisza, a potem rozległ się głos Farrowa.

- Chyba zrozumiałem. Ale wolę się upewnić.

Dyspozytor powtórzył treść przekazanej wiadomości. Mel wyobrażał sobie, że Danny siedzi znów jak na szpilkach, tak jak przedtem.

- Przyjąłem – potwierdził Mel. – Ale wyjaśnijmy sobie jedno. Jeżeli pługi i równiarki wejdą do akcji, to tylko na mój rozkaz.

- Zrozumiałem – odparł Danny. – Lepiej, że twój, a nie mój. Mel, pomyślałeś chyba o tym, co nasz sprzęt zrobi z tym siedemset siedem.

- Usunie go – odparł lakonicznie Bakersfeld. – Tylko to się teraz liczy.

Wiedział, że w magazynach lotniska przechowują jeszcze inny sprzęt zmotoryzowany, zdolny wykonać podobną, wymagającą tepej siły operację. Ale użycie pojazdów z korowodu pracującego na drogach startowych było pełniejsze i szybsze. Zakończył rozmowę i odłożył mikrofon.

- Usunie! – powiedział z niedowierzaniem Tomlinson. – Samolot za sześć milionów zepchnięty na bok przez pługi śnieżne! Mój Boże, rozniesie go pan na kawałki! A potem właściciele i firma ubezpieczeniowa zrobią to samo z panem.

- Wcałe bym się nie zdziwił – przyznał Mel. – Naturalnie wiele zależy od punktu widzenia. Gdyby właściciele i pracownicy firmy ubezpieczeniowej znajdowali się w tym nadlatującym samolocie, to by się cieszyli.

- Tak, przyznaję, że są decyzje, które wymagają nie lada odwagi – odparł dziennikarz.

Tania wyciągnęła rękę i odnalazła dłoń Mela.

- A ja się cieszę... z powodu tego, co teraz robisz. Cokolwiek się stanie potem, będę pamiętała – powiedziała cicho, ze wzruszeniem.

Widać już było wezwane przez Mela pługi i równiarki, które jechały szybko drogą startową, z błyskającymi na dachach lampami sygnalizacyjnymi.

- Może do tego nie dojdzie – odparł i zanim puścił jej rękę, ucisnął ją, a potem otworzył drzwi samochodu. – Przez dwadzieścia minut będziemy żywić taką nadzieję.

Kiedy Bakersfeld podchodził do Patroniego, mechanik tupał nogami, żeby się rozgrzać. Niewiele mu to pomagało, mimo butów na baranku i grubej kurtki. Oprócz

krótkiego pobytu w kabinie meksykańskiego samolotu po odejściu kapitana i pierwszego oficera szef warsztatów linii TW ponad trzy godziny bez przerwy przebywał na śnieżycy. Poza tym, że przemarzł i się bardzo zmęczył, dwukrotna nieudana próba ruszenia samolotu rozdrażniła go tak, iż był gotów wybuchnąć w każdej chwili.

Mało do tego nie doszło na wieść o zamiarach Mela.

Mając do czynienia z kimś innym Patroni piekliłby się i wrzeszczał. Ponieważ jednak przyjaźnił się z Bakersfeldem, wyjął tylko z ust nie zapalone cygaro, które żuł, i obrzucił go pełnym niedowierzania spojrzeniem.

- Zepchnąć nie uszkodzony samolot pługami?! Brak ci piątej klepki? – spytał.

- Nie, brak mi pasów startowych – odparł Mel.

Przygłębiła go na chwilę myśl, że nikt oprócz niego nie rozumie pilnej konieczności odblokowania drogi trzy-zero za wszelką cenę. Ogarnęło go poczucie, że jeżeli zrobi to, co zamierza, niewiele go później poprze. Równocześnie nie miał najmniejszej wątpliwości, iż niejeden – szczególnie spośród urzędników linii Aereo Mexican – skory do analizy wydarzeń po fakcie zarzuci mu, że mógł zrobić to czy tamto albo że samolot powinien mimo wszystko wylądować na drodze dwa-pięć. Musiał jednak podjąć tę decyzję samotnie, co nie zmieniało jego przeświadczenia o jej konieczności.

Na widok zgromadzonych pługów i równiarek, rozstawionych już w szeregu na prawo od nich, Patroni wyrzucił cygaro.

- Ponieważ oszalałeś, ja cię uratuję – mruknął wyjmując nowe. – Nie denerwuj mnie tymi zabawkami i trzymaj je z daleka od samolotu. Za piętnaście minut, może mniej, wyprowadzę go stąd.

- Joe, wyjaśnijmy sobie jedno! – zawołał Mel przekrzykując wiatr i ryczące silniki. – Kiedy wieża powie wam, że już nie ma czasu, to koniec. Nie będzie dyskusji. W grę wchodzi życie ludzi, którzy lecą tym samolotem. Jeżeli silniki będą zapalone, trzeba je będzie zgasić. W tym czasie cały sprzęt i ludzie muszą natychmiast się usunąć. Upewnij się, że wszyscy to zrozumieli. Pługi ruszą na mój rozkaz. I nie będą zwlekać ani chwili.

Patroni ponuro skinął głową. Mel pomyślał, że mimo wybuchu złości szef mechaników stracił nieco na brawurze i pewności siebie.

Wrócił do samochodu. Tania i dziennikarz, opatuleni płaszcami, stali przy wozie

przyglądając się okopywaniu samolotu. Wsiedli do środka razem z Melem, ciesząc się panującym tam ciepłem.

Mel ponownie wezwał przez radio kontrolę naziemną, tym razem prosząc o połączenie z szefem wieży. Po chwili rozległ się w radio jego głos.

Mel wyjaśnił mu pokrótce, co zamierza. Chciał się dowiedzieć, jak długo mniej więcej może czekać, zanim będzie zmuszony wydać rozkaz ruszenia pługom i równiarkom. Po ich uruchomieniu zawalidroga zostałyby usunięty w ciągu kilku minut.

- W tej chwili zanosi się, że samolot, o którym mowa, przyleci wcześniej, niż przewidywaliśmy. Ośrodek Chicago spodziewa się przekazać go naszej kontroli podejścia za dwanaście minut. Potem będziemy go prowadzić przez osiem do dziesięciu minut przed lądowaniem, co oznacza, że siądzie na pasie najpóźniej o pierwszej dwadzieścia osiem

W bladym świetle tablicy rozdzielczej Mel spojrzął na zegarek. Wskazywał minutę po pierwszej.

- Wybór pasa musi nastąpić najpóźniej pięć minut przed lądowaniem. Potem już ich nie zawrócimy, muszą lecieć.

Oznaczało to, jak obliczał, że ostateczną decyzję będzie musiał podjąć za siedemnaście minut może wcześniej, zależnie od tego, kiedy Chicago przekaze samolot kontroli podejścia do lądowania na lotnisku Lincoln. Zostało więc nawet mniej czasu, niż powiedział Patroniemu.

Siedział jak na szpilkach.

Czy powinien ostrzec Patroniego, że czasu jest mniej? Postanowił, że mu o tym nie powie. Szef mechaników TW i tak już kierował akcją najszybciej jak mógł. Dalsze naprzykrzanie mu się nic by nie dało.

Wóz jeden do kontroli naziemnej – powiedział do mikrofonu. – Proszę mnie bez przerwy dokładnie informować, co się dzieje z nadlatującym samolotem. Czy możemy zachować to pasmo dla siebie?

- Tak – potwierdził szef wieży. – Już przestawiliśmy planowy ruch na inną częstotliwość. Będziemy pana stale informowali.

Mel potwierdził odbiór i wyłączył mikrofon.

- I co teraz? – spytała siedząca obok Tania.

- Czekamy – odparł – i znów spojrzął na zegarek.

Minęła minuta. Dwie.

Widzieli pracujących ludzi, którzy wciąż kopali gorączkowo przed samolotem i po bokach. Błysnęły reflektory jeszcze jednej nadjeżdżającej ciężarówki. Z tyłu zeskoczyli ludzie i pospiesznie dołączyli do innych. Krępa sylwetka rzucającego polecenia i nagłego Patroniego znajdowała się w nieustannym ruchu.

Pług i równiarki wciąż stały w szeregu i czekały.

Jak sępy, pomyślał Bakersfeld.

- Tak sobie myślę – odezwał się Tomlinson przerywając panujące w samochodzie milczenie. – Kiedy byłem mały, czyli nie tak znów dawno, w tym miejscu ciągnęły się przeważnie pola. Latem pasły się krowy, rosła kukurydza i jęczmień. Owszem, było tu małe trawiaste lotnisko, ale nikt się nie spodziewał, że się tak rozrośnie. Jeżeli ktoś miał lecieć samolotem, to korzystał z lotniska w mieście.

- Takie jest lotnictwo – powiedziała Tania. Z ulgą skorzystała z okazji, żeby pomyśleć i porozmawiać o czymś innym niż to, na co czekali. – Ktoś powiedział mi kiedyś – ciągnęła – że praca w lotnictwie jakby wydłuża życie, bo wszystko zmienia się tak często i tak szybko.

- Nie wszystko – sprzeciwił się Tomlinson. – Na lotniskach zmiany nie są wprowadzane dostatecznie szybko. Panie dyrektorze, podobno za trzy, cztery lata, powstanie tu chaos, czy to prawda?

- Chaos to pojęcie zawsze względne – odparł Mel. Nadal myślami był przy tym, co się działo za szybą samochodu. – Bardzo często towarzyszy on naszemu życiu.

- Czy pan przypadkiem nie uchyla się od odpowiedzi?

- Owszem – przyznał Mel. – Chyba tak.

Trudno się dziwić, pomyślał. Rozgrywające się właśnie wydarzenia obchodziły go w tej chwili bardziej niż teoretyczne rozważania na temat lotnictwa. Zrozumiał jednak, że Tania odczuwa potrzebę zmniejszenia napięcia, choćby pozornie. To, że uzmysławiał sobie jej potrzeby, stanowiło część wspólnoty duchowej, która łączyła ich coraz silniej. Przypomniawszy sobie, że czekają przecież na samolot linii Trans America, który może wylądować szczęśliwie albo nie. Pracując w liniach Trans America Tania pomagała przy odprawie tego samolotu. Tak naprawdę to właśnie ona z całej trójki była

tu najbardziej zaangażowana.

Z trudem skoncentrował się na pytaniu Tomlinsona.

- W lotnictwie zawsze działo się tak, że postęp w powietrzu wyprzedzał postęp na ziemi – oświadczył. – Czasem zdaje nam się, że go dogonimy. W połowie lat sześćdziesiątych prawie się to udało. Ale ogółem biorąc, nigdy do tego nie dochodzi. Okazuje się, że w najlepszym razie udaje nam się nie zostawać daleko w tyle.

- A co należałoby zrobić z lotniskami? Co w ogóle można zrobić? – dopytywał się dziennikarz.

- Po pierwsze możemy myśleć śmieiej, z większą wyobraźnią. Trzeba zerwać z mentalnością spod znaku stacji kolejowej.

- Uważa pan, że ona nadal istnieje?

Mel skinął głową.

- Niestety, pokutuje jeszcze u wielu. Wszystkie nasze porty lotnicze naśladowały dworce kolejowe, ponieważ projektanci musieli skądś czerpać wzory, a dostarczało ich tylko kolejnictwo. No, a potem utrwalił się nawyk. Dlatego właśnie mamy obecnie tak dużo portów “w linii prostej”, gdzie terminale ciągną się bez końca, a pasażerowie muszą iść kilometrami.

- I nic się nie zmienia?

- Powoli i tylko gdzieniegdzie. – Pomimo trwającego napięcia Mel jak zawsze zapalił się do ulubionego tematu. – Niektóre porty buduje się w kształcie kół, jak obwarzanki. Z parkingami w środku, zamiast gdzieś na zewnątrz, tak żeby ludziom oszczędzić chodzenia, wyposażone w takie udogodnienia jak windy szybkie – tam samoloty docierają do pasażerów, a nie na odwrót. Oznacza to, że porty lotnicze traktuje się nareszcie jako obiekty o własnej specyfice, jako jednostki, a nie sumy odrębnych elementów. Bierze się pod uwagę twórcze pomysły, nawet najdziwniejsze. Los Angeles proponuje dużą przybrzeżną platformę na morzu. Chicago port lotniczy na sztucznej wyspie zbudowanej na jeziorze Michigan. Nikt tego nie wyśmiewa. American Airlines opracowały plany gigantycznego podnośnika hydraulicznego, który ustawia samoloty jeden na drugim do załadunku i wyładunku. Ale zmiany zachodzą wolno, nie są skoordynowane. Budujemy lotniska tak, jakby ktoś pozbawiony wyobraźni szył kołdrę z łąt. Jakby abonenci telefoniczni sami projektowali i robili własne aparaty, a potem

podłączali je do ogólnoswiatowej sieci.

- Kontrola naziemna do wozu jeden i bazy dwadzieścia pięć – przerwał mu głos w radio. – Ośrodek Chicago oblicza, że przekazanie samolotu, o którym mowa, kontroli Lincoln nastąpi o pierwszej siedemnaście.

Zegarek Bakersfelda wskazywał sześć minut po pierwszej. Oznaczało to, że uszkodzony samolot pośpieszył się o minutę w stosunku do przewidywań szefa wieży. Patroni miał więc o minutę mniej czasu. Pozostawało tylko jedenaście minut do podjęcia decyzji.

- Wóz jeden, czy coś się zmieniło na drodze trzy-zero?

- Nie – odparł Mel. – Bez zmian.

Zadał sobie w duchu pytanie, czy aby nie zaplanował wszystkiego zbyt dokładnie. Kusilo go, żeby już teraz posłać pługi i równiarki do akcji, ale powstrzymał się. Odpowiedzialność była dwustronna, zwłaszcza kiedy w grę wchodził rozkaz zniszczenia stojącego na ziemi samolotu wartości sześciu milionów dolarów. Nadal istniała szansa, że Patroniemu powiedzie się, choć malała ona z każdą upływającą sekundą. Mel widział, jak sprzed dziobu Boeinga usuwa się część reflektorów i inny sprzęt. Ale silników jeszcze nie zapalono.

- A kim są ci twórczy ludzie, o których pan wspomniał? – spytał Tomlinson.

- Trudno ich wyliczyć – odparł Mel niewiele myśląc o tym, co mówi.

Obserwował to, co się działo za szybą. Resztę pojazdów i sprzętu stojącego przed zarytym samolotem odsunięto na bok, a po schodach przystawionych do Boeinga 707 blisko dziobu wspinał się ośnieżony Patroni. Na szczycie stanął, odwrócił się i zamachał rękami. Wyglądało na to, że krzyczy coś do ludzi na dole. Potem otworzył przednie drzwi do kabiny i wszedł do środka. Jego śladem podążyła druga, szczuplejsza postać. Drzwi samolotu zatrzasnęły się. Ludzie na dole odciągnęli schody.

- Panie dyrektorze, czy mógłby pan wymienić kilku z tych, którzy podchodzą do spraw lotnisk i ich przyszłości z największą wyobraźnią? – zadał kolejne pytanie dziennikarz.

- No właśnie, mógłbyś? – poparła go Tania.

Mel pomyślał, że przypomina to grę towarzyską w płonącym domu. Dobrze, skoro Tania sobie tego życzy, to zagram, postanowił.

- Przychodzi mi na myśl kilka nazwisk – odparł. – Fox w Los Angeles, Joseph Foster w Houston, obecnie pracuje w Amerykańskim Zrzeszeniu Transportu Powietrznego. W sferach rządowych Alan Boyd, Thomas Sullivan we władzach portu nowojorskiego. A w towarzystwach lotniczych Halaby w Pan Am, Herb Godfrey w Qierze Airlines. W Kanadzie Qie C. Parkin. W Europie Qierze Cot w Air France i Castell w Niemczech. Są też inni.

- W tym Mel Bakersfeld – wtrąciła Tania. – zapomniłeś o nim?

- Już go zapisałem – mruknął Tomlinson, który cały czas notował. – To się rozumie samo przez się.

Mel uśmiechnął się. Czy aby na pewno samo przez się. Nie tak dawno nie byłoby co do tego wątpliwości, wiedział jednak, że zniknął ze sceny krajowej. A kiedy człowiek znika z pola widzenia, kiedy z obojętnie jakich powodów zostaje gdzieś na boku, szybko się o nim zapomina. A potem, jeżeli nawet chciał powrócić, to bywało, że nigdy nie wracał. Nie miało znaczenia to, że na lotnisku w Lincoln wykonywał mniej ważną pracę albo że wykonywał ją gorzej. Wiedział, że jest dobrym, a może nawet lepszym niż dawniej dyrektorem portu lotniczego. Ale nie rysowała się już przed nim perspektywa, że wniesie wielki wkład w rozwój lotnisk, na co się kiedyś zanosilo. Uświadomił sobie, że ta myśl nachodzi go dziś już po raz wtóry. Czy to ważne? Czy zależy mu na tym? Odpowiedział sobie, że tak, że bardzo!

- Patrzcie! – krzyknęła Tania. – Zapalają silniki!

Reporter podniósł głowę, a Mel poczuł, że jego zdenerwowanie wzrasta.

Za trzecim silnikiem odrzutowca pojawił się obłoczek białosiwego dymu. Na krótko zgęstniał, a potem, kiedy silnik zapalił i zaczął pracować, zawirował i odpłynął. Podmuch z dysz odrzucał teraz do tyłu strumień śniegu.

Drugi obłoczek dymu pojawił się za silnikiem numer cztery, w chwilę później porwało go, a za nim śnieg.

- Kontrola naziemna do wozu jeden i bazy dwadzieścia pięć. – Głos przez samochodowe radio rozległ się tak niespodziewanie, że siedząca przy Melu Tania aż podskoczyła. – Ośrodek Chicago informuje, że skorygowany czas przekazania samolotu, o którym mowa, wypadnie o pierwszej szesnastce... dokładnie za siedem minut.

Mel zorientował się, że samolot w dalszym ciągu leci szybciej, niż przewidywano.

Oznaczało to, że stracili kolejną minutę.

Znów przysunął zegarek do światła tablicy rozdzielczej.

Na miękkiej ziemi po drugiej stronie drogi Patroni zapalił silnik numer dwa, a po nim numer jeden.

- Jeszcze mogę zdążyć – powiedział cicho Mel i przypomniał sobie, że silniki zapuszczano już tej nocy dwukrotnie i że obie próby wyrwania samolotu z błota nie powiodły się.

Stojąca przed zarytym Boeingiem 707 samotna postać z długimi latarkami sygnałowymi poszła naprzód tam, skąd widać ją było z kabiny pilotów. Człowiek trzymał latarki nad głową sygnalizując, że droga wolna. Mel słyszał i czuł dudnienie silników odrzutowca, ale wyczuwał też, że nie dodano im jeszcze mocy.

Pozostało sześć minut. Dlaczego Patroni dotąd nie otworzył przepustnic?

- Nie mogę znieść tego czekania – powiedziała Tania głosem pełnym napięcia.

- Ja też siedzę jak na szpilkach – przyznał Tomlinson, poprawiając się na siedzeniu.

Patroni otwierał gaz! Nareszcie! Mel słyszał i czuł potężny wszechogarniający ryk silników. Za unieruchomionym meksykańskim odrzutowcem w ciemność za światłami drogi startowej odlatywały porwane gwałtownym pędem tumany śniegu.

- Wóz jeden – wezwał ostro głos przez radio. – Tu kontrola naziemna. Czy coś się zmieniło na drodze trzy-zero?

Mel obliczał według swojego zegarka, że Patroni ma jeszcze trzy minuty czasu.

- Samolot wciąż tkwi w miejscu – powiedziała Tania patrząc przez szybę wyteżonym wzrokiem. – Zapalili wszystkie silniki, ale się nie posuwa.

Parł jednak naprzód. Tyle Mel widział przez miotany wiatrem śnieg. Ale Tania nie myliła się. Nie posuwał się.

Pługi śnieżne i ciężkie równiarki przysunęły się bliżej siebie, błyskając jasno lampami sygnalizacyjnymi.

- Czekajcie! Czekajcie! – powiedział Mel do mikrofonu. - Nie puszczajcie tamtego samolotu na dwa-pięć. Tak czy owak sytuacja na trzy-zero zmieni się lada chwila.

Nastawił nadajnik na pasmo dyspozytorni odśnieżania, gotów wprowadzić do

akcji pług.

14.

Po północy nawał pracy w kontroli ruchu lotniczego zazwyczaj nieco malał. Ale nie dziś. Linie lotnicze w dalszym ciągu wysyłały i przyjmowały na lotnisku Lincoln samoloty spóźnione o wiele godzin z powodu śnieżycy. Najczęściej opóźnienia te powiększały dodatkowo tłok panujący wciąż na drogach startowych i na drogach kołowania.

Pracownicy wcześniejszej ośmiogodzinnej zmiany w większości zakończyli dyżur o północy i zmęczeni rozjechali się do domów. Zastąpili ich nowi. Kilku kontrolerom z powodu braku personelu i choroby innych wyznaczono dyżur, który kończył się o drugiej po północy. Należeli do nich szef wieży kontrolnej, inspektor nadzoru radarowego Wayne Tevis oraz Keith Bakersfeld.

Od nieudanej i nacechowanej emocjami rozmowy z bratem, która skończyła się tak nagle, minęło półtorej godziny. Keith szukał w tym czasie ulgi koncentrując uwagę na ekranie radaru, który miał przed sobą. Pomyślał, że jeżeli wytrwa w takim skupieniu, to czas, który mu jeszcze pozostał, szybko zleci. Zajmował się nadal przylotami ze wschodu, mając do pomocy młodego praktykanta. Tevis w dalszym ciągu nadzorował pracę i jeździł po sali swoim stołkiem na kółkach odpychając się nogami w kowbojskich butach, choć mniej sprężystości, bo jego dyżur też dobiegał końca.

Z jednej strony Keith był w stanie się skupić, z drugiej jakoś dziwnie nie. To tak, jakby jego umysł rozszczepił się na dwoje, przypominając dwupoziomowe mieszkanie, a on znajdował się jednocześnie na obu poziomach. Na jednym kierował ruchem samolotów przylatujących ze wschodu, chwilowo bez żadnych problemów. Na drugim rozmyślał wyłącznie o sobie. Stan ten nie mógł trwać długo, ale przyszło mu do głowy, że jego umysł być może zachowuje się jak żarówka, która lada chwila ma się przepalić i przez kilka ostatnich minut świeci jaśniej.

Jego prywatne myśli toczyły się teraz beznamiętnie i spokojniej niż dotychczas, być może po rozmowie z Melem, która dała mu przynajmniej tyle. Wszystko zdawało się postanowione i ustalone... Zakończy dyżur, opuści to miejsce, a wkrótce potem czekanie i udręka dobiegną kresu. Ogarnęło go przeświadczenie, że łączność jego życia z życiem innych została przerwana, że nie należy już do Natalii, Mela, Briana, Theo... ani oni do niego. Należał do zmarłych... do Redfernów, którzy zginęli we wraku swojego samolotu,

do małej Valerie... do jej rodziny. Tak jest! Czemu nigdy o tym w ten sposób nie pomyślał, nie uprzytomnił sobie, że jego śmierć jest długiem, jaki ma Redfern do spłacenia? Zastanawiał się beznamytnie dalej, czy aby nie zwariował. Tak mówiono o tych, którzy decydują się na samobójstwo, ale to i tak nie miało znaczenia. On wybierał pomiędzy katuszą i spokojem, a spokój miał nastać przed świtem. Jeszcze raz, tak jak to robił co jakiś czas w ciągu minionych godzin, wsadził rękę do kieszeni i wymacał klucz do pokoju numer 224 w hotelu "U O'Hagana".

Tymczasem na drugim poziomie, zachowując przeblyski dawnego drygu, radził sobie z przylotami ze wschodu.

Świadomość zagrożenia związanego z samolotem do Rzymu linii Trans America docierała do niego stopniowo.

Kontrola ruchu w Lincoln została zawiadomiona o tym, że samolot ten chce tu wrócić, blisko godzinę temu, w kilka sekund po ogłoszeniu decyzji kapitana Harrisa. Wiadomość nadeszła telefonicznie, "gorącą linią", bezpośrednio od inspektora z ośrodka Chicago do szefa wieży, po meldunkach z Cleveland i Toronto przekazanych identyczną drogą. Z początku w Lincoln niewiele było do roboty oprócz powiadomienia dyrektora, za pośrednictwem dyspozytorni odśnieżania, że uszkodzony samolot prosi o lądowanie na drodze trzy-zero.

Później, kiedy ośrodek Chicago przejął samolot od Cleveland, rozpoczęto bardziej konkretne przygotowania.

Inspektor Tevis został ostrzeżony przez szefa wieży, który przyszedł osobiście do sali kontroli ruchu, żeby poinformować go o stanie samolotu, przewidywanym czasie przylotu i wątpliwościach, której drogi użyć: dwa-pięć czy trzy-zero.

Jednocześnie kontrola naziemna postawiła w stan pogotowia służby ratownicze lotniska, a następnie poleciła im wyjechać wozami na pole wlotów.

Operator kontroli naziemnej skontaktował się przez radiotelefon z Patronim, żeby sprawdzić, czy zawiadomiono go o pilnej potrzebie użycia drogi trzy-zero. Zawiadomiono.

Potem na rezerwowym paśmie radiowym nawiązano łączność pomiędzy wieżą a kabiną pilotów meksykańskiego odrzutowca blokującego tę drogę. Zrobiono to, chcąc mieć pewność, że kiedy Patroni zasiądzie za sterami Boeinga, można będzie w razie

potrzeby natychmiast porozumieć się w obie strony.

Pierwszą reakcją Tevisa, kiedy wysłuchał szefa wieży, było spojrzenie na Keitha. Gdyby nie zmieniono obsady stanowisk, to właśnie on, jako prowadzący lądowania ze wschodu, przejąłby rzymski samolot od ośrodka Chicago i kontrolował jego przylot.

- Mam zdjąć Keitha i posadzić kogoś innego? - spytał cicho Tevis starszego od siebie szefa wieży.

Szef zawahał się. Przypomniał mu się wcześniejszy alarm w związku z samolotem wojskowym KC-135. Zdjął wtedy Keitha pod jakimś pretekstem, a potem zastanawiał się, czy nie postąpił zbyt pochopnie. Nie dawało mu też spokoju odczucie, że przeszkodził w jakichś osobistych rozrachunkach między Keithem a jego bratem, kiedy rozmawiali we dwójkę w korytarzu. Mógł ich zostawić jeszcze parę minut samych, ale nie zrobił tego.

Sam też czuł się zmęczony, nie tylko dzisiejszym, ciężkim dyżurem, ale także innymi, które go poprzedziły. Pamiętał, że czytał gdzieś niedawno o tym, że nowe systemy kontroli ruchu lotniczego, przygotowywane na połowę lat siedemdziesiątych, zmniejszą o połowę nawał pracy kontrolerów, a tym samym zmęczenie i załamania nerwowe. Szef wieży odniósł się do tych nowin sceptycznie. Wątpił, czy nawał pracy w kontroli lotów kiedykolwiek się zmniejszy. Jeżeli pod jednym względem zmaleje, to pod innym wzrośnie, myślał. Dlatego współczuł tym, którzy jak Keith, wychudły, błady i napięty, padli ofiarą systemu.

- Mam go zdjąć czy nie? - powtórzył półgłosem Tevis.

Szef wieży potrząsnął przecząco głową.

- Nie śpieszmy się z tym. Niech pracuje, ale bądź blisko - odparł cicho.

Właśnie wtedy Keith, spostrzegając tych dwu rozmawiających ze sobą głowa przy głowie, domyślił się, że zanoszą się na coś poważnego. Ostatecznie jako staremu wydze nie były mu obce oznaki nadciągających kłopotów.

Instynkt podszeptał mu też, że rozmowa inspektorów dotyczy również jego osoby. Rozumiał ich. Nie miał najmniejszej wątpliwości, że za kilka minut zwolnią go z dyżuru albo przeniosą na mniej odpowiedzialne stanowisko radarowe. Było mu to zupełnie obojętne.

Zaskoczyło go więc, kiedy Tevis, nie dokonując żadnej zmiany dyżurów, ostrzegł

po kolei wszystkich kontrolerów o oczekiwanym przylocie zagrożonego samolotu i przysługującym mu pierwszeństwie.

Kontrola odlotów otrzymała nakaz prowadzenia startujących samolotów jak najdalej od przewidywanej trasy lotu uszkodzonej maszyny.

Tevis objaśnił Keithowi problem z drogą startową: brak pewności, która zostanie użyta, i konieczność odwlekania decyzji aż do ostatniej chwili.

- Opracuj sobie własny plan, koleżko - polecił mu Tevis, po teksasku mówiąc przez nos i przeciągając samogłoski. - A po przekazaniu prowadź go dalej. My zajmiemy się resztą.

Keith skinął głową, przyjmując polecenie bez zaniepokojenia. Odruchowo zaczął obliczać tor lotu, który zastosuje. Takie plany zawsze opracowywało się w myślach. Nie starczało nigdy czasu, żeby nanieść je na papier, a poza tym okazywało się zwykle, że i tak trzeba improwizować.

Planował, że natychmiast po przejęciu samolotu od ośrodka Chicago skieruje go w stronę drogi trzy-zero, ale zostawi wystarczający margines swobody, żeby w razie gdyby zostali ostatecznie zmuszeni do skorzystania z drogi-pięć, skierować samolot w lewo, unikając oczywiście gwałtownych skrętów na małe wysokości.

Obliczał, że będzie kontrolował podejście do lądowania w przybliżeniu przez dziesięć minut. Tevis zawiadomił go już, że prawdopodobnie dopiero na pięć minut przed lądowaniem będą mieli pewność, na której drodze to się odbędzie. Przy tak dokładnym wyliczeniu czasu szykowała się nerwówka, zarówno w sali kontroli ruchu, jak i w powietrzu. Wprawdzie ledwo-ledwo, ale mieściło się to w granicach możliwości. Ponownie przebiegł w myślach zaplanowany tor lotu i kursy.

Z wieży kontrolnej zaczęły tymczasem nieoficjalnie napływać bardziej konkretne informacje. Kontrolerzy przekazywali sobie wiadomości, kiedy tylko pozwalały im na to krótkie przerwy w pracy... W samolocie nastąpił wybuch. Leci poharatany, z uszkodzoną konstrukcją i rannymi... Ma niesprawne usterzenie. Piloci potrzebują dłuższego pasa, który może się okazać dostępny albo nie... Powtórzono ostrzeżenie kapitana Demeresta: droga dwa-pięć oznacza rozwalony samolot i zabitych... Kapitan przesłał wściekłą depeszę dyrektorowi lotniska. Dyrektor jest teraz na drodze trzy-zero i próbuje ją odblokować... Czasu jest coraz mniej.

Nawet kontrolerom, przywykłym na co dzień do napięcia, tak jak do ruchu samolotów, udzieliła się ogólna nerwowość.

Siedzący przy Keithie pomocnik przekazywał mu docierające do niego wrywkowo wiadomości. Świadomość tego, co się dzieje, i lęk Keitha stopniowo wzrastały. Nie chciał się tym zajmować, w ogóle nie chciał mieć z tym do czynienia. Nie chciał niczego udowadniać ani nie mógł. Wiedział, że nic nie odzyska, nawet gdyby sobie w tej sytuacji poradził. A gdyby nie dał sobie rady, gdyby popełnił błąd, posłałby ludzi, których był pełen samolot, na śmierć, jak to już kiedyś zrobił.

Po drugiej stronie sali kontroli ruchu, na wprost od niego, Tevis rozmawiał przez telefon z szefem wieży. Przed kilkoma minutami szef poszedł na piętro do kabiny obserwacyjnej, żeby towarzyszyć kontrolerowi ruchu naziemnego.

- Stary dostał właśnie wiadomość z ośrodka - powiedział Tevis, kiedy odłożywszy słuchawkę podjechał na stołku do Keitha. - Trans America dwa zostanie przekazany za trzy minuty.

Następnie przejechał do kontroli odlotów, żeby sprawdzić, czy startujące samoloty są kierowane z dala od trasy nadlatującego odrzutowca.

Pomocnik Keitha zameldował, że nadal jak szaleni próbują usunąć samolot blokujący drogę trzy-zero. Uruchomili silniki, ale nie ruszył. Powiedział również, że brat Keitha objął komendę i jeżeli samolot nie wyjedzie sam, rozwałą go na kawałki, żeby tylko zwolnić pas. Wszyscy zadają sobie jednak pytanie, czy starczy czasu.

Keith pomyślał, że skoro Mel tak uważa, to na pewno starczy. Mel zawsze dawał sobie ze wszystkim radę. On tego nie potrafił, a przynajmniej nie zawsze mu się udawało i nigdy tak jak bratu. Tym się różnili.

Upłynęły prawie dwie minuty.

- Wchodzą na ekran - powiedział cicho pomocnik siedzący u jego boku.

Na skraju lampy radarowej Keith zobaczył podwójny pulsujący sygnał alarmowy, niewątpliwie oznaczający samolot Trans America dwa.

Odejdę, myślał zdesperowany. Nie dam rady! Ktoś musi mnie zastąpić... choćby sam Tevis. Jeszcze jest czas.

Odwrócił się od ekranu szukając wzrokiem inspektora. Siedział, plecami do niego, przy kontrolerze odlotów.

Keith otworzył usta, żeby go zawołać, ale ku swojemu przerażeniu nie wydobył z siebie głosu. Spróbował jeszcze raz... z tym samym skutkiem.

Uzmysłowił sobie, że dzieje się tak jak w tamtym dręczącym go koszmarnym śnie. Zaniemówił... Tylko że to nie był sen, przeżywał to naprawdę! Naprawdę?... Kiedy tak starał się coś z siebie wyrzucić, wpadł w popłoch.

Na tablicy ponad ekranem błyskające białe światelko sygnalizowało, że zgłasza się ośrodek Chicago. Pomocnik podniósł słuchawkę telefonu łączącego bezpośrednio z tym ośrodkiem.

- Mów, Chicago - powiedział i przekręcił selektor włączający głośnik, tak żeby Keith też słyszał rozmowę.

- Lincoln, Trans America dwa znajduje się trzydzieści mil na południowy wschód od lotniska. Leci kursem dwa, pięć, zero.

- Zrozumiałem Chicago. Mamy ich na radarze. Niech przejdą na nasze pasmo - odparł pomocnik i odłożył słuchawkę.

Wiedzieli, że w tej chwili ośrodek poleca pilotom zmienić pasmo radiowe, i prawdopodobnie życzy im powodzenia. Taki był zwyczaj, kiedy samolot znajdował się w tarapatach. Było to minimum tego, co mogli zrobić ci, którzy siedzieli wygodnie i bezpiecznie na ziemi. W tej odosobnionej i przyjemnie cieplej sali, w której rozlegały się tylko przytłumione dźwięki, trudno było uzmysłwić sobie fakt, że gdzieś wysoko wśród nocy i ciemności walczy o powrót na lotnisko targany wiatrem i śnieżycą, niepewny swojego losu uszkodzony samolot.

Pasmo radiowe, na którym nadawały samoloty przylatujące ze wschodu, ożyło. Chrapliwy głos należał niewątpliwie do Vernona Demeresta. Keith aż do tej chwili nie pomyślał o tym.

- Kontrola podejścia w Lincoln, tu Trans America dwa, wysokość sześć tysięcy stóp, kurs dwa, pięć, zero.

Pomocnik patrzył wyczekująco. Keith powinien potwierdzić, że usłyszał samolot, i przejąć na siebie obowiązek prowadzenia go. Ale on chciał stąd odejść. Tevis wciąż siedział odwrócony do niego plecami. A on nie mógł słowa wyrzucić.

- Kontrola podejścia w Lincoln, co się z wami, do diabła, dzieje? - zazgrzytał znowu głos z samolotu.

Co się z wami, do diabła...

Dlaczego Tevis się nie odwraca?

Nagle Keith zakipiał gniewem. Do cholery z Tevisem! Do cholery z kontrolą ruchu! Do cholery z ojcem, który nakłonił synów do zawodu, do którego on, Keith, wcale nie czuł powołania! Do cholery z Melem i tą jego nieznośną zarozumiałą fachowością! Do cholery z tym wszystkim!

Pomocnik przyglądał mu się ze zdziwieniem. Lada chwila samolot mógł się znowu odezwać. Keith wiedział, że znalazł się w potrzasku. Nie pewien, czy głos go nie zawiedzie, włączył mikrofon.

- Trans America dwa, tu kontrola podejścia do lądowania w Lincoln - powiedział.
- Przepraszamy za zwłokę. Nadal mamy nadzieję na drogę trzy-zero. Dowiemy się za trzy do pięciu minut.

- Zrozumiałem, Lincoln - potwierdzono burkliwie. - Informujcie nas.

Keith robił wszystko, żeby się skupić. Zapomniał o Tevisie, ojcu, Melu, o sobie. Nic nie miało do niego przystępu poza myślami o zagrożonym samolocie.

- Trans America dwa, jesteście dwadzieścia pięć mil od zewnętrznej radiolatarni - powiedział cicho i wyraźnie do mikrofonu. - Sam decyduj, kiedy zaczniesz schodzić. Rozpocznij zwrot w prawo na kurs dwa, sześć, zero...

Piętro wyżej, w oszklonej kabinie wieży, kontroler ruchu naziemnego informował Mela Bakersfelda o tym, że ośrodek Chicago przekazał już samolot.

- Pługi i równiarki otrzymały rozkaz usunięcia samolotu Aereo Mexican z drogi startowej - odpowiedział mu przez radio Mel. - Każcie Patroniemu natychmiast zgasić wszystkie silniki. Jeżeli zdąży, niech stamtąd ucieka, jeżeli nie, niech się mocno trzyma. Proszę czekać na wiadomość o odblokowaniu drogi.

Na drugim paśmie szef wieży kontrolnej przekazywał już te polecenia Patroniemu.

15.

Już wcześniej Patroni wiedział, że kończy mu się czas.

Celowo nie zapalał silników Boeinga aż do ostatniej chwili, żeby oczyszczenie gruntu pod samolotem i wokół niego trwało jak najdłużej.

Kiedy zdał sobie sprawę, że już nie może zwlekać, po raz ostatni sprawdził wyniki kopania. Po tym, co zobaczył, ogarnęły go poważne obawy.

Podwozie nie zostało oczyszczone z ziemi, błota i śniegu tak, jak powinno. Podobnie rowy, biegnące pod górę od obecnego poziomu głównych kół do twardej powierzchni pobliskiej drogi kołowania, nie były tak szerokie i głębokie, jak sobie tego życzył. Na to, żeby je poprawić, musieliby mieć piętnaście minut.

Wiedział jednak, że tyle nie ma.

Z ociąganiem wszedł po schodach, żeby podjąć swoją drugą próbę wydostania samolotu, tym razem osobiście zasiadając za sterami.

- Zabieraj pan wszystkich! Zapalamy! - krzyknął do majstra linii Aereo Mexican, Ingrama.

Spod samolotu zaczęli wychodzić ludzie.

Wciąż padał śnieg, ale mniej obficie niż w ciągu ostatnich kilku godzin.

- Potrzebuję kogoś do kabiny, ale nie chciałbym jej obciążać - krzyknął znów ze schodów Patroni. - Przyślij pan jakiegoś chudego, który zna się na przyrządach.

Wgramolił się do środka przednimi drzwiami.

Przez szyby kabiny pilotów zobaczył służbowy samochód Bakersfelda, odznaczający się w ciemnościach jasnożółtym kolorem. Parkował po lewej stronie, na drodze startowej. Obok stały w szeregu pługi śnieżne i równiarki, przypominające Patroniemu, jakby w ogóle tego potrzebował, że zostało mu już tylko kilka minut.

Szef mechaników z oburzeniem i niedowierzaniem przyjął oświadczenie Mela, że zamierza w razie potrzeby usunąć samolot z drugi trzy-zero siłą. Reakcja ta była naturalna, ale nie wynikała z obojętności na bezpieczeństwo ludzi lecących samolotem linii Trans America. Bezpieczeństwo samolotów, którym zajmował się na co dzień w swojej pracy, stanowiło treść jego życia. Po prostu myśl o tym, że nie uszkodzony samolot zostanie zamieniony w kupę złomu lub coś w tym rodzaju, nie mieściła mu się w

głowie. W jego przekonaniu samolot, wszystko jedno jaki, stanowił sumę poświęcenia, umiejętności, wiedzy technicznej, wielu godzin pracy, a czasem i miłości. Wszystko było lepsze niż rozmyślnie zniszczenie go... prawie wszystko.

Dlatego zawział się, żeby ocalić ten samolot.

Za jego plecami otworzyły się, a potem zatrzasnęły drzwi kabiny pasażerskiej.

Młody mechanik, niski i szczupły, wszedł do kabiny pilotów otrząsając się ze śniegu. Patroni zdążył już zrzucić kurtkę i przypinał się właśnie pasami do lewego fotela.

- Jak się nazywasz, synku? - spytał.

- Rolling (ang. toczyć się), proszę pana.

Patroni roześmiał się.

- Do tego właśnie chcemy zmusić ten samolot. Może jesteś dobrą wróżką - powiedział.

Kiedy mechanik zdjął kurtkę i usiadł na prawym fotelu, Patroni spojrział przez lewe ramię za okno. Odciągano schody.

Zabrzączał telefon pokładowy. Z dołu dzwonił Ingram.

- Możemy zaczynać w każdej chwili - zameldował.

Patroni spojrział w bok na mechanika.

- Wszystko gotowe, synku? - spytał.

Mechanik skinął głową.

- Włącz starter silnika numer trzy.

Chłopak pstryknął przełącznikiem.

- Ładujcie rurę! - polecił przez telefon Patroni.

Z wozu silnikowego w dole popłynęło z jękiem sprężone powietrze. Patroni ustawił dźwignię rozrusznika na jałowym chodzie.

- Silnik trzy zapalony - zameldował młody mechanik, który kontrolował przyrządy. Silnik zaniósł się równym rykiem.

Jeden po drugim zapaliły się gładko silniki czwarty, drugi i pierwszy.

- Wóz silnikowy usunięty. Wszystko inne też - powiedział przez telefon Ingram, którego głos ginał wśród wycia wiatru i huku odrzutowca.

- Dobra! - odkrzyknął Patroni. - Odłącz pan telefon i zwiewaj. Trzymaj się teraz, synku, i nie ruszaj się - powiedział do swojego towarzysza w kabinie.

Przesunął cygaro, które wbrew przepisom zapalił kilka minut temu, tak że tkwiło mu beztrzesko w kąciку ust. A potem rozcapierzonymi palcami pchnął cztery główne przepustnice.

Ryk pracujących na pół mocy silników wzmógł się.

Przed samolotem widzieli poprzez padający śnieg człowieka unoszącego zapalone latarki sygnałowe.

- Jeżeli szybko ruszymy, to mam nadzieję, że facet ma charakter w nogach - powiedział Patroni z uśmiechem.

Hamulce zostały wyłączone, a klapy lekko opuszczone, żeby zwiększyć nośność. Mechanik odciągnął volanta. Patroni zaś popychał i cofał sterownicę licząc, że boczne naprężenia mogą samolotowi ruszyć naprzód.

Spoglądając w lewo zobaczył, że samochód Bakersfelda stoi, gdzie stał. Z jego wcześniejszych obliczeń wynikało, że zostało mu najwyżej parę minut, a może nawet mniej niż jedna.

Silniki pracowały już na trzy czwarte maksymalnej mocy. Z ich wysokiego tonu poznał, że była ona większa od tej, której użył meksykański kapitan podczas wcześniejszej próby uwolnienia samolotu. Drżenie wyjaśniało dlaczego. W normalnych okolicznościach przy takich obrotach silników samolot pędziłby bez przeszkód po drodze startowej. A ponieważ nie jechał, trząsał się strasznie, każdą cząstką kadłuba wrywając się do przodu i szarpiąc koła unieruchamiające go jak kotwica. Wyraźnie był skłonny stanąć na dziobie. Mechanik zerknął zaniepokojony na Patroniego.

- Albo wyjedzie teraz, albo koniec z nim - mruknął Patroni dostrzegając jego spojrzenie.

Ale samolot nie ruszał z miejsca. Z uporem tkwił w błocie, tak jak przedtem przez wiele godzin i w czasie dwu poprzednich prób.

W nadziei, że przez rozbijanie uwolni koła, Patroni zmniejszył gaz, a potem dodał. Na próżno. Maszyna nie chciała ruszyć.

Cygaro Patroniego, wilgotne od żucia, zgasło. Zniecierpliwiony cisnął je i sięgnął po następne. W kieszeni na piersiach nie znalazł nic, tamto było ostatnie.

Zaklął i z powrotem położył rękę na przepustnicach. Popychając je coraz dalej do przodu wycedził przez zęby.

- Wyłaź! Wyłaź, sukinsynu!

- On już wiele więcej nie wytrzyma! - ostrzegł go mechanik.

Raptem odezwały się górne głośniki.

- Joe Patroni na pokładzie Aereo Mexican - rozległ się głos szefa wieży. - Tu kontrola naziemna. Przekazujemy polecenie dyrektora. Nie ma już czasu. Zgasić silniki. Powtarzam: zgasić silniki.

Patroni wyjrzał i zobaczył, że pługi i równiarki już ruszyły. Wiedział, że nie zbliżą się, dopóki pracują silniki samolotu. Ale pamiętał ostrzeżenie Mela: kiedy wieża powie, że nie ma czasu, nie będzie dyskusji.

A kto tu dyskutuje, pomyślał.

- Patroni, zrozumiał pan? - ponaglił go znowu głos przez radio. - Proszę potwierdzić.

- Panie Patroni! - krzyknął mechanik. - Słyszysz pan? Musimy gasić!

- Ni cholery nie słyszę, synku! - odkrzyknął Patroni. - To przez ten hałas...

Jak wie każdy doświadczony mechanik, myślał, zawsze jest o minutę więcej czasu, niż to mówią panikujące urzędnicy z obsługi lotniska.

Jednak najbardziej chciało mu się palić. Nagle przypomniał sobie, że kilka godzin temu Bakersfeld założył się z nim o pudełko cygar, że nie uda mu się uwolnić dziś tego samolotu.

- Założyłem się - zawołał w stronę drugiego fotela. - Jedziemy na całego!

Jednym szybkim ruchem pchnął dźwignie przepustnic naprzód do oporu.

Łoskot i drzenie, które przedtem wydawały się olbrzymie, teraz stały się przytłaczające. Samolot dygotał, jakby miał się rozpaść na kawałki. Patroni jeszcze raz nacisnął mocno pedał steru kierunkowego.

W całej kabinie zaczęły migać światła ostrzegawcze silników. Młody mechanik wyraził się potem, że wyglądało to "jak automat do gry w Las Vegas".

- Temperatura gazów wydechowych siedemset stopni! - zawołał przerażony.

Przez głośniki radiowe wciąż płynęły rozkazy, między innymi żeby Patroni wysiadł z samolotu. Pomyślał, że będzie chyba do tego zmuszony. Już szykował się, żeby zamknąć przepustnice.

Raptem samolot ruszył. Z początku jechał powoli. Potem jednak z zaskakującą

prędkością pomknął do drogi kołowania. Mechanik krzyknął ostrzegawczo.

- Schowaj klapy! - polecił Patroni cofając wszystkie cztery przepustnice.

Kiedy popatrzyli w dół przed siebie, mignęły im, jak im się zdawało, jakieś biegające postacie.

W odległości kilkunastu metrów od drogi kołowania wciąż jeszcze pędzili szybko. Gdyby bezzwłocznie nie skręcili, samolot przejechałby przez twardą nawierzchnię drogi i wtoczył się w śnieżne zasy po drugiej stronie. Kiedy Patroni poczuł, że opony zetknęły się z nawierzchnią drogi, nacisnął mocno lewe hamulce i raptownie otworzył prawe przepustnice. Hamulce i silniki zareagowały prawidłowo i maszyna skręciła ostro w lewo, obracając się o dziewięćdziesiąt stopni. W połowie tego zwrotu Patroni cofnął obie przepustnice i nacisnął wszystkie hamulce naraz. Boeing 707 podjechał jeszcze kawałek, a potem zwolnił i zatrzymał się.

Patroni uśmiechnął się od ucha do ucha. Samolot stał zaparkowany na środku drogi kołowania równoległej do pasa trzy-zero.

Oddalona o kilkadziesiąt metrów droga startowa została odblokowana.

- Udało mu się! Udało mu się! - krzyczała Tania w stojącym na tej drodze samochodzie Bakersfelda.

Mel połączył się przez radio z dyspozytornią odśnieżania i wydał polecenie odjazdu pługom i równiarkom.

Przed kilkoma sekundami Mel zagniewany rozmawiał z wieżą domagając się po raz trzeci, żeby Patroni natychmiast zgasił silniki. Zapewniono go, że polecenia przekazano, ale Patroni pozostał na nie głuchy. Wciąż jeszcze kipiała w nim złość. Mógłby narobić Patroniemu nieprzyjemności za to, że nie wykonał polecenia ani nawet nie potwierdził, że słyszy rozkazy przełożonego w sprawie nie cierpiącej zwłoki i związanej z bezpieczeństwem. Wiedział jednak, że tego nie zrobi. Patroniemu udało się i żaden rozsądny człowiek nie podałby w wątpliwość takiego sukcesu. Wiedział też, że dzisiejsza noc dopisze jeszcze jeden rozdział do legendy otaczającej szefa mechaników linii TW

Pługi i równiarki już odjeżdżały.

Mel ponownie połączył się przez radio z wieżą.

- Wóz jeden do kontroli naziemnej - odezwał się. - Blokujący drogę trzy-zero

samolot został usunięty. Pojazdy też. Sprawdzam, czy nic nie zostało.

Poświecił z samochodu reflektorem punktowym po powierzchni drogi. Tania i Tomlinson patrzyli razem z nim. Czasem po takich akcjach jak dzisiejsza ekipy pozostawiały po sobie narzędzia i odpadki, niebezpieczne dla startujących i lądujących samolotów. Reflektor wydobywał z mroku jedynie nierówną płaszczyznę śniegu.

Ostatni pług śnieżny skręcał na najbliższym skrzyżowaniu. Mel przyśpieszył i pojechał za nim. Cała trójka w samochodzie była nerwowo wyczerpana silnymi przeżyciami ostatnich kilku minut, ale pamiętali też o tym, że mają jeszcze jeden, większy, powód do zdenerwowania.

- Droga startowa trzy-zero wolna i otwarta - zameldował Mel, kiedy skręcali za pługami w lewo.

16.

Złoty Okręt, samolot linii Trans America odbywający rejs numer dwa, znajdował się w odległości dziesięciu mil od lotniska, lecąc w chmurach na wysokości tysiąca pięciuset stóp.

Kapitan Harris po kolejnym odpoczynku znów przejął stery.

Kontroler podejścia do lądowania w Lincoln, którego głos brzmiał Demerestowi znajomy, kierował aż dotąd ich lotem, zmieniając kursy i wprowadzając łagodne skрэty przy wytracaniu wysokości.

Obaj piloci wiedzieli, że pokierowano nimi umiejętnie, tak żeby im umożliwić ostateczny wybór jednej z dwu dróg bez większych manewrów. Ale wyboru tego należało dokonać lada chwila.

Im bliższa stawała się ta chwila, tym większe ogarniało ich napięcie.

Przed kilkoma minutami drugi oficer Jordan wrócił na rozkaz Demeresta do kabiny pilotów, żeby przeprowadzić szacunkowe obliczenia ciężaru brutto przy lądowaniu, uwzględniając zużyte i wiezione paliwo. Obecnie, po wykonaniu wszystkich niezbędnych czynności przy stoliku mechanika, Jordan powrócił na swoje stanowisko w przedniej kabinie pasażerskiej, przewidziane na wypadek przymusowego lądowania.

Harris, przy pomocy Demeresta, przeprowadził już czynności związane z awaryjnym wyważeniem samolotu przed lądowaniem z zablokowanym statecznikiem.

Kiedy skończyli, za ich plecami pojawił się na chwilę doktor Compagno.

- Pomyślałem, że zainteresuje panów wiadomość o waszej stewardesie - powiedział. - Stan pani Meighen jest zadowolający. Jeżeli trafi wkrótce do szpitala, jestem przekonany, że przeżyje.

Demerest wolał milczeć, czuł, że nie potrafiłby ukryć nagłego wzruszenia.

Nie on więc, lecz Harris obrócił się do doktora i powiedział:

- Dziękuję doktorze. Zostało nam już tylko kilka minut lotu.

W obu kabinach pasażerskich podjęto już wszystkie możliwe środki ostrożności. Ranni, z wyjątkiem Gwen, zostali przypięci pasami do foteli. Dwaj lekarze zajęli miejsca po bokach ciężko rannej stewardesy, gotowi ją przytrzymywać. Innym pasażerom pokazano, jak mają się przygotować do lądowania, które mogło się okazać niezwykle

ciężkie, i nie wiadomo było, czym się skończy.

Podróżująca na gapę pani Quonsett, wreszcie lekko przestraszona, ścisnęła mocno rękę oboisty. I ją zaczynało ogarniać zmęczenie po wyczynach tego dnia.

Nieco wcześniej podtrzymała ją na duchu wiadomość od kapitana Demeresta, którą przekazała jej stewardesa: kapitan dziękuje jej za pomoc, a ponieważ odegrała swoją rolę zgodnie z umową, on ze swej strony dotrzyma obietnicy i załatwi jej przelot do Nowego Jorku. Jak to cudownie, że ten uroczy człowiek o tym pamięta, mając tyle na głowie, pomyślała. Teraz jednak ogarnęły ją wątpliwości, czy tę podróż szczęśliwie zakończy.

Judy, siostrzenica inspektora Standisha, trzymała dziecko, którego rodzice zajmowali sąsiednie miejsca. Właśnie oddawała je matce. Niemowlę najbardziej beztrudnie ze wszystkich obecnych w kabinie, spało.

W kabinie pilotów siedzący na prawym fotelu Demerest porównał ciężar podany mu przez drugiego oficera z tabelą ciężarów i prędkości umieszczoną na tablicy przyrządów.

- Prędkość przymusowa sto pięćdziesiąt węzłów - oznajmił krótko.

Z taką prędkością musieli przekroczyć granicę lotniska, uwzględniając ciężar własny samolotu i zaklinowany statecznik.

Harris skinął głową. Z posępną miną sięgnął ręką, żeby nastawić wskaźnik ostrzegawczy na prędkościomierzu. Demerest zrobił to samo.

Nawet na najdłuższym pasie czekało ich ryzykowne lądowanie.

Jak na lądowanie prędkość stu osiemdziesięciu mil na godzinę była piekielnie duża. Obaj wiedzieli, że oznacza to nadzwyczaj długą jazdę po przyziemieniu i powolne wytracanie prędkości spowodowane ich wielkim ciężarem. Stąd też ciężar samolotu stwarzał podwójne zagrożenie. Jednakże podejście do lądowania z prędkością mniejszą od obliczonej przez Demeresta równałoby się samobójstwu. Samolot uległby przyciągnięciu i spadł na ziemię bezwładnie jak kamień.

Demerest sięgnął po mikrofon radiowy.

Zanim zdążył coś powiedzieć, głos Keitha Bakersfelda oznajmił:

- Trans America dwa, skręć w prawo na kurs dwa, osiem, pięć. Droga trzy-zero wolna.

- Cholera! W samą porę! - wykrzyknął Demerest.

Włączył mikrofon i potwierdził odbiór wiadomości.

Obaj piloci razem powtórzyli listę czynności przed lądowaniem.

Kiedy wypuścili podwozie, przez samolot przebiegł głuchy stuk.

- Podejdę nisko, siądziemy na początku drogi - powiedział Harris. - Będzie nam potrzebna każda piędź betonu, jaka tam jest.

Demerest mruknięciem wyraził zgodę. Patrzył przed siebie i wyteżał wzrok, chcąc przebić chmury i ciemności i dojrzeć błysk portowych świateł, które musiały się wkrótce pojawić. Pomimo zewnętrznego spokoju myślał cały czas o uszkodzeniach samolotu. Nadal nie znali dokładnie ich rozmiarów ani nie wiedzieli, o ile się powiększyły podczas niespokojnego lotu. W kadłubie była ta przeklęta wielka dziura, a potem czekało ich lądowanie na dużej prędkości i z wielkim obciążeniem... Mój Boże, może odpaść cały ogon!... Jeżeli odpadnie przy szybkości stu pięćdziesięciu węzłów, pomyślał, to koniec... Przez tego skurwysyna, który zdetonował bombę! Szkoda, że zginął. Chciałby dostać go teraz w swoje ręce i osobiście wypruć z niego flaki...

Obok niego Harris, który podchodził do lądowania według przyrządów, zwiększył prędkość opadania z siedmiuset do ośmiuset stóp na minutę.

Demerest ogromnie żałował, że to nie on siedzi za sterami. Gdyby miał do czynienia nie z Harrisem, a z jakimś młodszym stażem lub wiekiem kapitanem, przejąłby stery. A tak nie mógł Harrisowi nic zarzucić... Miał nadzieję, że tak samo będzie z lądowaniem... Znów powędrował myślami do kabiny pasażerskiej. Gwen, jesteśmy prawie na miejscu! Nie umieraj, żyj! - powiedział w duchu. Przekonanie, że on, Gwen i Sara ułożą się jakoś między sobą, nie opuszczało go ani na chwilę.

Trans America dwa, kurs i schodzenie w porządku - poinformował przez radio Keith. - Opady śniegu na lotnisku średnie do lekkich. Wiatr północno-zachodni, trzydzieści węzłów. Macie pierwszeństwo lądowania.

W kilka sekund potem wynurzyli się z chmur i zobaczyli dokładnie na wprost przed sobą światła drogi startowej.

- Kontrola podejścia Lincoln, widzimy drogę startową - zameldował przez radio Demerest.

- Samolot dwa, zrozumiałem. - W głosie kontrolera brzmiała wyraźna ulga. -

Wieża pozwala wam lądować. Przejdźcie na ich pasmo. Powodzenia, skończyłem.

Demerest pstryknął dwa razy przełącznikiem mikrofonu, co w języku lotników oznaczało "dziękuję".

- Włącz światła lądowania. Klapy pięćdziesiąt - polecił Harris.

Demerest wykonał polecenia.

Wytracali szybko wysokość.

- Będę chyba potrzebował pomocy przy sterze kierunkowym - zapowiedział Harris.

- Dobrze - odparł Demerest i oparł stopy na pedałach steru kierunkowego.

Przy spadku prędkości ster kierunkowy - wskutek zniszczonego regulatora - przypominał zepsutą kierownicę samochodową ze wspomaganiem, tylko że chodził jeszcze sztywniej. Należało przewidywać, że po wylądowaniu obaj piloci będą musieli razem wyteńczyć siły, żeby utrzymać panowanie nad kierunkiem jazdy.

Przelecieli z hukiem nad skrajem lotniska - przed nimi - jak zbiegające się sznury pereł, leżały światła drogi startowej. Po obu stronach piętrzyły się zwały śniegu, a za nimi panowała ciemność. Harris podszedł do lądowania tak nisko, jak tylko się ośmielił. Bliskość ziemi ujawniała ich niezwykłą szybkość. Obu pilotom mierząca milę i ćwierć droga jeszcze nigdy nie wydawała się krótsza.

Harris wyrównał samolot i zamknął wszystkie cztery przepustnice. Łoskot silników przycichł i zastąpił go natarczywy gwizd wiatru. Kiedy przelatywali nad progiem drogi startowej, Demerestowi mignęła przed oczami grupa pojazdów ratowniczych, które miały podążyć za nimi. Będą potrzebne, i to jak, pomyślał. Trzymaj się, Gwen!

Lecieli nadal w powietrzu, z prędkością prawie nie zmniejszoną.

A potem samolot dotknął ziemi - ciężko, wciąż w pędzie.

Harris pośpiesznie podniósł przerywacze i z trzaskiem przesunął w górę dźwignię odwracaczy ciągu. Silniki odrzutowca z rykiem odwróciły bieg, a ich działająca jak hamulec siła zwróciła się teraz przeciwnie do kierunku jazdy.

Przejechali już trzy czwarte drogi startowej i zwalniali, ale nie dość skutecznie.

- Ster kierunkowy na prawo! - zawołał Harris.

Samolot skręcał w lewo. Pchając razem ster Demerest i Harris utrzymali właściwy

kierunek. Ale koniec drogi, gdzie piętrzył się śnieg, a dalej panowała jaskiniowa ciemność, zbliżał się błyskawicznie.

Harris mocno naciskał hamulce szczękowe. Metal napręzał się, guma piszcząca, a ciemność mimo to zbliżała się nieubłaganie. Wreszcie zaczęli zwalniać... stopniowo... stopniowo jechali coraz wolniej...

Na metr przed końcem drogi startowej samolot znieruchomiał.

17.

Patrząc na zegar w sali kontroli ruchu Keith Bakersfeld zorientował się, że do końca dyżuru pozostało mu jeszcze pół godziny. Nic go to nie obchodziło.

Odepchnął krzesło od pulpitu radaru, odłączył słuchawki i wstał. Rozejrzał się dookoła ze świadomością, że robi to po raz ostatni.

- Ej! Co się dzieje? - spytał Tevis.

- Proszę. Weź je. Przydadzą się komuś innemu - odparł Keith. Rzucił słuchawki Tevisowi i wyszedł.

Wiedział, że powinien to zrobić wiele lat temu.

Czuł dziwne oszołomienie, prawie ulgę. W korytarzu zaczął się zastanawiać dlaczego.

Bynajmniej nie dlatego, że doprowadził zagrożony samolot do lądowania. Nie miał co do tego złudzeń. Swoje zadanie wykonał umiejętnie, ale tak samo dobrze lub lepiej zrobiłby to każdy obecny na dyżurze kontroler. Ani też, o czym wiedział z góry, nie zrobił nic takiego, co wymazywałoby albo równoważyło wydarzenia przeszłości.

Nie miało też znaczenia to, że przewyciężył swoje psychiczne zahamowanie sprzed dziesięciu minut. Już wówczas nic go nie obchodziło, chciał po prostu wyjść. Nic, co zdarzyło się od tamtej pory, nie wywarło wpływu na jego postanowienie.

Pomyślał, że być może nagły wybuch gniewu sprzed kilku minut podziałał na niego oczyszczająco, kiedy przyznał się w duchu do tego, czego nie dopuszczał do siebie nawet w najskrytszych myślach: jak bardzo nienawidzi i zawsze nienawidził lotnictwa. Teraz, po piętnastu latach, żałował, że już dawno temu nie spojrział prawdzie w oczy.

Wszedł do szatni kontrolerów, w której stały drewniane ławki i wisiała pełna ogłoszeń tablica. Otworzył swoją szafkę i włożył płaszcz. Na półkach leżało kilka osobistych drobiazgów. Nie ruszył ich. Chciał tylko zabrać kolorowe zdjęcie Natalii. Odlepił je ostrożnie od wewnętrznej strony metalowych drzwiczek... Natalia w bikini, roześmiana, zuchwała, szelmowska mina i piegi, rozwiane włosy... Kiedy na nią spojrzął, mało się nie rozplakał. Za zdjęciem tkwił skreślony jej ręką liścik, który tak sobie cenił:

@Cieszę się, że oboje

z namiętnej miłości mamy swoje

Schował do kieszeni i zdjęcie, i kartkę. Resztę rzeczy mógł usunąć z szafki ktoś inny. Chciał, żeby nic, nigdy, nie przypominało mu tego miejsca.

Znieruchomiał.

Stał, uprzytamniając sobie, że bezwiednie podjął nową decyzję. Nie miał pewności, co z niej wyniknie, jaka mu się wyda jutro ani czy będzie mógł żyć z nią dalej. W razie czego pozostawała mu przecież ucieczka, jakieś wyjście - pudełko z pigułkami z apteki.

Dziś ważniejsze było to, że nie pojedzie do hotelu "U O'Hagana". Wróci do domu.

Ale to jedno wiedział na pewno: jeżeli czeka go jakaś przyszłość, to z dala od lotnictwa. Mogło się to okazać najtrudniejsze ze wszystkiego, jak odkryli już ci, którzy przed nim rzucili pracę w kontroli ruchu lotniczego.

A jeśliby nawet się z tym uporał - już teraz o tym pomyśl, nakazał sobie w duchu - to przeszłość, jak przewidywał, na pewno będzie mu się czasem przypominała. Przypomni mu się lotnisko w Lincoln, Leesburg, przypomną mu się wydarzenia, jakie w obu tych miejscach zaszły. Będąc zdrowym na umyśle, można uciec przed wszystkim, ale nie przed wspomnieniami. Wiedział, że wspomnienia o rodzinie Redfernów, którzy zginęli... o małej Valerie Redfern... nigdy go nie opuszczą.

Ale przecież pamięć się przystosowuje - a przynajmniej tak mu się zdawało - do czasu, do okoliczności, do realiów codziennego bytowania. Redfernowie nie żyli. Jak powiada Pismo Święte "Niech zmarli grzebią swoich zmarłych". Co się stało, to się nie odstanie.

Keith zastanawiał się, czy uda mu się... od tej chwili... wspominać Redfernów ze smutkiem, a jednocześnie dokładać starań, żeby główną jego troską stali się żyjący najbliżsi - Natalia i dzieci.

Nie był pewien, czy mu się to uda, czy starczy mu sił. Od bardzo dawna nie był niczego pewien. Ale postanowił spróbować.

Zjechał windą w dół.

Po wyjściu z wieży, w drodze na parking dla personelu, zatrzymał się. W nagłym odruchu, zdając sobie sprawę, że potem może żałować, wyjął z kieszeni pudełko z

pigułkami i wysypał zawartość na śnieg.

18.

Siedząc w samochodzie, który po zjechaniu z pasa trzy-zero zaparkował na pobliskiej drodze kołowania, Mel Bakersfeld widział, że piloci samolotu Trans America nie tracąc ani chwili pokołowali do dworca. Widać było jeszcze mknące światła odrzutowca, który dojechał już do połowy płyty lotniska. Przez radio, nastawione na pasmo kontroli naziemnej, słyszał, że na skrzyżowaniach dróg kołowania i pasów startowych wstrzymuje się inne maszyny, żeby przepuścić uszkodzony samolot. Ranni znajdowali się jeszcze w środku. Złotemu Okrętowi polecono podjechać bezpośrednio do stanowiska czterdzieści siedem, gdzie czekała pomoc lekarska, karetki i personel linii.

Mel przyglądał się, jak światła samolotu maleją i zlewają się z galaktyką światła dworca.

Pojazdy ratownicze, które okazały się w końcu niepotrzebne, rozjeżdżały się w różne strony z pola wzlotów.

Tania i Tomlinson też wracali na dworzec. Zabrali się z Patronim, który przekazał meksykański Boeing 707 komu innemu, żeby go odkołował do Hangaru.

Tania chciała być obecna przy wyjściu czterdzieści siedem podczas wysiadania pasażerów ze Złotego Okrętu. Przewidywała, że będzie potrzebna.

- Nadal chcesz jechać do mnie? - spytała cicho Mela przed odjazdem.

- Chętnie, jeżeli nie jest za późno - odparł.

Przyglądał się, jak odgarnia z twarzy kosmyk rudych włosów. Spojrzała na niego szczerymi, bystrymi oczami i uśmiechnęła się.

- Nie jest za późno - powiedziała.

Umówili się, że spotkają się za trzy kwadransy przy głównym wejściu dworca.

Tomlinson zamierzał przeprowadzić wywiad z Patronim, a później z załogą uszkodzonego samolotu. Członkowie załogi - i bez wątpienia Patroni - mieli za kilka godzin stać się bohaterami. Mel podejrzewał, że dramatyczna historia zagrożenia i uratowania Złotego Okrętu przyćmi jego wypowiedzi na bardziej przyziemny temat niedostatków i trudności z jakimi borykają się porty lotnicze.

Choć może nie całkiem, bo Tomlinson, z którym podzielił się swoimi poglądami, jako rozsądny, inteligentny dziennikarz mógł powiązać obecne dramatyczne wydarzenia z poważnym spojrzeniem w dalszą przyszłość.

Zobaczył, że odjeżdża z kolei meksykański Boeing 707. Wyglądał na nieuszkodzony, ale przed podjęciem przerwane go lotu do Acapulco z pewnością musiał zostać umyty i przejść dokładny przegląd.

Za nim jechały rozmaite pojazdy obsługi technicznej, które towarzyszyły mu podczas jego ciężkich przejść w błocie.

Mel nie miał powodu zostawać tu dłużej. Wiedział, że odjedzie, ale dopiero za chwilę, a tymczasem, po raz drugi tej nocy, uczucie samotności na płycie lotniska, bliskości z żywiołem lotnictwa pobudziło go do myślenia.

Pamiętał, że to właśnie tutaj kilka godzin temu ogarnęło go przeczucie, że nastąpią jakieś wydarzenia zmierzające do katastrofalnego końca. I w pewnym sensie tak się stało. Doszło do katastrofy, chociaż dzięki szczęśliwemu trafowi nie dopełniła się ona do końca, ani urządzenia portowe - czy też ich brak - bezpośrednio nie zawiniły.

Jednakże udział w nieszczęściu mógł spaść na lotnisko, a z kolei lotnisko mogło stać się przyczyną całkowitej katastrofy wskutek niedostatków, które on przewidział i o których usunięcie dopominał się na próżno.

Bo międzynarodowy port lotniczy Lincoln po prostu się zestarzał.

Był przestarzały pomimo dobrego zarządzania, błyszczących szyb i chromu, pomimo zwiększonego ruchu samolotów, rekordowej liczby pasażerów, olbrzymiej rzeki przewożonych towarów, spodziewanego we wszystkich dziedzinach wzrostu i chełpliwego tytułu "Skrzyżowanie Dróg Lotniczych Świata".

Ten port zestarzał się dlatego, że jak to się często zdarzało w krótkiej, liczącej sześćdziesiąt lat historii nowoczesnego lotnictwa - postęp wyprzedził prococtwa. Jeszcze raz okazało się, że fachowcy od prognozowania mylili się, a marzycielscy wizjonerzy mieli rację.

To samo sprawdzało się wszędzie indziej.

W całym kraju i na całym świecie działo się podobnie. Mówiono dużo o rozwoju lotnictwa, jego potrzebach, szykujących się nowych rozwiązaniach, które umożliwią przewóz ludzi i towarów po kosztach najniższych w dziejach ludzkości, o szansach, jakie stworzą one dla swobodniejszego handlu i lepszego pokojowego poznania się narodów świata. Ale na ziemi zrobiono niewiele w stosunku do rozmiarów problemu.

Cóż, jeden głos wszystkiego nie zmieni, myślał Mel, ale każdy głos,

przemawiający ze znajomością rzeczy i przekonaniem o słuszności sprawy, ma jakieś znaczenie. W ciągu kilku minionych godzin Mel nabrał przekonania, nie wiedząc skąd mu się to wzięło i dlaczego, że będzie mówił dalej tak jak dzisiaj, tak jak nie robił tego od bardzo dawna.

Postanowił zacząć od tego, że jutro, a raczej dziś, zwoła na poniedziałek rano nadzwyczajne zebranie zarządu lotniska. Na tym zebraniu będzie się domagał podjęcia natychmiastowej decyzji zbudowania nowej drogi startowej, równoległej do trzy-zero.

Nic nie mogłoby bardziej niż dzisiejsze wydarzenia wzmocnić argumentów na rzecz zwiększenia ilości dróg startowych, czego potrzebę uświadamiał sobie już dawno. Postanowił jednak, że tym razem będzie o to walczył, mówiąc prosto i bez ogródek, przestrzegając przed katastrofą, jeżeli kwestie bezpieczeństwa publicznego będzie się załatwiać tylko pustymi frazesami, podczas gdy żywotne potrzeby, związane ze sprawnym funkcjonowaniem lotnisk, ignoruje się i odkłada na półkę. Dopilnuje, żeby prasa i opinia publiczna stanęły po jego stronie, bo tylko taki nacisk przemawia do urzędników w mieście.

Po załatwieniu sprawy nowych dróg startowych trzeba będzie nalegać na realizację innych projektów, na temat których dotąd jedynie mówiono, bądź snuto marzenia. Zaliczały się do nich: całkowicie nowy kompleks dworzec, drogi startowe, z większą wyobraźnią zaprojektowany ruch ludzi i towarów, mniejsze, satelitarnie rozmieszczone pola startowe dla mających wkrótce wejść w użycie samolotów pionowego i krótkiego startu.

Należało się decydować: albo międzynarodowe lotnisko Loncoln istnieje w erze odrzutowców, albo nie. A jeżeli tak, to musi nadążyć za postępem znacznie szybciej niż dotychczas.

Rzecz nie w tym, pomyślał, że lotniska służą zaspokajaniu zachcianek czy też są jakimś społecznym luksusem. Prawie wszystkie są samowystarczalne, przyczyniają się do dobrobytu i wysokiego zatrudnienia.

Nie wszystkie batalie o postęp w bazie naziemnej lotnictwa mogą być wygrane - nigdy tak się nie dzieje. Ale niektóre z nich z pewnością, a część z tego, co mówiono i robiono w Lincoln, mogła ze względu na autorytet Mela w dziedzinie zarządzania lotniskami znaleźć oddźwięk na forum krajowym, a nawet międzynarodowym.

Gdyby do tego doszło, tym lepiej! Mel przypomniał sobie słowa napisane kiedyś przez angielskiego poetę Johna Donne'a: Nikt nie jest samotną wyspą, sam dla siebie, każdy jest kawałkiem lądu, częścią kontynentu. Tak samo i lotnisko nie jest wyspą. Na tych, które nazywały siebie międzynarodowymi, powinien obowiązywać sposób myślenia, który by usprawiedliwiał tę nazwę. Może współpracując z innymi mógłby pokazać, jak tego dokonać.

Ludzie, którzy od jakiegoś czasu nie słyszeli o Melu Bakersfeldzie, szybko by się przekonali, że nie wypadł z obiegu.

Poza tym intensywna praca, podjęcie dawnych szerokich zainteresowań mogły dopomóc mu w przezwyciężeniu kłopotów osobistych dostarczając myślom pożywki. Przynajmniej na to liczył. Przypomniało mu to raptem, że już wkrótce, może jutro, musi zadzwonić do Cindy i umówić się, kiedy zabierze z domu ubrania i rzeczy osobiste. Wiedział, że to przykra operacja, i miał nadzieję, że dziewczynki, Roberta i Libby, nie będą jej świadkami. Przewidywał, że z początku zamieszka w hotelu, dopóki nie załatwi sobie mieszkania.

Utwierdził się w przekonaniu, że decyzja o rozwodzie, jaką podjął razem z Cindy, była nieunikniona. Oboje o tym wiedzieli. Dziś zburzyli jedynie fasadę, za którą nic już się nie kryło. Nikt by nie zyskał na dalszej zwłoce - ani oni, ani dziewczynki.

Ale przyzwyczajenie się do nowej sytuacji wymagało czasu.

A Tania? Nie był pewien, czy coś ich razem czeka, a jeżeli tak, to co. Pomyślał, że być może wiele, ale na zaangażowanie się, gdyby do niego doszło, było jeszcze za wcześnie. Wiedział tylko, że dziś, przed zakończeniem tego długiego i skomplikowanego dnia pracy, tęskni za czymś towarzysztwem, ciepłem i czułością, a ze wszystkich przyjaciół, jakich miał, Tania zapewniała mu to w największym stopniu.

Mel uruchomił samochód i pomknął w stronę drogi obwodowej, która prowadziła do dworca. Jadąc, po prawej stronie miał drogę trzy-zero.

Zobaczył, że teraz, kiedy już była otwarta, korzystają z niej następne samoloty nadlatujące nieprzerwanym strumieniem pomimo późnej pory. Przeleciał właśnie i wylądował Convair 880 linii TSWS. Za nim, w odległości pół mili, błyszczały światła lądowania kolejnego zbliżającego się samolotu. Za tym drugim skręcał trzeci.

Widok trzeciego kompletu świateł uzmysłowił mu, że podniosła się podstawa

chmur. Spostrzegł nagle, że śnieg przestał padać. W kilku miejscach na południu wyłaniały się skrawki czystego nieba. Z ulgą uprzytomnił sobie, że śnieżycy poszła dalej.