

Петнадесета глава

На тоя май му спряха тока.

Кристиян внимателно, но тайно наблюдаваше втория си пилот от няколко минути. Рубен гледаше неவிждащо някъде надалеч през предното стъкло. Почти не мърдаше, застинал в малко неудобна позиция. Като робот. Лявата му китка стискаше края на подлакътника – все едно щеше да става. Алармата издрънча и Кристиян мигом забрави за наблюденията си върху колегата.

На екрана се появи надпис в жълто:

„L + R WING LO LVL“⁹⁰

Двамата едновременно наведоха глави към дисплея, на който умната машина извика страницата с резервоарите за гориво.

— Действай. Както се разбрахме – каза Кристиян.

Рубен намери с поглед необходимите му копчета на горния панел и внимателно, без да бърза, включи обединителния клапан на резервоарите в лявото и дясното крило, даде горивните помпи на лявото крило в ръчен режим, а десните изключи. Кристиян мълчаливо проследи всички действия на втория пилот. По този начин щяха да изразходват всичкото гориво в резервоара, за да могат по-дълго да задържат крилото във въздуха и да забавят докрай опирането на гондолата⁹¹ в асфалта.

Кристиян огледа още веднъж пилотската кабина. Журнали, документация, дискове, служебните чанти – всичко, което можеше да изхвърчи от мястото си при рязко спиране, бе проверено и надлежно укрепено. Таблетите прибраха в чантите си – повече нямаха нужда от тях.

— Крис, страх ме е – неочаквано каза Рубен.

⁹⁰ L + R WING LO LVL (англ. авиационен термин, съкращение) – минимален остатък гориво в резервоарите.

⁹¹ Гондола, капот (авиационен термин) – обшивка, външна част на авиационен двигател, служеща главно за създаване на обтекаемост и намаляване на съпротивлението на въздушния поток.

Беше много тихо, едва доловимо. Кристиян помисли, че нещо не е разбрал. Завъртя глава към отсрещната страна на пилотската кабина. Младокът беше забил поглед в приборното табло и не смееше да се обърне към него. Кристиян се замисли. Това, което можеше да каже на почти непознатия колега, беше много лично, ставаше уязвим. Но в часовете след отказа двамата успяха да изградят особена емоционална връзка помежду си. Взаимната неприязън даде път на професионализма. Сработиха се добре и направиха всичко, което беше по силите им, за да преборят отказа. На няколко пъти Рубен прояви инициатива, което облекчи Кристиян в работата. Сега Рубен имаше нужда от помощ, от окуражаване...

— Мен също ме е страх.

Рубен не отговори, но се престраши и обърна очи към командира.

— Само лудите и глупавите не ги е страх! — продължи след кратко замисляне Маната. — Важното е да си свършим работата. Разбираш ли? Да си свършим работата! Това е разковничето. Затова цял живот се учим да управляваме страха, да го използваме, да го канализираме, да не допускаме паника!

Навремето случайно бе чул едно обяснение за страха и паниката. И за разликата между тях... Не помнеше нито летището, нито мястото. Май беше в някой от десетките анонимни и еднообразни хотели по ливадите около Роаси⁹², на „Дьо Гол“. Слезе рано-рано в бара след поредната безсънна нощ и пусна ухо на разговора между трима американци. Тях, както и руснаците можеш винаги да разпознаеш от километър по шумния маниер на говорене. Колегата разказвач май също бе почнал да лети като военен пилот. Това допълнително заинтригува Кристиян.

„Страхът е полезен. Той налива адреналин в кръвта, изостря сетивата, мобилизира. Като при дивото животно, което се напруга докрай, за да се отскубне от преследвачите. Но при човека страхът има и свойството да удължава времето, защото мозъкът започва да работи на бързи обороти — за нас това означа-

⁹² Роаси, Roissy — село до Париж, където през седемдесетте започва изграждането на най-голямото летище в Европа — „Шарл дьо Гол“.

ва, че секундите стават повече. Имаме възможност да обмислим и премислим фактите, да ги подредим в главата си. Но границата с паниката е много фина. Паниката те заключва, стеснява ти кръгозора, както казваме ние – почваш да гледаш и съобразяваш през тунела. Накрая просто се отказваш и край.“

— Благодаря ти, Крис. Просто досега не се бях замислял за тази страна на нашата професия. Но чакането и бездействието малко поразклатиха психиката ми.

Думите на Рубен върнаха Кристиян отново в миналото. Трудно щеше да забрави онзи пръв път, когато се уплаши не на шега. За съжаление, с годините и опита все по-често се сецаше за случая в Минданао⁹³.

Беше на четвъртата година от преместването му в Близкия изток и няколко месеца след като започна да лети до презокеански дестинации с голям еърбъс. Трябваше да изпълнява хадж полет с богомолци, които се връщаха от Джеда за Давао, на остров Минданао. На връщане щяха да се пребазират⁹⁴ до Манила и от там да летят обратно за Пясъчника⁹⁵. Още като видя графика си месец по-рано, Кристиян предположи, че ще има проблеми... Онази година Рамаданът малко или повече съвпаднаше със сезона на тайфуните в западната част на Тихия океан, а Филипините бяха „стратегически“ разположени точно на пътя на тези огромни въртележки от въздушни маси, заредени с енергия, еквивалентна на стотици ядрени бомби. Смъртоносна стихия, рушаща и помитаща всичко по пътя си.

За зла беда, очакванията му се оправдаха. В деня на полета тайфунът „Мая“ продължаваше да безчинства на североизток от Минданао. Целият Себу⁹⁶ беше под вода. Телевизията денонощно показваше сърцераздирателни гледки от засегнатите райони, а метеоролозите поклащаха безпомощно глави пред своите ярко оцветени карти дисплеи. Даже обикновеният теле-

⁹³ Минданао – вторият по големина остров във Филипините след Лузон.

⁹⁴ пребазиране (авиационен термин) – пътуване на екипаж като пътници с цел изпълнение на полет от друга дестинация.

⁹⁵ Пясъчника – жаргон за страните от Персийския залив.

⁹⁶ Себу – голям град в централната част на Филипините.

визионен зрител без познания за интерпретация на сателитни снимки можеше да разбере какво е огромният червен вихър с дупка по средата.

От оперативния център два пъти отлагаха излитането за 24 часа. Добре, че Маринела замина с Невена за България. Като повечето семейства, търсещи спасение от умопомрачителната лятна жега в Близкия изток, тя си тръгна още в средата на юни. Иначе щеше да се тръшка и да моли до последно да откаже полета за Филипините.

Извикаха ги от хотела само с час предизвестие. Мозъците в офиса бяха решили, че след дванадесет часа времето ще се подобри достатъчно, за да позволи кацане в Давао. Заради удълженото работно време Кристиян щеше да лети с двама втори пилоти – филипинец и местен – арабин. Филипинецът имаше допуск само за помощен⁹⁷ и единствен от целия екипаж бе умерено щастлив. За трите дни в Манила сигурно си бе организирал прескачане до дома. Кристиян възпитано се информира дали две от момичетата – също филипинки – нямат роднини, засегнати от тайфуна...

После предложи на арабина да избира накъде ще кара. Онзи го смая. Вместо да остави командира да се бори с лошото време на кацането в Давао, Рахман реши да се прави на мъж и пожела той да изпълни полета до Филипините. Впоследствие Кристиян разбра, че вторият му пилот скоро сам ще става командир и явно искаше да се изфука.

Ще го видим що за птица е, помисли той, докато пресмяташе максималното гориво. Всяка от 246-те седалки в самолета беше заета. Знаеше, че пътниците се връщат минимум с три литра светена вода. Някои носеха по-големи бидони: пет- или седемлитрови. Рамаданът беше доходен бизнес за саудитците, както и за авиокомпаниите, прекарващи богомолци. Освен светената вода, в багажниците на самолета щяха да качат още тон и половина – два евтина електроника...

⁹⁷ Помощен пилот (авиационен термин) – член на екипажа, който замества другите двама пилоти по време на задължителната почивка, но няма право да излита и каца.

В хотела в Джеда Кристиян распечата близо двадесет страници с данни за силата и предполагаемата траектория на „Мая“. А Рахман разполагаше с анимации, които бе свалил на лъскавия си Мак. Решението за горивото бе лесно. Трябваше да се съобразят единствено с максималното тегло за кацане. Кристиян се безпокоеше от евентуално претоварване с багаж и как би се отразило на разхода. Накара филипинеца няколко пъти да се обаждат и проверява окончателната цифра на затоварването. Заради транзитния трафик от Европа за Далечния изток имаше голяма вероятност да летят по-ниско от оптималната височина – с увеличен разход на гориво.

Кристиян следеше времето на Филипините през целия полет. Прогнозата за „Мая“ се оказа прекалено оптимистична. Тайфунът наистина умираше с изтеглянето си на север, но недостатъчно бързо. На средата на полета Манила затвори заради проливен дъжд и наводнени писти. А столицата беше основното им запасно летище.

Имаше само една добра новина – разходът на гориво. Сполучливо подобреният маршрут им позволи да се качат на оптималния ешелон още в началото на полета. По-силният гръбневятър също помогна. Два часа преди снижението имаха близо тон и половина повече плюс допълнителното гориво, което взеха на тръгване.

Слънцето изгря и пърсърката⁹⁸ мина да вземе посоката към Мека за сутрешна молитва. Без да го пита предварително, Рута му донесе истинско еспресо от машината за бизнес класата. Кристиян вкара точка „ISLAM“ в навигационния компютър и показа накъде горе-долу трябва да се навеждат богомолците. Преди да излезе, Рута застана на вратата, колебаейки се за миг. Явно искаше още нещо. Кристиян бе наясно, че я интересува времето в Давао, и реши да се пошегува. Познаваше Рута добре и беше сигурен, че майтапът ще ѝ понесе. Погледна към спящия филипинец от другата страна на пилотската кабина и прошепна:

⁹⁸ Пърсър/ка (авиационен термин) – обикновено шеф на екипа от стюарди/стюардеси на борда на големите самолети.

— Кажи им добре да се молят, че иначе дупе да им е яко. – И след кратко замисляне добави: – Чакай бе, Рута... Това с дупето при тия не върви. Никак няма да ги уплаши!

— Ееее, кептън – естонката се ухили на дебелашката му шега и изчезна от пилотската кабина без повече коментар.

Не след дълго Рахман се върна от кучешката колиба⁹⁹, закуси и двамата с Кристиян се заеха с подготовката за кацане. В същото време се получи информация, че Манила отваря и могат да разчитат на столицата, ако не успеят да се приземят в Давао.

Турбуленцията започна 45 минути преди кацането. Първоначално само ги разклащаше, но по време на снижението се засили и на средните височини стана доста неприятна. Колежките си знаеха работата и скоро Рута звънна, че салонът е готов за кацане. Независимо от това Кристиян ги „върза“¹⁰⁰, преди да почне якото друсане.

Излязоха отдалеч на курса за кацане. Захождаха в югозападна посока, на полоса 23 в Давао. Когато ги тресна първия път, бяха в хоризонтален полет на пет хиляди фута. Кристиян придържаше леко сайдстика, но заради рязкото пропадане от близо двеста фута, ръката му се изхлузи и се удари в ръба отгоре. За късмет, автопилотът не се отключи. Рахман изсумтя нещо неразбираемо, а филипинецът по средата извика от ужас.

За Кристиян такава екстремална турбуленция бе нещо непознато. Вероятно и за другите двама. Без предупреждение, без никаква индикация. От кулата им казаха да очакват срез на вятъра¹⁰¹ на кацането, но не на тази височина и толкова далеч от летището. Вятърът достигна 140 км/ч броени секунди след подхвърлянето. Замириса от двигателите¹⁰². Кристиян понечи

⁹⁹ Кучешка колиба (авиационен жаргон) – миниатюрно помещение на борда на големите самолети, където пилотите почиват по време на полет.

¹⁰⁰ Връзване на стюардесите (авиационен жаргон) – при силна турбуленция пилотите предупреждават стюардесите да не стават от местата си.

¹⁰¹ Срез на вятъра (авиационен термин) – метеорологичен феномен, свързан с рязка промяна на посоката и силата на вятъра по вертикала и хоризонтала близо до земята. Срез на вятъра е най-опасното явление за кацащи и излитащи самолети.

¹⁰² Замириса от двигателите – при силна турбуленция лопатките на компресорите на двигателите опират в т.нар. фрикционни пояси. Триенето е придруже-

да провери дали всичко е наред в салона, но веднага се отказа. Стюардесите бяха надлежно предупредени за лошото време и ако имаше някаква драма, Рута сама щеше да се обади.

— Момчета, как сте? — попита Кристиян с дрезгав глас колегите.

Арабинът пак изсумтя, а филипинецът не отговори.

Друсането се усилваше и стана толкова лошо, че понякога Кристиян не можеше да разчете показанията на дисплеите. Жълтият вектор на скоростта играеше почти по цялата скала. Дъждът току обръщаше самолета на подводница. Двигателите отиваха от малък газ до максимална тяга през няколко секунди. Но автопилотът невъзмутимо следваше зададената траектория. Кристиян реши, че едва ли би могъл да се справи по-добре, ако караше на ръка... Страхът, че арабинът може да направи фатална грешка, започна да го изправя на нокти. За съжаление, нямаше причина да му вземе управлението — поне докато автопилотът беше включен. Рахман щеше да го приеме като кръвна обида! А и честно казано, беше късно — ако Кристиян искаше да каца, нормално бе да информира другите двама на ешелона, преди снижението. Подготви се психически за минаване на втори кръг.

Прехвърлиха ги на честотата на кулата точно когато полетът на „Филипин Еърлайнз“ преди тях се отказа от кацането и прекрати захода.

На около хиляда и двеста фута излязоха под облаците и за пореден път ги друсна жестоко. Самолетът рязко тръгна нагоре — при подхвърлянето Кристиян усети корема в краката си. С всяка секунда гадното чувство на обреченост го стягаше за гърлото! Беше като ходене по безкрайно острие на нож... Погледна към Рахман. Лицето на арабина беше изкривено в гримаса на тежкоатлет, който се готви да изхвърли щангата на своя живот. Независимо че „Джони“ — автопилотът — продължаваше да му върши работата. И то добре! За филипинеца Кристиян просто нямаше време. Да се оправя сам.

но със специфична миризма на въздуха, който влиза в пътническия салон през двигателите.

Получиха разрешение за кацане. И какво от това. Пистата приличаше на летящо килимче, което те неуспешно се опитваха да уловят. Сто и осемдесет тонният еърбъс се носеше като вестник на всички посоки. Кристиян пусна чистачките на висока скорост – приближаваха нова пелена от порой.

На 800 фута височина Рахман изключи автопилота и пое контрола на самолета. Справяше се отлично. Кристиян се поотпусна. Оставаше им по-малко от минута до кацането.

WINDSHEAR! WINDSHEAR!¹⁰³

Получовешкият, полуметалически глас на робота можеше да събуди и умрял.

Кристиян изчака секунда и тъй като Рахман не реагира по никакъв начин, извика:

— На втори, на втори!

За него прекратяването на захода бе върховно облекчение, направо избавление. Без значение, че кошмарът продължи докато не набраха три хиляди фута. Завиха наляво над залива и започнаха да кръжат на петнадесет мили от летището.

— Какво правим? – беше филипинецът. Не можа да устиска. Кристиян още четеше контролната карта след прекратяване на кацането.

— Кептън, имаме гориво за половин час. Да опитаме още веднъж? – предложи неуверено Рахман.

Кристиян вече бе прехвърлил наум няколко пъти и двата сценария. И след четиридесет минути, щяха да имат достатъчно гориво за Манила. Въпросът бе дали ще получат разрешение да следват директно за запасното и дали въобще ще може да летят по най-краткия път. „Мая“ се бе превърнал от тайфун в мощна депресия. Дори да следваха периферията ѝ, пак нямаше да се отърват от турбуленцията до Манила. А там какво щяха да заварят след час и нещо полет... Един Господ знае!

— Манила затвори, кептън. Казват, че на едната писта има пукнатина от наводнението... – обади се филипинецът, който прослушваше метеоинформацията на третото радио.

¹⁰³ WINDSHEAR, WINDSHEAR (англ. авиационен термин) – предупреждение за срез на вятъра от бордния компютър.

— Ясно. Значи, няма какво да умуваме. Ако Манила въобще отвори скоро, ще е с намалена пропускателност. Отправим ли се натам сега, тъй или иначе, ще чакаме. Ще опитаме тук още веднъж. Рахман, ако нямаш нищо против аз ще карам оттук на-сетне. Ти достатъчно се бори.

Рахман не отговори веднага. Но по изражението на лицето му и отпуснатата стойка на тялото в пилотската седалка Кристиан разбра, че арабинът няма да се опъва. Несполучливият опит за кацане и минаването на втори кръг при тези нечовешки условия го бяха изцедили като лимон. Определено нямаше желание да се пробва пак. Накрая кимна утвърдително.

— Направи ми впечатление, че пороят дойде с усилването на вятъра. Има някаква цикличност на времето – отбеляза Кристиан.

Самолетът завиваше към летището и тримата насочиха вниманието си към радара¹⁰⁴. Кристиан си поигра с настройките и след като изчисти изображението в мащаб четиридесет мили, те видяха три зелено-жълти гърбици, почти на еднакво разстояние. Рахман пресметна, че между талазите порой промеждутъкът е седем-осем минути. Достатъчно да излязат на ИЛС-а своевременно и да пробват да кацнат в относително затишие. Относително.

— Рахман, обади се на пътниците и ги информирай за ситуацията.

Кристиан му прехвърли задължението си, защото вторият пилот можеше да продължи на арабски, след като им говори първо на английски. Това би трябвало да ги окуражи и успокои. Повечето мюсюлмани в салона сигурно не разбираха английски. Филипинецът бе налапал гипса и трудно щеше да изкара на испански нещо приемливо за минаването на втори кръг.

Изчакаха петнадесетина минути в зоната. Нямаше друг самолет наблизо и това позволи на Кристиан да започне захода за кацане в най-подходящия момент. С приближаването към брега

¹⁰⁴ Радар (авиационен термин) – локатор, електронно устройство на борда на самолетите, позволяващо на екипажа да открива и заобикаля лошото време – гръмотевична деятелност, турбуленция, градушка и др.

и летището турбуленцията отново се засили и започна да подмята еърбъса. Кулата ги предупреди за срез на вятъра и им даде разрешение за кацане.

На три хиляди фута духаше със 120 км/ч под ъгъл от четиридесет и пет градуса спрямо курса за кацане. Вятърът идваше завихрен откъм хълмовете на югозапад от летището.

Кристиян почувства издайническа капчица пот на лявото слепоочие. Опита, но не можа да си спомни кога за последно се е потил на пилотската седалка... Повтаряше си непрекъснато, че изборът да останат за втори опит в Давао е правилното решение. Докато се занимаваха с радара и след като ситуацията с Манила сама се разреши с новото затваряне, страхът го отпусна малко. Но сега несигурността – проявлението на страха – започна пак да прониква през преградната стена в разума му. Полазиха го ледени тръпки – усъмни се във всичко, което бе направил и решил дотук. Да, във всеки момент можеше да прекрати захода и да се отправи към Манила. Спасението беше в набор на височина. Това обаче само щеше да отложи предизвикателството. Щеше да е по-уморен и с по-разбита психика. СЕГА!

Прехванаха ИЛС-а и след миля започнаха снижение по глисадата¹⁰⁵. Кристиян селектира ръчно скоростта, като добави десет възела към изчислената от бордния компютър стойност и рано конфигурира самолета за кацане. Еърбъсът беснееше, но автопилотът успяваше да го удържи на електронния лъч. За разлика от неуспешното кацане, когато беше обслужващ пилот, сега Кристиян управляваше и затова държеше здраво сайдстика.

— Успяхме – каза доволен Рахман. – Предната вълна точно подминава летището. Вървим 3–4 минути зад нея!

Ще сме успели, като спрем на перона, каза си командирът.

Кристиян хвърли бегъл поглед на навигационния дисплей, където радарът изписваше контурите на валежа пред тях. Вниманието му бе почти изцяло заето от контролирането на траекторията и скоростта на самолета. Изведнъж кутрето и безимен-

¹⁰⁵ Глисада (авиационен термин) – електронният лъч от системата за кацане ИЛС, който води по вертикала самолета към прага на пистата за кацане.

ният пръст на лявата му ръка се схванаха. Без да се усети, беше „удушил“ сайдстика от стискане! С огромно усилие на волята той охлаби хватата, за да отпусне пръстите. За няколко секунди обрамчи сайдстика само с палец и показалец...

Излязоха под облаците малко по-рано. Без дъжд. Стената от вода бе на далечната страна на пистата и се изнасяше към залива. Кристиян вдиша дълбоко въздух, пусна сайдстика за миг, изтри длан в панталона си и изключи автопилота. Роботът възмутено алармира, все едно искаше да се бори до дупка...

Под гъстите, наедреци от вода облаци беше тъмно като на сумрак, нищо че кацаха по обед местно време. Светлините на пистата заслепяваха, усилены докрай. Малкото „килимче“ се мяташе лудо, по-лошо от предния път. Ураганният вятър беше измил въздуха и картината пред тях изпъкваше с неприветливите си, но ясни очертания на черен сюрреализъм.

На петстотин фута ги удари силен страничен порив. Кристиян успя да предугади реакцията на самолета и мигновено коригира крена¹⁰⁶, без да отиде на другата страна. Двата му крайни пръста отново се схванаха от стреса. Той пусна сайдстика за малко в настъпилото след порива микрозатишие и ги раздвижи.

— Минимум – обади се на двеста и тридесет фута роботът с неприятния си получовешки глас.

— Кацаме!

На минимума Кристиян трябваше да вземе решение дали да продължи с кацането, или да минава отново на втори кръг. Думите му бяха придружени със съзнанието, че въобще не знаеше дали ще стигнат до пистата. Скоростта и останалите параметри на полета бяха в „широките граници на нормалното“, както обичаше да се изразява един началник в подобни ситуации.

Сърцето му сигурно биеше с над двеста удара в минута. С всяко тупкане в кръвта се изливаше следваща мощна доза адреналин. Слепоочията блъскаха. Дишаше късо и учестено. Кристиян промълви на себе си:

¹⁰⁶ Крен (авиационен термин) – наклоняване на самолета по надлъжната ос.

*Стегни се! Ти си пилот. Цял живот летиш! Сега ще я на-
нижееш проклетата писта.*

Миг по-късно го обзе вледеняващо спокойствие – все едно някой беше свалил чувала на смъртника от главата му. А бурята подхвърляше неуморно огромния еърбъс. Двадесетте секунди до опирането сигурно скъсиха живота му с две-три години. Докато не прелетяха началото на пистата точно на петнадесет метра височина, Кристиян не беше сигурен, че ще успеят да кацнат. Самото опиране на залетия от вода асфалт стана като по масло. Кристиян плавно отпусна носовия колесник и включи реверса на двигателите.

Какво облекчение, каква неопикуема радост го обхвана, когато почувства отрицателното ускорение и многотонната метална птица започна бързо да гаси скоростта си!

– Машалла, кептън! – Рахман не успя да се сдържи, а филипинецът между тях набързо се прекръсти...

Левият крак на Кристиян започна неконтролируемо да тропосва на педала. Той веднага го сне на пода. Добре че скоростта вече беше близко до минималната. Освободиха пистата по крайната рульожка. Тогава СТРАХЪТ отново го стисна за гърлото. Страхът от неизбежното. Страхът от себе си... Дали все пак кацането бе правилният избор?

Кристиян мълчеше. Неудовлетворението му растеше с всяка секунда. Страхът закъсня. Трябваше да му отвори очите горе, когато избра да каца! А не сега – постфактум. Подобно на страха, Кристиян за пръв път изпита и съмнение в способността си да направи правилния избор. Да. Този път Съдбата ги пощади. Ами следващия?

Спряха на стоянката, угасиха двигателите и стовариха богомолците. Кристиян не можеше да стане от седалката, за да се изпикае. Изчака колегите да излязат от пилотската кабина, правейки се, че оправя документацията. Бавно допи водата от бутилката. Като остана сам, се подпря с лявата ръка на подлакътника, заклини дясната в облегалката и бавно се изхлузи от мястото си. Краката не го държах. Ризата му лепнеше издайни-

чески на гърба. Облече сакото по навик – без да мисли, намести вратовръзката в малкото огледало на вратата и я отвори. Рута го чу и се обърна към него:

– Кептън, искаш ли нещо?

– Сложи ми, моля те, две-три миниатюрки за хотела.

– Сори. Хадж чартър. Не заредиха алкохол.

– Уффф, извинявай. Изключих.

Рута го гледаше втренчено – с признателност и благоговение.

– Няма за какво. Благодаря ти за кацането, кептън.

Кристиян кимна, едва намери сили да се усмихне. Тоалетната бе заключена. Рута му направи място и той премина в кухнята, за да разтегне крака. Мислите му моментално се върнаха на последните две минути преди кацането. Споменът го накара да потръпне. Беше убеден, че рано или късно, Съдбата отново ще го хвърли в същата или дори по-тежка ситуация. Страхът отпреди малко го натовари до дупка, изцеди го и физически, и психически. Но Кристиян научи нещо ново за себе си. Че може да качи мизата още една идея благодарение на същия този Страх. Защото използва Страх за тотална мобилизация и успя да се задържи на границата на паниката. Този път...

От пътническия салон го лъхна на спарени и немити тела. На мръсни дрехи. И на още нещо. Много неприятно. Погледна в бизнес класата и видя две чистачки здраво да търкат едно от луксозните кожени кресла на втория ред.

– Каква е тази смрад? Да не би някой да е напълнил гащите?

– Точно така, кептън. Но хак да му е. Десет часа ни тормози. Уж беше голяма клечка, а се изтърва от страх още при първото яко друсане! Да го беше видял после... Как само се изниза на слизане... криеше жълтото на джалабията с одеялото – процеди през зъби пърсърката.