



**PRAWDZIWA HISTORIA
LOTU 5055**

Katastrofa w Lesie Kabackim

ALEKSANDER SOWA

**PÓŁ GODZINY
TADEUSZA KOŚCIUSZKI**

PÓŁ GODZINY
TADEUSZA KOŚCIUSZKI
Katastrofa w Lesie Kabackim
Aleksander Sowa

© Copyright by Aleksander Sowa 2016

© Copyright by Aleksander Sowa 2013

Okładka: Aleksander Sowa

Zdjęcie na okładce: Aleksander Sowa

Redakcja i korekta: Łukasz Mackiewicz –
eKorekta24.pl

ISBN: 978-83-945444-0-9

--

Aleksander Sowa|Self-Publishing

www.wydawca.net

Wszelkie prawa zastrzeżone. Kopiowanie, rozpowszechnianie części lub całości bez zgody wydawcy zabronione.

Opole, czerwiec 2016 r.

I.

9 maja 1987 roku. Godzina 10.07. Okęcie. Jest piękna pogoda, trwa przygotowywanie Tadeusza Kościuszki do startu. Każdy lot tym samolotem to wydarzenie. Cena za bilet jest ogromna, a jego zakup zazwyczaj wiąże się z życiową decyzją: emigracja. Do USA, Kanady, za Atlantyk. Tak czy inaczej za wielką kałużę. Wielu pasażerów lecących tym samolotem nigdy do Polski nie wracało. Tym bardziej tamtego ranka Janina Szulc-Tomaszewska jest wściekła.

– Zobaczysz, będziesz miała kłopoty – matka proroczo mówiła jej rano.

Kobieta przyjeżdża spóźniona z Łomży, nie ma czasu, by zgłosić futro. Staje w kolejce dla tych, którzy nie mają nic do oclenia. Tymczasem celnik ma problem. Chciałby kogoś zatrzymać. Zależy mu bardzo. Koleżanka chce lecieć do USA, a w samolocie brak miejsc. Typuje ofiarę. Jest nią Szulc-Tomaszewska. W torbie ma futro z norek. Bingo!

– Panie kapitanie – pytają zaczepione przez Szulc-Tomaszewską stewardesy – czy możemy poczekać na tę pasażerkę?

– Możemy piętnaście minut – mówi kapitan, patrząc na Janinę.

– Lećcie, tę panią muszę zatrzymać – celnik mówi do kapitana.

Zygmunt Pawlaczyk, lat 59, był pilot wojskowy, w Polskich Liniach Lotniczych LOT pracuje od 32 lat. Za kilka miesięcy ma odejść na emeryturę. Wylatał łącznie niemal 20 000 godzin, w tym w ciągu 12 lat 5500 na samolotach Il-62. Na szyi zawsze nosi złoty łańcuszek z krzyżykiem. Na tamten lot go nie zabiera.

– Okęcie Ground – zaczyna kilka minut potem. – Dzień dobry. LOT 5055 na siedemnastce. Hotel na pokładzie, *pushback* prosimy i zapuszczanie silników.

– 5055, dzień dobry, zapuszczajcie – odparł suchy głos kontrolera. – Zero sześć zero siedem, już czas. Jaki kierunek do startu chcecie?

– Trzy-trzy.

– Trzy-trzy. Zrozumiałem.

To najdłuższa droga startowa na warszawskim lotnisku. Pas o długości ponad trzech i pół kilometra o azymucie 015° na północ w kierunku Warszawy i 330° w stronę odwrotną, na Las Kabacki. Drogi startowe są numerowane zgodnie z kierunkiem magnetycznym. Pas na kierunku 015° nazywany jest jeden-pięć, a pas na 330° – trzy-trzy. Każdy umożliwia start i lądowanie z jednego albo drugiego końca pasa. Zależnie od kierunku wiatru.

– Okęcie Ground, LOT 5055. I kołowanie prosimy – po próbie silników kapitan zgłasza gotowość do manewrowania w kierunku drogi startowej.

– 5055, kołujcie alfą na trzy-trzy – odpowiada kontroler z wieży. – Przed dwa-dziewięć zgłoście się.

– OK, alfą do trzy-trzy, przed dwa-dziewięć zgłosimy – dowódca załogi potwierdza zgodę na kołowanie z nakazem kontaktu z wieżą przed przecięciem drogi startowej dwa-dziewięć. – 55 – pilot kończy, skróciwszy oznaczenie swojego lotu o dwie pierwsze cyfry.

Samolot nieśpiesznie toczy się po asfaltobetonie niczym gigantyczna wałka z na wpół złożonymi skrzydłami w akompaniamencie niskiego pomruku czterech silników i błyskach czerwonych świateł. Jest piękna. Smukła i o nowoczesnej sylwetce. Od dziobu, w kierunku ogona maszyny, dodatkowego szyku nadaje jej wąski, niebieski pas wzdłuż rzędu okrągłych okienek na białym tle kadłuba i ogromne litery. LOT.

– 5055, można prze kołować dwa-dziewięć – odzywa się wieża.

– Zrozumiałem – kapitan potwierdza. – Możemy ciąć dwa-dziewięć. Dziękuję.

Tuż przed drzwiami widnieje podobizna przywódcy powstania, Tadeusza Kościuszki. Samo-

lot to Il-62M, czterosilnikowy odrzutowiec dalekiego zasięgu zaprojektowany w biurze konstrukcyjnym Iljuszyna. Pierwszy tego typu samolot produkcji radzieckiej. Samolot potrafi latać z prędkością ponad 820 kilometrów na godzinę, 13 kilometrów nad ziemią. Wraz z brytyjskim Vickers VC-10 jest jedyną maszyną tej wielkości na świecie, w konstrukcji której silniki umieszczono w części ogonowej kadłuba, po dwa z prawej i lewej strony. Pracowano nad tym samolotem od lat 50. Pod wieloma względami jest przełomową konstrukcją. Dolnopłat, całkowicie metalowy, z ciśnieniową, hermetyzowaną i klimatyzowaną kabiną, może latać bardzo szybko, bardzo wysoko i bardzo daleko. W PRL, od wiosny 1972 roku, gdy Polskie Linie Lotnicze zakupiły te samoloty, każdy pilot marzył, by latać na sześćdziesiątych drugich. Dla pasażerów wygodny i cichy, dla pilotów – stabilny w locie i o mocnej konstrukcji.

– LOT 5055 – kapitan ponownie zgłasza. – Przed trzy-trzy jesteśmy.

– Możecie przeciąć trzy-trzy i zapiszcie zgodę z Warszawy do Nowego Jorku drogami planowymi – podaje zgodę kontroler. – Wchodzić i utrzymywać poziom dwa-osiem-zero ze zmianą na trasie. Po starcie w lewo na kurs Tango Mike November. Do TMN-u macie

przeciąć poziom sto osiemdziesiąt lub wyżej, squok siedemnaście-zero-trzy.

Stopa jest niespełna jedną trzecią częścią metra. 280 to poziom lotu w setkach stóp. 280 razy 30 metrów oznacza lot na pułapie 8400 metrów.

– LOT 5055. Gotowi do zajęcia pasa.

– 5055, możecie zająć pas i startować – zezwala kontroler.

– Zrozumiałem. Możemy na pas trzy-trzy i startować. Dziękuję.

– 5055. Po starcie kurs pasa na razie utrzymujecie i przyspieszone wchodzenie do poziomu czterdziestego, do przecięcia poziomu czterdziestego.

Poziom 40. 4000 stóp. 1200 metrów. Przestrzeń nad terytorium państwa jest podzielona na kontrolowaną i niekontrolowaną, zależnie od wysokości nad poziomem morza. W Polsce statek powietrzny, niezależnie od tego, nad jakim miejscem na mapie aktualnie się znajduje, powyżej poziomu 95 (2850 m) wchodzi w obszar kontrolowany. W obszarze tym jest zapewniona służba kontroli ruchu lotniczego. Dodatkowo w pobliżu lotnisk, lotniczych baz wojskowych i poligonów przestrzeń poniżej poziomu 95 również jest kontrolowana. Im bliżej lotniska, tym coraz niższe poziomy są objęte kontrolą, aż do samej ziemi. Dzięki te-

mu unika się zderzeń w powietrzu i innych niebezpiecznych sytuacji, a kontrola zbliżania może precyzyjnie śledzić ruch lotniczy. Oczywiście służba wspomaga załogę przy starcie i lądowaniu. Po wyjściu z rejonu lotniska załoga wznosi się na określony poziom lotu korytarzem powietrznym i kontynuuje lot bez obawy o kolizję z innym samolotem. Jeśli nawet coś leci w pobliżu, samoloty miną się na różnych wysokościach.

Ruch samolotu na lotnisku i w odległości kilku kilometrów od niego oraz kilometr nad nim śledzi kontroler lotniska. Dalej, w rejonie do 100 kilometrów od lotniska – ruch śledzi kontroler zbliżania, a po trasie – kontroler obszaru. Polska jest podzielona na kilka obszarów według największych miast: Gdańska, Poznania, Olsztyna, Warszawy oraz Krakowa.

– LOT 5055. Zrozumiałem.

– 50, startujemy.

– Zgoda. – Pilot słyszy po chwili i Kościuszko startuje do kilkugodzinnego lotu nad Atlantykiem.

Dźwięk silników niesie w sobie oczekiwanie. Po chwili przechodzi w zakres coraz wyższych częstotliwości. Samolot rusza. Toczy się z wychylonymi w maksymalne położenie kłapami i wolno nabiera szybkości. Pas znika pod jego kołami, a maszyna wciąż sunie po nim,

przekroczywszy prędkość dwustu kilometrów na godzinę. Gdy w sercach patrzących na start samolotu na tarasie widokowym zaczyna się rodzić niepokój, samolot wciąż jeszcze się rozpędza. Kiedy niepokój przeradza się w nerwowy lęk, tuż przed końcem pasa ogromna maszyna płynnie podnosi koła przednie podwozia, zaraz potem koła główne i podnosząc swe wydłużone cielsko ku górze, zaczyna płasko wznosić się ku bezchmurnemu niebu. Jest 10.18. W powietrze właśnie uniosło się 167 ton masy startowej. Kapitan rozpoczyna wznoszenie w kierunku Grudziądza zgodnie z instrukcją kontroli żeglugi powietrznej. Koła zginają się w kierunku kadłuba i znikają gdzieś pod skrzydłami. Sylwetka Kościuszki zmniejsza się z każdą sekundą w akompaniamencie grzmotu.

– Warszawa, zbliżanie. Dzień dobry – pilot wywołuje następnego kontrolera. – LOT 5055 po starcie z trzy-trzy.

– Czołem, 5055! – kontroler odpowiada Pawlaczykowi. – Widzę po starcie. W lewo skróćcie kurs dwa-dziewięć-zero, wchodząc do poziomu dwa-osiem-zero, TMA sto osiemdziesiąt lub wyżej – mówi wpatrzony w radar.

Maszyna mozolnie pnie się ku górze. Kapitan powinien wznosić swój samolot na 28 000 stóp w kierunku radiolatarni w miejscowości

Góra w pobliżu Płońska. Radiolatarnia jest naziemnym urządzeniem nawigacyjnym, przydatnym w ruchu lotniczym, szczególnie gdy brak widoczności. Działa na podobnej zasadzie jak latarnia morska, tyle że zamiast światła wysyła sygnał radiowy odbierany przez samolot.

Będąc nad nią, Tadeusz Kościuszko powinien lecieć 18 000 stóp nad ziemią na pułapie 5400 metrów. Dramat rozpocznie się 23 minuty później.

– 5055, do TMN-u pozostało dziesięć kilometrów – Osiem minut po starcie kapitan słyszy w słuchawkach. – Czy panowie w przeciągu dziesięciu kilometrów przetniecie poziom sto osiemdziesiąt?

– Nie, dokładnie sto osiemdziesiąt nie będzie, ale tak sto siedemdziesiąt w górę.

– Wchodźcie do poziomu sto sześćdziesiąt – poleca bezosobowy głos kontrolera. – Utrzymujcie ten poziom aż do Grudziądza.

– No, my lecimy do Nowego Jorku – protestuje kapitan – może zdążymy przeciąć te sto osiemdziesiąt?

– Panowie! Już nie zdążycie, bo do TMN-u pozostało tylko pięć kilometrów – kontroler rzuca w eter z cieniem wyrzutu. – Już na samym początku mówiłem, że clearance był w TMA sto osiemdziesiąt lub wyżej. Latają woj-

skowe samoloty i ja, niestety, nie mam z nimi łączności, żeby panów separować.

Clearance delivery to informacje dla pilotów podawane przez kontrolera lotniska przed startem na temat procedury startu i opuszczania pobliża lotniska.

– Zrozumiałem. Zrozumiałem.

– Utrzymujcie poziom sto sześćdziesiąt – poleca kontroler. – Już dochodzicie do TMN-u. Dalsze wchodzenie będzie od obszaru. Na razie na częstotliwość sto trzydzieści cztery coma osiemdziesiąt siedem. Kłaniam się. Do usłyszenia.

– Zrozumiałem. Do miłego. Do usłyszenia – odpowiada kapitan. – LOT 5055 – kończy korespondencję z kontrolerem.

Z każdą sekundą nabierają 16 metrów, lecąc z prędkością ponad 800 kilometrów na godzinę.

– 5055, wchodźcie na trzysta dziesięć – zgłasza się jakiś czas później kontroler obszaru – i błyskawicznie sto siedemdziesiąt przecięcie.

– 5055, zgłosimy – potwierdza kapitan. – Do trzysta dziesięć wchodzimy.

– Błyskawicznie. Błyskawica to ma być.

Pilot kiwa głową w kierunku swojego mechanika pokładowego. Mężczyzna siedzi w kabinie pomiędzy kapitanem a drugim pilotem. Jest 23. minuta lotu. Mechanik zwiększa obro-

ty silników na pełną moc startową. 30 sekund potem śmierć zajrzy im w oczy. Przez następne pół godziny będzie im towarzyszyć. Aż do końca. Minuta po minucie będą umierać, aż do ostatniej sekundy.

II.

Jest 28 sekund po 10.41. Słyszą wybuch. Słyszy go cała załoga, personel pokładowy i 170 pasażerów. W kabinie odzywa się przerywana syrena. Wyłączył się autopilot. Piloci czują ból w uszach. Kabina jest rozhermetyzowana. Ciśnienie powietrza na zewnątrz samolotu jest tak niskie i zawiera tak mało tlenu, że pozostanie na tej wysokości grozi śmiercią w ciągu najbliższych dwóch minut.

– Ej, hermetyzacja! – krzyczy Pawlaczyk. Dwie sekundy później włącza się ciągły sygnał. Dzwonek.

– Czy pożar? – kapitan pyta, spoglądając na kokpit. – Co jest?

– Pewnie pożar – odpowiada Leopold Karcher. Lat 54, pracuje w LOT od równo 20 lat. Były pilot wojskowy, jako drugi pilot na Il-62 wylatał niemal 2400 godzin, ogółem jego nalot to ponad 10 000 godzin.

Znajdują się w rejonie miejscowości Warlubie, na wysokości 8200 metrów. Temperatu-

ra na zewnątrz wynosi prawie 50° Celsjusza poniżej zera. Do macierzystego lotniska mają 250 kilometrów.

– Silnik? Wyłączyć! – rozkazuje Pawlaczyk.

– Wyłączyć! – krzyczy mechanik. – Ten pierwszy płonie! Pożar!

– Warszawa?

Pawlaczykowi odpowiada cisza. Tamtego dnia miał wolny dzień, zgodził się polecieć na prośbę LOT-u. Jako drugi pilot miał lecieć Marian Nowotnik, lecz jego syn szedł do komunii i zamienił się w grafiku lotów z kolegą z pracy.

– Rozhermetyzowanie. Dwa silniki poszły! – zgłasza mechanik.

Włącza się kolejny sygnał akustyczny, tym razem ciągły. Oznacza pożar silnika.

– Dwa silniki poszły!

– Wyłączyć! Zawracamy! Pożar!

– Dwa silniki poszły! – Mężczyzna widzi, że bliźniaczy silnik numer 1 również sygnalizuje awarię.

– Niebezpieczeństwo! Warszawa radar LOT! Warszawa radar! – nadaje kapitan. – Co jest? Ej! – dodaje po chwili, bo nie wie, co dzieje się z jego maszyną.

– Dwa silniki poszły!

– Opuszczamy w niebezpieczeństwie – Pawlaczyk podaje dodatkowe informacje przez radio, starając się oddać sterownicę.

– Nie mamy sterów!

– Podajcie swój – wreszcie słyszą głos z Warszawy – *call sign*.

To oznaczenie lotu stosowane przez przewoźników. Dla przykładu lot samolotów Lufthansy numer 3171 oznaczony będzie *call signem* LH 3171. Tamtego dnia rejs Tadeusza Kościuszki to LOT 5055.

– Dwa silniki oberwało! – zgłasza kapitan.

– Dwa silniki obcięło!

– Czy to zderzenie? – pyta kontroler.

– Nie wiemy, co się stało! Dwa silniki obcięło – głos Pawlaczyka jest rzeczowy, prawie spokojny. – Opuszamy się.

– LOT 5055, zrozumiałem.

Nie wiedzą, co dzieje się z samolotem. Ale wątpliwości nie ma. Jest ciężko uszkodzony. Od wybuchu upłynęły 52 sekundy.

– Ale nie możemy!

– Musimy na razie wziąć...

– Ale trzeba...

Trwa gorączkowa narada w kabinie. Muszą szybko zejść na pułap 4000 metrów, w przeciwnym razie pasażerowie zginą bez tlenu. Załoga zdaje sobie jednak sprawę, że kontroler wspominał o lotach wojskowych maszyn pod trasą ich lotu, na poziomie 180, to jest 5,4 kilometra. Mija minuta od eksplozji w tylnej części samolotu.

- Trza coś zrobić!
- Powiedziałaś, że zawracamy?
- Co?

Nie wiedzą, co się stało. Nie mają pojęcia, co było przyczyną eksplozji. Przypuszczają przez chwilę, że przez przypadek mogli dostać w stery rakieta omyłkowo wystrzeloną przez wojskowy samolot albo że się z czymś zderzyli.

– Tak. Awaria. Podwozie w dół! – kapitan zwraca się do mechanika.

– Trzeba wyłączyć! – krzyczy mechanik. – Trzeba wyłączyć!

Wskaźniki ciśnienia oleju oraz ciśnienia paliwa i obrotomierze wskazują, że silniki jeden i dwa są uszkodzone. Migają ostrzegawcze tabliczki „pożar silnika”. Mechanik widzi, że sytuacja z silnikiem numer 1 jest zła.

– Dobra. Wyłącz i koniec! – drugi wydaje polecenie mechanikowi. Ten natychmiast przedstawia metalowy wyłącznik zewnętrznego silnika z lewej strony kadłuba. Przesuwa też dźwignię przepustnicy, ujmując ciąg.

Kapitan tymczasem błyskawicznie analizuje sytuację samolotu, którym dowodzi.

- Następny! Następny ma awarię!
- ...tak, jest.
- Półtorej minuty.
- Awaria... – mruży Pawlaczyk.
- No, mówiłem, bo wiesz...

– Dobrze to!
– Stop! Stop!
– Wiem, to dobrze, że jest...
– Warszawa radar! – kapitan wywołuje kontrolera obszaru. – Jeszcze raz 5055.

Jego głos jest spokojny, ostatnią cyfrę kapitan akcentuje z manierą pilotów. Niemal jak podczas rutynowej korespondencji. Widać, że stara się opanować sytuację.

– Pierwszy i drugi silnik wyłączony, mamy awarię i schodzimy – dodaje. – Kręcimy w prawo.

Tymczasem pasażerowie siedzący w tylnej części kabiny widzą z lewej strony iskry. Załoga zdaje sobie sprawę, że w gondolach silników jest umieszczona automatyczna instalacja przeciwpożarowa. Po przekroczeniu określonej temperatury termopary spowodują spracowanie gaśnic. Jeśli pożar zostanie ugaszony, w kokpicie przestanie wyć syrena i migać ostrzegawcza tabliczka.

– Zrozumiałem. Obserwuję skręt. Co dalej zamierzacie robić?

W tle kabiny kapitanowi odpowiada głos mechanika pokładowego:

– Zaraz przejdziemy na awaryjną szynę.
– No, wracamy do Warszawy – rzuca kapitan. – Zawracamy – chwilę później przekazuje ostateczną decyzję kontrolerowi.

– OK. Czy zamierzacie wracać do Warszawy? Jaka wysokość?

W ściągniętej twarzy kontrolera odbija się fioletowy blask monitora.

– Zlewamy paliwo.

– ...awaryjny mówi.

W kabinie wciąż nakładają się gorączkowe głosy kilku członków załogi. Mimo to zachowują spokój.

– Mamy problem.

Właśnie upływa 160. sekunda lotu uszkodzonym samolotem. Nie ma wątpliwości. Pilot ci doskonale wiedzą, że lądowanie awaryjne jest nieuniknione.

– Będziemy zlewać paliwo. Wracamy do Warszawy. Schodzimy. Pięć tysięcy czterysta metrów mamy. Schodzimy do czterech tysięcy.

– Zrozumiałem. Czy w tym miejscu będziecie zrzucać?

– Po wyprowadzeniu ze skrzyżowania będziemy zrzucać paliwo!

– Zrozumiałem.

Samolot jest przygotowany na wielogodzinny lot przez Atlantyk. W skrzydłach i stateczniku pionowym jest jeszcze zgromadzone 70 ton nafty, bo w powietrzu są dopiero 27 minut. Paliwo to prawie połowa masy całego samolotu. Lądowanie w tej sytuacji groziłoby w najlepszym wypadku połamaniem podwozia

i skrzydeł. Od tarcia o płytę lotniska mogłoby dojść do samozapłonu albo wybuchu, dlatego nafta musi być zлана przed lądowaniem przez elektrycznie uruchamiane zawory na końcach skrzydeł i stateczniku pionowym. Operacja jest bezpieczna wyłącznie w czasie lotu po prostej, w przeciwnym razie mgła paliwowa może zapalić się od spalin.

– Mieliliśmy pożar. Pożar ugaszony i kręcimy w prawo.

Ale to nie jest prawda.

– Proszę?

Cisza. Trzaski, szumy i piski. Wycie.

– No i proszę podać rejon do zlewania paliwa.

– Zrozumiałem, 5055.

Po wyjściu z zakrętu o 180° lecą w kierunku Warszawy po prostej. To da im czas na bezpieczne pozbycie się nadmiaru paliwa. Na szczęście samolot jest sterowny na boki, działają lotki i ster kierunku. Nadal jednak nie działa ster wysokości. Pawlaczyk zniża samolot w zakręcie, korzystając z trymera. Jest dużo mniej skuteczny niż ster wysokości, ale pozwala panować nad lotem. Właściwie zaś służy do wyważenia samolotu w ustalonym locie.

– Rozpoczynamy zrzut – mówi kapitan.

– Zrozumiałem.

Jest 10 sekund po 10.45 – 222. sekunda od eksplozji. Niecałe cztery minuty. Mechanik przesuwając metalowe przełączniki nad podsufitce pomiędzy fotelami pilota i kapitana.

– Jaką mamy wysokość?

– (...) do (...) metrów. – Wstrząsy płatowca zakłócają pracę rejestratora Mars.

– Co to? Pożar był? Tak? – Pawlaczyk zwraca się do drugiego.

– ...pożar.

– LOT 5055, Warszawa. – Znow słyszą głos kontrolera obszaru.

– Słuchamy.

Pawlaczykowi znow odpowiada cisza. Na jedną straszliwą chwilę, w dotąd pełnej głosów kabinie, zalega mrozące krew w żyłach milczenie. Doskonale wiedzą, że to właśnie tak się umiera.

– 5055 – kapitan przerywa milczenie, wznowiając korespondencję – słuchamy.

– 5055, wysokość utrzymujecie, tak? – pyta kontroler.

– Cztery tysiące mamy – mruczy drugi.

– Tak, cztery tysiące – potwierdza Pawlaczyk.

– Trzy osiemset – poprawia drugi.

– OK.

– Dziewczyny poproś.

– Gdzie był ten pożar? – pyta drugi.

– Nie w kadłubie, a w kabinie, idziemy zobaczyć – odpowiada mechanik.

– Naprawdę nie dociągniemy do Warszawy – kapitan głośno się martwi.

Opadają. Nie sposób opisać tego słowami – byłyby w nich tylko bezsilna rozpacz. W ich tragedii tylko jedno zdaje się niemym pocieszeniem: oni do końca będą wierzyć, że może się udać. Niemal do ostatnich sekund będą walczyć, nieświadomi tego, że zginą, ponieważ przyczyny techniczne to tylko rozpoznawalne oznaki tego, co już się stało. Tego, że los lotnika, los człowieka w powietrzu, został już przypieczętowany. A to zawsze pozostanie poza granicami umysłu ludzkiego. Żaden pokładowy przyrząd nie może tego obliczyć.

– Ale ich tam nie ma!

Utrzymanie poziomego lotu tak obciążonej maszyny jest niemożliwe. Kapitan zdaje sobie z tego sprawę. Szukają innego wyjścia.

– Niech, ale zgadzamy się, by do Warszawy – słysząc w kabinie.

– Lądujemy w Rębiechowie.

– Hm... Tak! Niech powiadomi Okęcie.

Ale do Gdańska nie zdążą zrzucić paliwa. Nie można. Rębiechowo odpada. Nie ma czasu, trzeba decydować.

– Lecimy do Warszawy – Pawlaczyk nadaje kontrolerowi. – 5055.

- 5055, przyjąłem – potwierdza kontroler.
- Dziękuję.
- Wyłącz dzwonek – odzywa się drugi.
- Niech pan będzie uprzejmy podać stan do koordynacji i VER-y – zgłasza się radio.
- Po chwili ostrzegawczy dźwięk cichnie.
- Już wszystko podane.
- Serdeczne dzięki.
- To jest na maksymalnym – za ich plecami znów słychać mechanika. Mówi o ciągu pozostałych dwóch silników.
- Daj nominalną.
- Do tysiąca pięćset metrów...
- Tysiąc pięćset! – Odbija się jak echo.
- To możesz trzymać sto czterdzieści – drugi mówi o kierunku lotu – on nas skieruje.
- Ale tam coś jest ze sterami! – martwi się pierwszy. – Wiesz?
- Tak, myśmy się z czymś zderzyli! – potwierdza drugi.
- No, bo stery mi nie działały. Trymer działa.
- Ze sterami.
- Trzeci też jest wyłączony – mówi mechanik.
- Wyłączony.
- Czwarty nie ma obciążenia – mechanik dodaje z tyłu. – Nie pokazuje. Jeden, tylko jeden pokazuje.

– Bo stery, rozumiesz – ciągnie kapitan, jakby nie słyszał mechanika – wziąłem na siebie, a on na nie reagował – mówi do drugiego pilota – wziąłem wolant, rozumiesz, na siebie, a on nic nie reagował.

– Panowie! Na jednym generatorze lecimy – rzuca głośniejszym mechanik.

Zauważa, że działa tylko jeden z czterech generatorów prądu. Brak trzech pozostałych oznacza ogromne problemy z funkcjonowaniem większości zasilanych prądem instalacji samolotu.

– Co mówisz?

– Na jednym generatorze jesteśmy! – powtarza. – Trzeba teraz zbędne bebecchy powywalać.

– To już ja wyłączam.

– Nie wyłączaj radiokompasu – ostrzega Pawlaczuk.

Mija siódma minuta lotu od uszkodzenia. Pół godziny po starcie. W życiu każdego człowieka przychodzi taki czas, kiedy nie żąda się już niczego. Nie liczy się ciepło, miłość, pieniądze ani czas. Wystarczy, że gra toczy się o życie.

– Stery nie działają – potwierdza drugi.

– No wiem o tym – odpowiada zdenerwowany kapitan. – Zlane? – pyta mechanika o paliwo.

– Nie jeszcze.
– No to zlej to wszystko. Zlewaj.
– Świeci się, ale nie zlewa – Chmielewski się denerwuje.

On widzi sygnalizator działania elektroza-
worów do zlewania paliwa. Zegar wskazuje
poprawne działanie, ale jednocześnie mecha-
nik nie zauważa ubytku nafty. Wie, że to ozna-
cza awarię.

– Paliwo złane?
– Nie, nie, nie, nie! – mechanik się dener-
wuje.

– Nie, jeszcze?

To, w jakim stanie znajduje się maszyna,
piloci czują. Są z samolotem zespoleni dłońmi
na sterownicach i stopami na orczyku. Odczu-
wają drgania powierzchni sterowych, kontro-
lują jej lot i niemal czują, jak ślizga się na po-
wietrzu wciąż posłuszna ich woli, choć teraz
ciężko uszkodzona niczym śmiertelnie zranio-
ne zwierzę. Ale nie mechanik. On widzi lot sa-
molotu, jego kondycję i rany na zegarach jak
lekarz wpatrzony w kreskę elektrokardiogramu
albo wsłuchany w stetoskop. Jest w sytuacji o
wiele gorszej, bo nie kontroluje tego, co dzieje
się z ogromnym Iljuszynem. Może tylko prawie
bezsilny patrzeć na własną agonię.

– Nie wiem, dlaczego nie zlewa.

– Schodzimy niżej – informuje drugi. – Powiedz, że schodzimy niżej, bo nie utrzymujemy. Nie utrzymujemy prędkości i schodzimy niżej! – mówi do kapitana.

Jego głos jest metaliczny. Bez strachu, lecz bezlitosny, bez cienia obietnic, żalu albo wahania. Ich sytuacja z każdą chwilą robi się coraz groźniejsza. Samolot nie daje się utrzymać w powietrzu. Opada z każdą sekundą. Muszą bezzwłocznie lądować. Ponad 50-metrowej długości kolos, pusty i bez paliwa, waży 67 ton. To nie szybowiec – nie wylądować w kukurydzy albo na łące. Konieczne jest duże lotnisko z długim i utwardzonym pasem.

– Powiedz, niech nas na Modlin skierują. I to szybko! – nagle wypala drugi.

– Ej! Te! – kapitan uspokaja drugiego. – Pomału, pomału, nie denerwuj się.

Kapitan walczy. Stara się utrzymać prędkość maszyny tylko za pomocą trymera. Trymer, inaczej klapka wyważająca, to niewielkie urządzenie na sterze wysokości, normalnie zmniejszające siłę potrzebną pilotowi do sterowania samolotem. Działa odwrotnie niż ster i jest dużo mniej skuteczne.

– Ster wysokości nie działa? – upewnia się drugi. – Zameldować?!

– Powiedz!

– Ster ci nie działa, czy...

- Nie...
- W ster wysokości coś musiało uderzyć – mówi kapitan. – To było uderzenie jak...
- Tak! – wyręcza go mechanik. – Uderzenie takie jak cholera.
- 5055, Warszawa – odzywa się kontroler obszaru.
- Słuchamy.
- To były które silniki? Pierwszy i drugi?
- Pierwszy i drugi, ale mamy kłopoty ze sterowaniem bez steru wysokości.
- Rozumiem. Na razie utrzymujecie wysokość?
- Nie! Niżej schodzimy, bo tylko trymerem utrzymujemy wysokość.
- Rozumiem, a ilu pasażerów na pokładzie?
- Sto siedemdziesiąt jeden plus infant – drugi mówi o półtorarocznej Yvette Victorii Trubisz.
- Infant to dziecko w wieku do dwóch lat, bez prawa do przewożenia bagażu oraz miejsca na pokładzie. Podróżuje na kolanach rodziców. Dziewczynka zginie.
- Rozumiem.
- ...do Warszawy... – Kadłubem znów targają wstrząsy. – ...trzeba popatrzeć...
- Do Warszawy jest sto osiem? – analizują sytuację. – Do Warszawy jest sto osiem?

- Tak. Do najbliższego...
- Może Modlin po drodze? – kapitan przychyła się do pomysłu swojego zastępcy.
- No nie ma innego, nie ma – odpowiada Karcher.
- Nie ma innego – mechanik kiwa głową wpatrzony w zegary.
- A Modlin jest po drodze – kapitan zastanawia się głośno. – Zlewa się?
- Cisza. Stoją przed poważnym wyborem.
- Modlin po drodze może, nie? – Pawlaczyk spogląda na drugiego pilota.
- No to jest...
- Chyba... – odpowiada mechanik.
- Zamawiamy Modlin? – pyta kapitan.
- Tak. Tak. – Karcher, kiwając głową, widzi szansę.
- Co mówisz?
- Kapitan nie wydaje się przekonany. Ma wątpliwości. Chce poznać opinię drugiego, zanim podejmie ostateczną decyzję.
- Na Modlin są dane? – pyta drugi.
- A jaki tam pas jest?
- Długi! Płaski idealnie! – drugi odpowiada kapitanowi zachęcająco.
- Krótki! – protestuje mechanik. – Jaki długi!

– Można by było – zastanawia się Pawlacyk z nadzieją, że drugi pilot pomoże w podjęciu decyzji – można by było na Modlin.

Od tej decyzji może zależeć życie ich i 172 pasażerów. Faktycznie lotnisko w Modlinie jest położone na płaskim terenie, bez większych przeszkód terenowych w pobliżu i znajduje się zdecydowanie bliżej niż Okęcie. Ale nie jest portem lotniczym, a lotniskiem wojskowym. Nie podlega kontroli cywilnego ruchu lotniczego i nie jest przygotowane do ewentualnej akcji ratowniczej dla tak dużej cywilnej maszyny.

– Lepiej byłoby, gdyby można było na długim – dodaje mechanik.

– Ale nie można utrzymać wysokości – argumentuje Karcher.

– To tym bardziej Modlin – zdaje się do takiego rozwiązania skłaniać Pawlacyk. – Czekać, może, może...

– Aktualnie poziom sto dziesięć – kapitan chwilę potem podaje wysokość.

– Zrozumiałem, sto dziesięć. I możecie utrzymywać wysokość?

– No nie bardzo, nie bardzo.

Wciąż opadają. Zeszli już na cztery kilometry, aby można było oddychać, ale nie utrzymują lotu poziomego. Są około 3200 metrów nad gruntem.

– Rozumiem.

– Nie możemy zlewać paliwa, pozacinało się coś! – Chmielewski mówi z przerażaniem, spoglądając ze strachem na podsufitkę. Już wie, nie ma wątpliwości.

– Raczej trudno...

– Nie możemy zlewać paliwa – mówi kapitan. – Kran nam się zaciął. Też nie schodzi paliwo.

– Rozumiem.

– A tamto nie?

– Wszystkie!

Lecą w uszkodzonej maszynie 10 minut.

– Tego nie wyłączaj, nic! – zabrania kapitan.

– Czekaj, może coś zrobię – mechanik szuka wyjścia z opresji.

– Czekaj, czekaj, czekaj. Pomału, no! Tylko nie szarp! – zwraca uwagę drugi. – Przygotowania do Modlina i cześć! Nie? – mówi do kapitana.

– No można by było, można by było siadać w Modlinie, no.

Pawlaczyk jednak nie do końca jest przekonany o słuszności wyboru lotniska w Modlinie. Ma swoje argumenty. Mechanik jest całkowicie przeciwny takiemu wyborowi, drugi pilot zdaje się przychylić do takiego wyjścia z opresji. Kapitan jest jednak dowódcą.

– Spytaj – wydaje polecenie drugiemu – do Modlina jak daleko i czy może nas skierować.

– Co?

– Spytaj, czy może nas skierować na Modlin – powtarza.

– Tu Wisłę przecież widać... – zauważa mechanik, jakby widokiem rzeki chciał prze-forsować powrót na lotnisko, skąd wystartowali do felernego lotu.

– To co mi to da?

– 50. Warszawa. Radar – drugi wreszcie wywołuje kontrolę obszaru. – Czy może nas pan skierować na Modlin? Bo wysokość nam ciągle spada, jest coraz niżej.

– Chwilę! Będę załatwiał. Moment.

– Dziękuję.

– Coś jest z prądem – mruczy mechanik. – Ale trymer działa, tak?

Samolot jest niczym łódź ciężko poszarpany przez sforę wilków. Ucieka zraniony, znacząc śnieg plamami krwi.

– Szyny! Szyny nie działają! Nie, nie działa szyna!

– Nie zlejesz! Nie ma co. Szyna nie działa jedna! Wylądowało bezpieczniki! – Szuka przyczyny kapitan.

Dla niego sprawa jest jak najbardziej oczywista.

Ryszard Chmielewski, lat 54, jest instruktorem, mechanikiem pokładowym. W powietrzu na samolocie Il-62 spędził niemal 7000 godzin z ogółem 10 500 wylatanych. W LOT pracuje od 1965 roku. Wciąż nie potrafi pozbyć się z samolotu zbędnego paliwa. Właśnie odkrywa przyczynę.

– Tylko spokojnie, panowie – uspokaja ich drugi. – To nic nie da...

– Rysiu! Nic nie zlejesz paliwa?

– Nie wiem.

– Ale zlewa się trochę czy nic? – pyta.

– Nic się nie zlewa – Chmielewski odpowiada zdenerwowany. – Nic się nie zlewa, nie działa...

– No i klap nie będzie? – zastanawia się drugi.

– ...klapy są...

To jest darmowy fragment.

Więcej informacji znajdziesz na stronie

<http://www.wydawca.net>

Opowiadanie powstało na podstawie zapisu korespondencji radiowej załogi lotu 5055 z organami kontrolnymi z 9 maja 1987 roku.

Aleksander Sowa (ur. w 1979 r. w Paczkowie) to pochodzący z miejscowości Kamienica na Opolszczyźnie autor niezależny, self-publisher, skoczek spadochronowy i pilot. Doświadczenia lotnicze autora znajdują odbicie w jego twórczości. Zainteresowany czytelnik odnajdzie częściowo tę tematykę w zbiorach opowiadań ***Do widzenia*** oraz ***Powietrze jest zimne***, a także w powieści ***Modliszka***. Strona autora: www.wydawca.net.



www.facebook.com/aleksander.sowa