

ALEKSANDER SOWA

Pół godziny Tadeusza Kościuszki

Katastrofa
w Lesie Kabackim

Prawdziwa historia lotu 5055

PÓŁ GODZINY TADEUSZA KOŚCIUSZKI

Aleksander Sowa

Katastrofa w Lesie Kabackim

Na podstawie zapisu korespondencji
radiowej załogi lotu 5055

©Copyright by Aleksander Sowa 2018

©Copyright by Aleksander Sowa 2013

Okładka: Aleksander Sowa

Skład: 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, marzec 2018 r.

Komunikat Polskiej Agencji Prasowej

" Katastrofa samolotu Ił-62M »Tadeusz Kościuszko«. 9 bm. po godz. 11.00 pod Warszawą w Lasach Kabackich wydarzyła się tragiczna katastrofa. Rozbił się polski samolot pasażerski Ił-62M »Tadeusz Kościuszko« lecący czarterem z Warszawy do Stanów Zjednoczonych. Zginęły 183 osoby" .

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. Ty –

puje 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, były 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 numero-

wane 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 dwadzieścia zgłoszcie się.

– OK, alfą do trzy-trzy, przed dwadzieścia zgłosimy – dowódca załogi potwierdza zgodę na kołowanie z nakazem kontaktu z wieżą przed przecięciem drogi startowej dwadzieścia. – 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 przełować dwadzieścia – odzywa się wieża.

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

Tuż przed drzwiami widnieje podobizna przywódcy powstania, Tadeusza Kościuszki. Samolot 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 temu unika się zderzeń w powietrzu i innych niebez-

piecznych 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 Kościuszkę 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 skrećcie 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 radiolaterni 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 wojskowe 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 obroty 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. Słyszycygo 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. Temperatura 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?

Pawlacykowi 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. – Opuszczamy 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!

– Powiedziałeś, 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 rakietą 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 przestawia metalowy wyłącznik zewnętrznego silnika z lewej strony kadłuba. Przesuwa też dźwignię przepustnicy, ujmując ciagu.

Kapitan tymczasem błyskawicznie analizuje sytuację samolotu, którym dowodzi.

– Następny! Następny ma awarię!

– ...tak, jest.

Półtorej minuty.

– Awaria... – mruczy 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 ugaśszony, w kokpicie przestanie wycić 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. Piloci 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 zlaną przed lądowaniem przez elektrycznie uruchamiane zawory na końcach skrzydeł i statecznika pionowego. Operacja jest bezpieczna wyłącznie w czasie lotu po prostej, w przeciwnym razie mgła paliwowa może zapalić się od spalin.

– Mieliśmy 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. – Znowy słyszą głos kontrolera obszaru.

– Słuchamy.

Pawlaczykowi znowy 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 – byłaby 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 – słyhać w kabinie.

– Łądujemy 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 słyhać 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 lećmy – 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 Pawlaczyk.

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 elektrozaworów do zlewania paliwa. Zegar wskazuje poprawne działanie, ale jednocześnie mechanik nie zauważa ubytku nafty. Wie, że to oznacza awarię.

– Paliwo zlane?

– Nie, nie, nie, nie! – mechanik się denerwuje.

– Nie, jeszcze?

To, w jakim stanie znajduje się maszyna, piloci czują. Są z samolotem zespoleni dłońmi na sterownicach i stopami na orczyku. Odczuwają drgania powierzchni sterowych, kontrolują jej lot i niemal czują, jak ślizga się na powietrzu wciąż posłuszna ich woli, choć teraz ciężko uszkodzona niczym śmiertelnie zranione zwierzę. Ale nie mechanik. On widzi lot samolotu, 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 Pawlaczyk 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 Pawlaczyk. – Czekaj, 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 przerażeniem, 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 przeformować 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! Wyładowało bezpieczniki! – Szuka przyczyny kapitan.

Dla niego sprawa jest jak najbardziej oczywista.

Ryszard Chmielewski, lat 54, jest instruktorem, mechanikiem pokładowym. W powietrzu na samolocie Ił-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...

– Powyłączać trzeba – mówi drugi – co niepotrzebne.

– Czekaj, ja to też wyłączę. To wszystko?

– Tak! Wyłącz! – potwierdza kapitan.

– Kierują nas na Modlin? Aktualnie?

Jedynym źródłem prądu w samolocie jest jeden z czterech generatorów. Oprócz tego instalacja elektryczna samolotu w większości jest uszkodzona. Przypuszczają, że paliwo nie zlewa się, ponieważ elektrozawory prawdopodobnie nie są zasilane. Piloci wyłączają więc zbędne urządzenia, aby oszczędzić energię dla ważniejszych w tej sytuacji elektrozaworów.

– Radar wyłącz – kapitan mówi do Chmielewskiego. – Niepotrzebny!

– Wiem, wiem, widzę.

– Czy możecie nas skierować na Modlin? – kapitan łączy się z kontrolerem.

– Czekamy na decyzję wojska! Sekundkę!

– Trzymaj wysokość – drugi zwraca uwagę kapitanowi. – Trzy tysiące.

– Co trzymaj, jak nie można! – denerwuje się Pawlaczyk. – Przecież prędkość spada, czego chcesz?

Kapitan wciąż walczy z opadającym samolotem. Do dyspozycji ma tylko koło trymera, stara się utrzymać prędkość największej doskonałości, ale mimo pracujących dwóch prawych silników samolot wciąż opada niczym szybowiec.

– Ale stabilizator, kurka wodna, jest?

Przy sterownicy jest przycisk zmieniający kąt wychylenia całego statecznika poziomego maszyny. Jeśli nie działa ster kierunku, to gdyby wychylić statecznik tylko o kilka stopni, pozwoliłby on na nieco bardziej efektywne kontrolowanie spadania. Na pulpicie jest jeszcze jeden przycisk zabezpieczony cienkim drutem. To awaryjne przestawienie stabilizatora. Kapitan już próbował. Wie, że nie działa. Opadają, bo lecą obciążeni na połowie ciągu. Prawa fizyki są nieubłagane.

– Stabilizatora nie ma co ruszać – odpowiada zamyślony.

Wciąż jednak mają szansę. Gdyby tylko udało się im dociągnąć do lotniska... To ich jedyna szansa.

– Halo, Warszawa?!

Znów cisza. W chwilach, kiedy śmierć jest blisko, tak blisko, że czuć niemal jej obecność, jest ona bardziej przerażająca niż najgorszy dźwięk.

– No, niech pan coś zrobi, bo przecież jesteśmy w sytuacji naprawdę przymusowej, no! – kapitan nadaje w kierunku kontroli. – Maksymalnie szybko musimy siadać – w jego głosie jest coś ostatecznego.

– 5055, będzie wszystko załatwione i już w tej chwili – natychmiast odpowiada kontroler obszaru – jeszcze tam z wojskiem się dogadują.

– Szybko! Niech nas kieruje na Modlin! – drugi niepotrzebnie ponagla kapitana.

Sekundę później piloci czują bardzo silne szarpnięcie na sterownicach. Ogromna siła podrzuca samolot. W kabinie odzywa się ten sam ostrzegawczy dźwięk.

– Eksplozja na silniku! – Chmielewski natychmiast podaje prawdopodobną przyczynę.

– 5055 – odzywa się znów kontroler – będziecie siadać na Modlinie. Jak was tylko zbliżanie zobaczy, będzie was podprowadzać – mówi.

– Awaryjnie siadać i kurka!

Tymczasem próbują opanować niespodziewanie pogarszającą się sytuację.

– Co?

– OK.

– Eksplozja była na silniku! – krzyczy mechanik.

– Prawdopodobnie jest dziura w kadłubie – mówi Karcher.

Wstrząs jednak nie oznacza wybuchu silnika, jak przypuszczają. Nie wiedzą tego jeszcze, ale przewód paliwa łączący zbiorniki skrzydłowe ze zbiornikiem w stateczniku pionowym już wcześniej rozszczelnił się i teraz w ogonie wybuchły opary spuszczonej z niego nafty. Od tej chwili za samolotem ciągnie się warkocz czarnego dymu i ognia. Płoną. Czarny warkocz dymu jest jak ślad krwi na śniegu. Stewardesy to zauważają.

– ...ale iskry z tyłu samolotu... – Słuchać głos którejś z nich.

– Eksplozja na silniku! – mówi mechanik.

– O Jezu!

– Kierunek niech nam da! – kapitan zachowuje zimną krew. – Szybko!

– Co jest? – dziwi się nagle mechanik.

Samolot wciąż leci na dwóch sprawnych silnikach. Zegary nie wykazują spadku oleju, ciągu czy obrotów, jakie powinny nastąpić po jakiegokolwiek awarii silnika. Wie, że w takim razie to nie silnik wybuchł.

– Macie zgodę na Modlin – niespodziewanie informuje kontroler.

– OK. Na Modlin. – kapitan potwierdza.

– Gdzie jest Modlin? – pyta drugi.

– Nie wiem – denerwuje się mechanik. –

Czy nam w ogóle podwozie wyjdzie?

On jeden zdaje sobie sprawę z bezna-
dziejności ich położenia, choć oczywiście nie w
pełni. Jego obawy są jednak uzasadnione.

– W Modlinie już na was czekają – mel-
duje kontroler.

– OK. Dziękuję.

– Widzisz? – pyta drugi, wskazując
prędkość.

– Co mówisz? – kapitan po chwili doda-
je. – Wiem, wiem.

– Czterysta. Będzie coś z tego?

Widzą swoją szansę. Gdyby udało im się
bezpiecznie posadzić uszkodzony samolot na
ziemi, nawet jeśli jest to wojskowe lotnisko,
prawdopodobnie udałoby się uratować więcej
ludzi.

– Pan jest z radarem, to niech nas pan
skieruje tam w stronę Modlina – kapitan prosi
kontrolę obszaru.

– Na razie kurs TMN trzymajcie.

– Na co? – dziwi się drugi pilot.

Nie rozumieją. Coś jednak dzieje się po-
za nimi. I tak jest w istocie. Nie wiedzą o rze-
czywistym uszkodzeniu samolotu, ale też
o tym, że kontrolerzy próbują przeforsować na
wojskowych lądowanie cywilnej maszyny.

– OK – potwierdza Pawlaczyk. – TMN.

Milczą. Każdy z nich z osobna wędruje
myślami gdzieś poza kabinę. Do żon, matek, do
dzieci. Do życia.

– Z tym że cały czas – mówi kapitan – schodzimy z wysokości. Dlatego że nie jesteśmy w stanie z tym ciężarem utrzymać tamtej na dwóch silnikach.

To prawda, samolot leci tylko na silnikach numer 3 i 4 z prawej strony kadłuba. Ich moc jest niewystarczająca do kontynuowania lotu poziomego, tym bardziej że samolot jest wypełniony pasażerami, bagażem, a w zbiornikach paliwa wciąż zalega około 35 ton ropy. Załoga nie wie jednak, że pozostałe niezbędne dwa lewe silniki i ogon samolotu się palą.

– Rozumiem.

– TMN jest na pierwszym radiokompasie. Na pierwszym radiokompasie będzie.

Jest 10.55. Od niemal kwadransa walczą o życie w zranionej przez niewidocznego wroga maszynie. Walczą, choć ich życie kończy się z każdą następną, przerażającą w swej grozie i nieuchronności końca, minucie.

– Panie kapitanie – pyta stewardesa – czy dacie informację dla pasażerów?

– Że co? – Kapitan nie słyszy, zajęty utrzymaniem wysokości. – Czekaj.

Ma znacznie ważniejsze sprawy na głowie. W tej chwili działa w stanie wyższej konieczności.

– Dziewczyny się pytają – podpowiada drugi.

– ...co zrobimy, jak nam radio wysiądzie – mechanik się martwi – ...radio wysiądzie.

– Wszystko, wszystko będzie w zależności od sytuacji – Pawlaczek podtrzymuje załogę na duchu.

– Oczywiście.

– No, ale z wiatrem nie będziemy siadać – kapitan analizuje warunki na lotnisku w Moldlinie. – Jak jest silny wiatr...

– Co jest? Tył? – mówi drugi. – Tył?

– Trzeba się odchylić będzie w lewo.

– 5055 – słychać głos kontrolera – w kierunku na TMN i utrzymujecie kurs?

– Musisz teraz trzymać się, bo...

– Utrzymujemy, utrzymujemy – spokojnie odpowiada kapitan.

– Rozumiem, że szybkość spadnie...

– Bo to jest od TMN-u z lewej strony, leciutko na wschód – dodaje kontroler.

– OK. Dziękuję.

– Nie więcej jak pięćset – ostrzega drugi.

– Trzeba by tu wyłączyć – zwraca uwagę mechanik – bo trzeba wypuścić podwozie.

Wie, że aby wypuścić podwozie, niezbędny będzie prąd, którego nie mają. Muszą wyłączyć kolejne urządzenia, żeby nie lądować na brzuchu.

– Trzeba coś wyłączyć – Kłosek powtarza głośniej.

- Ten generator to będzie chodził?
- A od czego teraz pokazuje?
- Dla mechanika wskazanie oznacza, że urządzenie żyje.
- Ten generator pokazuje!
- Obciążenie – mówi.
- Ten generator, co... nic nie pokazuje!
- drugi wskazuje inny przyrząd.
- Tak! Później to będzie dobre, ale...
- Później to będzie dobra.
- Kurwa wodna! Obciążenia nie ma – denerwuje się drugi. – Obciążenia nie ma!
- Tu nie ma prędkości też tak samo...
- Za małą prędkość! – krzyczy drugi.
- LOT 5055, straciłem kontakt radiowy z wami – tymczasem informuje kontroler.
- No mamy – odpowiada kapitan – dwa tysiące sześćset metrów.
- Rozumiem, ale straciłem w tej chwili kontakt z wami.
- Siedemdziesiąt dwie mile do Piaseczna mamy stąd – kapitan podaje dystans od lotniska.
- Pięćdziesiąt dwie mile. Przyjąłem.
- Siedemdziesiąt jeden – poprawia Pawlaczyk. – Siedemdziesiąt jeden! Siedemdziesiąt jeden, siedemdziesiąt jeden mil do Piaseczna!
- Rozumiem.
- Kierunek trzysta dwadzieścia.
- 5055?

– Tak, słuchamy, 5055 – odpowiada kapitan.

– Dalsza częstotliwość – kontroler podaje wojskową częstotliwość lotniska – trzysta dziesięć Alfa Tango. Alfa Tango trzysta dziesięć.

– Dziękuję bardzo.

– Kierunek pasa dwa-sześć-dwa – powtarza – dwa-sześć-dwa, kierunek pasa.

Nie mogą tego wiedzieć, ale zostało im tylko około 1000 sekund. 1000 razy raz. 1000 ruchów wskazówki zegara, tylko o milimetr, tylko o sekundę.

– E, poczekaj. Leszek, słyszałeś, trzysta...

Lesław Łykowski, nawigator, lat 57, nalot 9500 godzin, w tym na Il-62 3100 godzin. Siedzi w drugiej części kabiny załogi, za pilotami i mechanikiem. Dotąd głównie milczący.

– Czterdzieści Alfa – Łykowski nawiguje w kierunku radiolatarni – bliższa Alfa, bliższa sześćset czterdzieści Alfa.

– Czteryście cztery, sześćset czterdzieści przez trzysta dziesięć dalsza – powtarza głos z lotniska w Modlinie – i sześćset czterdzieści bliższa.

– Tak.

– Ile? – nawigator chce się upewnić.

– Sześćset czterdzieści on tam... powiedział – powtarza drugi.

– Dziękuję, dziękuję – potwierdza prowadzący korespondencję kapitan – sześćset czterdzieści Alfa.

– Trzysta dziesięć i sześćset.

– Kierunek pasa dwa-sześć-dwa. Dwa-sześć-dwa kierunek pasa – jak mantrę powtarza kontroler.

– Dwa-sześć-dwa. Dziękuję – odpowiada kapitan. – Na drugim radiokompasie masz Modlin! – dodaje w kierunku nawigatora.

– Nie mam z wami kontaktu radarowego – mówi kontroler. – Przejdźcie w tej chwili na zbliżanie sto dwadzieścia osiem przecinek osiem.

– Na drugim radiokompasie masz Modlin!

– Dziękuję. Przechodzimy na sto dwadzieścia osiem przecinek osiem. Dziękuję. Zbliżanie. Dzień dobry. Jeszcze ponownie 5055.

– 5055. Kłaniam się – odzywa się inny głos. – Widzę panów dwadzieścia cztery kilometry przed TMN-em. Słucham.

– Aktualnie wysokość osiemdziesiąt pięć, ciągle opadamy – informuje kapitan. – Nie możemy utrzymać wysokości i na Modlin kierujemy.

– Zrozumiałem. Proszę kontynuować na tym kursie – kontroler wydaje dyspozycję do lądowania w Modlinie – schodzić do sześciuset pięćdziesięciu metrów. Ciśnienie na Okęciu jest

na razie siedem-cztery-dziewięć. Pas w Modlinie ma trzy tysiące pięćdziesiąt metrów. Będziecie lądowali na kierunku dwa-sześć-dwa. Na razie proszę schodzić do sześciuset pięćdziesięciu metrów.

Lecą na wysokości już tylko 2550 metrów, są niewiele więcej niż kilkanaście kilometrów od Modlina. Okęcie jest cztery razy dalej. Lądowanie na pasie 262 oznacza, że będą musieli podejść do lotniska od wschodu, wykonując zakręt przed Narwią.

– Będziemy próbować.

Decydują. Kolorowe pola pod skrzydłami samolotu żłobią coraz krótsze bruzdy cienia zbliżającego się gdzieś od wschodu, za horyzontem.

– OK, do sześćset pięćdziesiąt metrów – powtarza Pawlaczyk – kierunek w Modlinie dwa-sześć-dwa. To niech pan nas skieruje tam.

Odpowiada im cisza. Znów ta przerażająca cisza, w której wśród tykania chronometru jeży się ich własna śmierć.

– A on nie może, bo nieczynne? – stara się ją wyjaśnić drugi pilot.

– Spróbuję panów wprowadzić – odpowiada po chwili kontroler. – Nie wiem na razie, gdzie tam jest próg pasa. Po prostu musimy to ustalić, jaki tam jest kierunek wiatru, jakie tam ciśnienie. Na razie nie ma żadnych danych. Wiem tylko, że długość pasa wynosi trzy tysiące pięćdziesiąt metrów.

– Co?

Sytuacja staje się dużo bardziej skomplikowana. Zatem podane warunki dotyczą Okęcia, a co jeśli wiatr jest inny? Trzeba zdecydować, co dalej.

– Okay. Dziękuję bardzo i za to.

Modlin? To nie jest już takie oczywiste. Są w punkcie wyjścia. W kabinie wybucha kłótnia. Każdy ma swoje argumenty.

– Ale z wiatrem nie możemy siadać! Człowieku, no?! – kapitan argumentuje.

– ...nie uszkodzić!

– ...paliwa – krzyczy mechanik.

– ...w drugą stronę...

– No przecież myślę, no.

– Paliwo!

– Leszek! Sześćset dziesięć dalsza?

– Tak!

– Czterysta cztery, sześćset czterdzieści przez trzysta dziesięć dalsza i sześćset czterdzieści bliższa.

– Tak.

– Awaryjnego podwozia...

– Posłuchaj...

– ...ty słuchaj, o stój tu tak, bo ja tutaj będę musiał zobaczyć, żeby nie...

– Nie lepiej by było do Warszawy lecieć? – nagle spokojnie, rzeczowo odzywa się mechanik.

Cisza. Pozostałe silniki pracują miarowo, buczeniem przyprawiając o spokój. W dali,

za ciemniejącym złowieszczo pod nimi lasem, daleko i sennie rysuje się miasto. Z tej perspektywy nieszkodliwe, ale dla nich oznacza śmierć.

– Tu siadamy? – upewnia się drugi.

– Lecimy na drugi radiokompas!

– Nie lepiej w Warszawie? – znów mówi mechanik.

– Lepiej by było w Warszawie, bo tam jest... – mówi kapitan. – Bo tam chyba, wiesz, obstawa lepsza.

– Ja wiem, ale...

– Prawdopodobnie, że lepiej jest w Warszawie – dodaje Karcher.

Minęła 11.00. 750 sekund do Lasu Kabackiego. 12 minut.

– Sto dwadzieścia stopni...

– Ja bym leciał do Warszawy – mechanik naciska.

– Też bym leciał do Warszawy – drugi wreszcie zajmuje stanowisko. – Schodź pomału. Ja mu powiem, że do Warszawy lecimy.

– Tak, spróbujemy – kapitan podejmuje ostateczną decyzję. – Tak, bo to nam nic specjalnie nie da – mówi o lądowaniu w Modlinie.

– Zbliżenie 5055. Decyzję podejmujemy, lecimy do Warszawy – mówi drugi pilot przez radio. – W Warszawie lepsza będzie obstawa dla nas.

– Zrozumiałem – odpowiada kontroler zbliżania. – Kurs proszę na Piaseczno.

– Kurs na Piaseczno.

– Dziękuję. Chyba że chcecie prosto z trasy na jeden-jeden?

– Z prostej? – dziwi się drugi.

– Nie – kapitan zdecydowanie odpowiada kontrolerowi. – Za duży wiatr będzie. Sto trzydzieści pięć kontynuujemy.

– Zrozumiałem. W takim razie mogę podprowadzić na jeden-pięć, no i trzy-trzy zostaje.

– Jaka siła wiatru i kierunek? – pyta kapitan.

– Trzysta dwadzieścia stopni, dwadzieścia dwa kilometry na godzinę.

– Wolę na trzy-trzy – decyduje.

– Trzy-trzy, tak?

– Tak. Zgadza się.

– Będzie trzy-trzy, kontynuujcie do sześćset pięćdziesięciu metrów.

Samolot leci od północnego zachodu. Najprościej byłoby wylądować na pasie 11, z tzw. prostej lub 15, ale wtedy lądowanie odbywałoby się z wiatrem bocznym albo niemal dokładnie wiejącym w ogon maszyny. Lądowanie i start tymczasem powinno odbywać się z zasady pod wiatr i każda droga startowa to umożliwia, o ile łożę wiatru wieje wzdłuż pasa. Podejście z wiatrem rodzi konieczność zwiększenia prędkości, a to w ich sytuacji byłoby dodatkową niesprzyjającą okolicznością.

– OK. Kontynuujemy do sześćset pięćdziesiąt – kapitan podejmuje decyzję.

Okrażą lotnisko i podejda do lądowania dokładnie pod wiatr na najdłuższym pasie. Są na wysokości około 2000 metrów. Do Okęcia pozostało im 90 kilometrów.

– ...tak, tak, my pomału tak schodzimy
– potwierdza przez radio drugi.

– Tam nic pod wami nie ma.

– Dziękuję. Z tym że jest możliwość, że będziemy siadali na gruncie, bo – kapitan wzdycha – mamy w ogóle z wszystkim tutaj kłopoty, i z elektrycznością, i w ogóle wszystkim tak.

Głos kapitana staje się niemal niezrozumiały – grzęźnie wśród trzasków, pisków i szumów.

– Jak nam nie wyjdzie podwozie, kadłub jest uszkodzony – Pawlaczyk zdaje relację. – Jak nie wyjdzie podwozie i ten, jak się nazywa – widać, że jest skrajnie zmęczony – klapy, no to trzeba będzie siadać na gruncie.

– Przyjąłem. Zbliżanie.

– I jeszcze dla informacji, nie mamy sterowania sterem wysokości.

– Zrozumiałem.

Kiedy umierasz, ludzie zaczynają cię wreszcie słuchać. Już nie czekają, aż powiesz coś, by móc wyrazić swoje zdanie, ale po raz pierwszy słuchają naprawdę. Bo dalej już nie istnieją żadne słowa, żadna prawda nie jest prawdziwa poza tą, która zmaterializuje się za-

raz w ciszy, jaką śmierć nieuchronnie pociąga za sobą.

– Aha – przypomina sobie kapitan – dziewczyny niech powiedzą, że...

– Mają przyjść? – pyta drugi.

– Tak, dziewczyny, niech one przyjdą. Tak. Zawołać dziewczyny.

Dla stewardesy latanie na ilach-62 było nobilitacją. Pokład tych samolotów obsługiwały tylko najbardziej doświadczone z nich. Marzyły o tym, by latać tym samolotem.

– Jest pani kierowniczką, panie kapitanie – mówi jedna z nich.

Do kabiny wchodzi Maria Berger-Senderska, lat 39, szefowa personelu pokładowego. Pracuje w LOT od 13 lat. Na pokładach samolotów spędziła 6300 godzin.

– Słucham, panie kapitanie? – szepce.

– Niech wszyscy – kapitan poleca jej twardym głosem – będą przygotowani, przygotowani wszyscy do awaryjnego... do awaryjnego opuszczenia samolotu. Wszystkie czynności, tak jak powinno być, a wy wszędzie tam, gdzie powinniście być.

Kobieta zakrywa usta dłonią. Zdawała sobie sprawę, że nie jest dobrze, lecz głos dowódcy jest dla niej jak ostateczne potwierdzenie najgorszych obaw i najstraszniejszych przypuszczeń.

– Nie denerwuj się! Nie denerwuj się, Maryś! Wszystko będzie w porządku! – Chmielewski ją uspokaja.

Ale się myli. Nie może myśleć inaczej, wciąż przecież walczą. Ale nie wie też, że za niecałe osiem minut przegrają.

– Uważaj, uważaj, bo...

– Coś się dzieje? – pyta kobieta.

– No dzieje się – mówi drugi. – To wi-
dać, że się dzieje przez cały czas. Z prądem coś
się dzieje.

– Wisła – mruczy kapitan.

– O, Wisłę masz! – wskazuje mechanik.

– Jeszcze mamy jakieś trzydzieści pięć
mil – dodaje Pawlaczek.

Chwilę później Maria Berger-Senderska
ociera łzę. Stara się uspokoić i zachować profe-
sjonalizm. Od niej zaskakująco wiele zależy.
Bierze mikrofon do ręki. Są 55 kilometrów od
upragnionego lotniska.

– Proszę o uwagę – zaczyna – kapitan
poinformował nas, że z przyczyn technicznych
zmuszeni będziemy do lądowania awaryjnego.
Należy liczyć się z koniecznością szybkiego
opuszczenia pokładu. Proszę pozostać na miej-
scach, zachować spokój i dokładnie – kobieta
akcentuje ostatnie słowo – wykonywać polece-
nia personelu pokładowego.

Jedna z pasażerek, Halina Domeracka,
pisze na egzemplarzu Pisma Świętego datę,

swoje nazwisko, adres i słowa: „Awaria w samolocie, co będzie, Boże?”.

Ma 59 lat. Kobieta nie wie, tak jak nikt na ziemi i przede wszystkim na pokładzie, w jak tragicznym położeniu się znajdują. W tej właśnie chwili przypomina sobie katastrofę innego Iła. Siedem lat wcześniej Mikołaj Kopernik pogrzebał 87 istnień ludzkich, rozbijając się w fosie obok fortu Okęcie.

– Proszę zdjąć buty. – Słyszysz głos stewardesy. – Przypomnę procedurę awaryjną. Usiądź głęboko w fotelu. Zapnij ciasno pas. Pochyl tułów jak najniżej. Obejmij kolana rękoma. Stopy mocno oprzyj o podłogę.

Kobieta pomiędzy żółte kartki wsadza 400 dolarów i 10 000 złotych oraz kwit z banku.

– Trzydzieści pięć ton paliwa mamy – informuje tymczasem w kabinie mechanik.

– Ile?

– Trzydzieści pięć ton paliwa – powtarza. – Znow się włączył prąd. Paliwo idzie teraz – mówi.

– Ja to widzę. Czuję po trymerze, wiesz – kapitan zwraca się do drugiego.

– 5055. Zmienił się wiatr – podaje kontroler zbliżania. – Wynosi w tej chwili dwieście dziewięćdziesiąt stopni. Dwadzieścia dwa kilometry na godzinę.

– Trzy-trzy, trzy-trzy!

Już nie ma odwrotu. Kapitan już zdecydował o pasie do lądowania. Są przecież coraz niżej.

– Nie, trzy-trzy, już decydujemy...

– OK. Będzie trzy-trzy – wyjaśnia kontroler – tylko podaję, że się zmienił wiatr. A reszta jest bez zmian. Ciśnienie siedem-cztery-dziewięć i CAVOK.

CAVOK to skrót od „Cloud and Visibility OK”. Oznacza widzialność 10 km lub więcej, brak chmur poniżej 1500 metrów nad ziemią, brak chmur burzowych i opadów.

– Dziękuję.

– Minęliśmy Wisłę.

– Tak. Potwierdzam – mówi kontroler. – Cały czas obserwuję. 55, do dołu.

– Tylko stabilizatora, cholera, nie mamy – martwi się kapitan.

– Zrzut paliwa się uda, nie?

– Więcej nie będziemy schodzić, bo tam trzęsie, wiesz – kapitan informuje o turbulencji drugiego. – No na razie, na razie tyle. Trzymam prędkość.

– Też ta prędkość będzie...

– Tak, tak, tak.

– Trzydzieści dwie tony w tej chwili mamy – mówi mechanik. – Resztę zlało się.

– Trzydzieści dwie tony, sto siedemdziesiąt jeden plus infant – analizuje zagrożenie kapitan. – No daj... Nie możesz?

200 litrów na każdego człowieka. 200 litrów ognia. 200 litrów, by umrzeć w piekle.

– Bogdan, wywalamy resztę.

– I szyby też wyłączyć?

– I szyby też!

Radiooperator wykonuje polecenia kapitana. Kolejno wyłącza urządzenia wskazane przez Pawlaczyka.

– Nie! – ten po chwili dodaje. – Szyby nie, bo zaparować mogą.

– Aha. No dobra, dobra, dobra.

Chwila ciszy. Jest czas na ostateczne instrukcje.

– No jak bym siadał – dowódca mówi do drugiego pilota – to mi sto pięćdziesiąt daj, ale widzisz, cholera jasna, dwadzieścia dwa na godzinę wiatr.

– No właśnie.

Kapitan przekazał instrukcję na temat prędkości w milach. Chodzi o 240 kilometrów na godzinę. To o 20 kilometrów więcej niż minimalna prędkość, z jaką ich Il-62M potrafi jeszcze utrzymać lot. Lecz jest to prędkość względem strugi powietrza, nie względem ziemi. Ponieważ zdecydowali o lądowaniu pod wiatr, a ten wieje około 20 kilometrów na godzinę, w przeciwnym do ich lotu kierunku, zatem faktyczna prędkość samolotu względem ziemi będzie wynosić tyle co minimalna prędkość maszyny. 220 kilometrów na godzinę.

Widzą przed sobą Wisłę, widzą Okęcie, a po lewej Warszawę. Są w powietrzu prawie 27 minut od fatalnego wybuchu silnika. Zginą za niecałe cztery.

– Gdzie jest lotnisko? Widać?

Nagle pilot traci z oczu wielką literę iks krzyżujących się przed nim pasów lotniska.

– Co?

– Ile jest do lotniska? – denerwuje się pilot.

– Nie wiem – odpowiada drugi. – Ster wysokości pracuje czy nie? – dopytuje się kapitana.

– Nie. Nie! No nie wiem, bo lotniska nie... – ten bezskutecznie próbuje odzyskać orientację wzrokową.

Komenda straży pożarnej w Warszawie otrzymuje informację, że samolot Il-62M będzie awaryjnie zrzucał paliwo.

– Nie ma Hanki, no! – Słyszają nagle z tyłu głos Marii Berger-Senderskiej.

Kobieta zdaje sobie sprawę, że jej koleżanka Hanna Chęcińska może już nie żyć. Nie ma jej na pokładzie.

– Gdzie jest właściwie? – pyta drugi.

– Boję się, że stało się coś strasznego.

– Nie denerwuj się, Maryś.

– Brakuje stewardesy – wyjaśnia mechanik – bo przecież nam drzwi wyrwało!

To oczywiste. Wszyscy wiedzą, co to może oznaczać. Hanna Chęcińska, lat 35, star-

sza stewardesa. W LOT pracuje od 1972, ma wylatane 8300 godzin. Myślę, że w chwili pierwszego wybuchu została wyssana na zewnątrz samolotu. Prawdopodobnie jednak stało się coś innego. W chwili wybuchu kobieta znalazła się w tylnej części kadłuba, w przedziale technicznym (beju). W momencie wybuchu ciśnienie w beju gwałtownie spadło i uniemożliwiło Hannie Chęcińskiej wydostanie się stamtąd. Bez tlenu straci przytomność, a potem prawdopodobnie zginie w płomieniach. Ciało nigdy nie zostanie odnalezione. Jej śmierć zostanie tajemnicą na zawsze. W miejscu katastrofy mąż znajdzie potem obrączkę żony z wygrawerowaną datą ślubu. Po katastrofie wiele stewardes LOT-u rezygnuje z pracy. A matka kobiety, odwiedzając codziennie jej grób na Powązkach, już zawsze będzie zadawać sobie to samo pytanie przez długie lata. Jak to było naprawdę?

– Ojej, do lotniska jest blisko! Widzę Raszyn – nagle mówi kobieta.

– Okęcie już widać! – potwierdza kapitan z ulgą.

– Już można schodzić pomału – dodaje drugi. – Pytać radar?

– Poczekaj, poczekaj.

– Zbliżenie – sam podaje przez radio. – Schodzimy, 55.

– Słucham pana.

– Ja chciałem łączność sprawdzić, bo taka cisza w eterze, tylko szum...

Nagle odzywa się złowieszczy ciągły dzwonek sygnalizujący pożar. Jego dźwięk przypomina budzik.

– Gdzie? – krzyczy kapitan. – Na czym? Wyłączaj...

– Cały czas obserwuję – kontroler zbliżania mówi spokojnie – i słyszę pana na piątkę. Nic się, jak na razie, nie popsuło.

– Wyłączam... – krzyczy mechanik.

– Na co wyłączasz? – pyta drugi.

– A u nas pożar jest znów – kapitan niemal zrezygnowanym głosem odpowiada kontrolerowi.

– Na czym? – kontroler jest przerażony.
– Palicie się?

Samolot pali się jednak od dawna. Ciągnie warkocz ognia i dymu od kilku minut, znacząc swoje ostatnie minuty na niebie. Zobaczyć go chwilę później świadek katastrofy. Pożar zostaje wykryty dopiero teraz, bo przez czujniki umieszczone w kadłubie. Te w ogonie, w miejscu pożaru, zostały uszkodzone przy pierwszym wybuchu i nie zadziałały.

– Pożar mamy! – krzyczy Chmielewski.

– Palicie się?

– Chyba tak – odpowiada kontrolerowi kapitan. – Gdzie jest lotnisko? W którym miejscu? – mówi już do załogi.

– Siadamy z pożarem – argumentuje Chmielewski. – No to siadamy na jeden-pięć – mówi o pasie najbliższej. Na wprost. Z wiatrem.

– Ale gdzie masz? Gdzie jest lotnisko? – krzyczy kapitan. Nie widzi lotniska.

– ...Warszawa? – rzuca w eter. – Z której strony jest lotnisko? Ej!

Kontroler odpowiada, ale korespondencja nakłada się, w efekcie czego nikt się nie słyszy. W lotnictwie stosuje się simplex, czyli nadawanie lub odbiór. Gdy nadaje się jednocześnie, nie słyhać nikogo. Chwilę później jest już za późno na lądowanie z prostej na najbliższej drodze startowej.

– ...palimy się! – Mechanik lokalizuje pożar. – Jest w bagażniku...

– Ale gdzie my jesteśmy? Kurde-mol, no?! – kapitan traci orientację.

Musi teraz przelecieć z wiatrem na południe od Raszyna i zwrócić o 180° przed Piasecznem. Nie ma wyjścia.

– W lewo! – podpowiada mu drugi.

– W bagażniku! W bagażniku jest... – krzyczy mechanik.

Wie, że pali się w bagażniku numer 4, pod podłogą, w tylnej części kadłuba. Na pokładzie wybucha panika. Pasażerowie przesuwają się w kierunku dziobu maszyny, uciekając od ognia. Zmienia się wyważenie maszyny. Samolot jest coraz mniej sterowny.

Wieża kontroli ruchu lotniczego przekazuje komendzie straży pożarnej w Warszawie informację o prawdopodobieństwie zaistnienia pożaru.

– Na jeden-pięć pan podprowadza, bo pożar mamy.

– 5055 – mówi kontroler – czy panowie widzą Raszyn na godzinie jedenastej w odległości pięciu kilometrów?

Cisza. Bezgłos. Milczenie. Nikt nie odpowiada. Tylko strach.

– Czy chcecie... czy poprowadzić panów krócej?

– Tak – odpowiada kapitan.

Za 180 sekund uderzą w ziemię.

– Zero-dziewięć-zero – namiar zbliżania pada natychmiast.

– Uważaj! Mały gaz, mały gaz – kapitan przypomina drugiemu.

– No do pięćset metrów zejździe. – Słyszczą głos kontrolera. – Ciśnienie siedem-cztery-dziewięć.

– OK.

Odzywa się następny sygnał akustyczny, nieregularnie przerywany, sygnalizujący brak wysunięcia podwozia. W zbiornikach wciąż zalegają 32 tony ropy. Zatem obawy mechanika nie okazują się płonne.

– Gdzie jest pas? – krzyczy drugi.

– Czekaj! Nie denerwuj się! – mówi kapitan.

– Z tej pozycji – kontynuuje kontroler – macie około piętnastu kilometrów do pasa.

– Rozumiem.

– W lewo! W lewo! – krzyczy drugi.

– 5055 – kontroler powtarza zbliżanie – w lewo, w lewo zero-pięć-zero.

Kapitan decyduje się na dużo bardziej ciasny zakręt. Musi to zrobić. Nie mają czasu. Dwie minuty. 120 sekund. Przed kabiną widzą nieregularną plamę świeżej zieleni.

– OK.

To Las Kabacki. W oddali błyszczy Wisła. Słońce świeci im wprost w oczy. Samolot jest ciężki na lotki, niechętnie reaguje na pełne wychylenie sterownicy i do oporu wciśniętą stopę. Iljuszyn obniża dziób i chwilę później znów go opuszcza, jakby walczył o swoje istnienie.

– Trzymaj! – krzyczy drugi. – Trzymaj, do ciężkiej cholery!

Jest dokładnie 11.10 i 40 sekund. Wciąż wierzą w osobiste szczęście, w swój los. Nie mają czasu na myślenie, samolot wyprzedza ich myśli, ich ruchy i bezskuteczną walkę. Niemal pół godziny wcześniej przeliczył ich los – mrozącego krew w żyłach wyniku nic już nie zmieni.

– 5055, w lewo – kontroler precyzyjnie naprowadza samolot w wirażu – kurs trzysta sześćdziesiąt.

– My chcemy kręcić! Chcemy właśnie!
– Pawlaczyk odpowiada, lecz widzi, że prawdopodobnie nie wyjdzie z zakrętu w osi pasa, lecz dalej nad las. Za daleko.

– Kręćcie, kręćcie na trzy-sześć-zero – zachęca kontroler zbliżania.

W jego głosie jest spokój. Tak jakby chciał tamtym ludziom powiedzieć: „Uda się wam!”. Zamiast tego dodaje:

– W tej chwili macie około dwunastu kilometrów do pasa.

– OK.

– 5055, w lewo na kurs trzysta trzydzieści.

– Kręcimy w lewo – odpowiada pierwszy, wciskając sterownicę i stopę do bólu.

– Końcowe schodzenie rozpoczynacie – mówi kontroler – około jedenastu kilometrów od pasa.

– Zrobimy wszystko, co możemy.

– Zrozumiałem.

Głos kontrolera jest niczym stal. Więcej przecież w takiej chwili powiedzieć nie można. Nie trzeba, bo i nie warto. To niczego nie zmieni.

– W lewo, kurs trzy-dwa-zero.

– OK.

Została im minuta. 60 sekund.

– Przeszliście na prawą stronę osi pasa – kontroler niestrudzenie podprowadza płonący samolot – dalej w lewo, kurs trzysta.

Wiedzą o tym. Pawlaczek widzi pas trzy-trzy, nieco z lewej, płasko w dole. Asfaltobeton błyszczący obiecująco. Jest tuż-tuż. Niedaleko. Za lasem. Drzewa są coraz niżej. Ich wierzchołki kłują pilota w oczy.

– Wiatr jest dwieście dziewięćdziesiąt stopni – raz jeszcze podaje meteo kontroler – dwadzieścia dwa kilometry na godzinę. Można lądować na pasie trzy-trzy.

– OK.

Mężczyzna w wieży słyszy w tle korespondencji niezrozumiałe, przerażające dźwięki. Pilot już wie, już widzi, że to koniec. To, co jest dalej, już nie ma znaczenia. Trzeba jeszcze walczyć, próbować do ostatniej chwili, ale wszelkie czyny tracą sens. Bo ostatnia chwila jest już. Ona nadeszła. A w niej obnaża się niema pustka.

– Trzymaj! – ktoś wrzeszczy. – Trzymaj, na Boga!

– Nie mogę!

Samolot raz jeszcze opuszcza dziób. Widzą przed sobą drzewa. W swojej niemocy są tak strasznie samotni. Już nie oczekują niczego. Zegar wskazuje godzinę: 11:12:10. Słyszą czterokrotne włączenie przycisku nadawania. Wypowiedzi są niezrozumiałe, lecz trzy sekundy później słyszą dokładnie ostatni komunikat.

– Dobranoc, do widzenia! – krzyk. – Cześć! Giniemy!

III.

Jest 11:12:13. Samolot ścina pierwsze drzewa Lasu Kabackiego. Wybuch. Oficer dyżurny straży pożarnej otrzymuje informację o katastrofie od lotniskowej straży pożarnej lotniska Warszawa-Okęcie. Sekundę potem ten sam dyżurny odbiera następny telefon.

– Widzę ogień i dym – zgłasza anonimowy kobiecy głos – unoszący się znad Lasu Kabackiego.

Wszystkie osoby na pokładzie giną. Żadne z ciał nie zostanie znalezione w całości. Uda się zidentyfikować zwłoki jedynie 121 osób. W zgłiszczach odnaleziony zostanie egzemplarz Biblii z odręczną notatką na stronie tytułowej o treści: „Dn. 9.05.1987 r. Awaria w samolocie, co będzie Boże? Halina Domecka 02-647 Warszawa ul (...)”. Pieniądze nie zostaną znalezione. Jest tylko kwit z banku.

IV.

Tymczasem celnik kończy spisywanie protokołu w sprawie futra. Fatalnie się czuje, bo Janina Szulc-Tomaszewska się nie awanturowała, a dla koleżanki i tak ostatecznie znalazło się miejsce w samolocie.

– Niech pani się nie przejmuj – pociesza ją – może pani jeszcze lecieć przez Chicago.

Przez roztargnienie robi błąd w protokole. Musi go od nowa przepisać. W tym czasie podchodzi do nich żołnierz Wojsk Ochrony Pogranicza i dziwnie się im przygląda.

– Wie pani co – żołnierz zagaduje po chwili – proszę się nie martwić. Samolot miał awarię, zawrócił, może pani jeszcze polec.

– Co? – odpowiada zdenerwowana kobieta. – Niech pan sobie głupio nie żartuje! I tak narobiliście mi kłopotu.

Za chwilę podchodzi drugi wopista. Jest zdenerwowany. Szeptem coś celnikowi na ucho. Mężczyzna natychmiast blednie, przestaje pisać. Zaraz potem wypuszcza długopis z drżącej dłoni.

– Życie pani uratowałem! – szeptem. – Jezu Chryste! Życie!

– Co pan?

– Samolot właśnie spadł i się zapalił.

– Ale pana się durne żarty trzymają! – komentuje oburzona kobieta.

– Wszyscy zginęli – szeptem celnik już chyba bardziej do siebie niż do kobiety. – Na pani miejscu poleciała moja znajoma – dodaje i chwilę potem zaczyna płakać. Kobieta zaczyna rozumieć, że to nie głupie żarty.

Szulc-Tomaszewska polecą kilka dni później. Ludzie w samolocie będą rozmawiać

o katastrofie, ktoś głośno przypomni, że do samolotu nie wsiadła jakaś pasażerka i to ją uratowało. Kobieta rozplacze się, przyzna, że to ona. Ludzie będą przychodzić, aby jej dotknąć, będą wierzyć, że jeśli leci z nimi „szczęściara”, to im też nic nie grozi. Będą na pokładzie innego Ił-62.

V.

W samolocie Ił-62 przyjęto niefortunny układ konstrukcyjny z silnikami umieszczonymi obok siebie w ogonie. Co gorsza, w zastosowanych silnikach w wyniku błędów konstrukcyjnych, materiałowych i wykonawczych zacierały się łożyska na wale turbiny niskiego ciśnienia, rozgrzewając go do ponad 1000°C. Wtedy w czasie krótszym niż 0,2 sekundy rozrywało promieniowo wirnik turbiny. Jego odłamki, niczym po wybuchu granatu, lecąc z prędkością 160 metrów na sekundę, uszkadzały samolot.

W przypadku Tadeusza Kościuszki elementy rozerwanej turbiny silnika numer dwa (lewego wewnętrznego) najpierw uszkodziły silnik sąsiedni, zapalając go i rozhermetyzowującabinę. Następnie, po przebicium kadłuba w rejonie przedziału technicznego, przecięły wiązki przewodów elektrycznych oraz popychacze układu sterowania sterem wysokości. Nadal rozgrzane do temperatury około 700°C

zatrzymały się w bagażniku, wzniecając tam pożar.

Pilot nie mógł sterować, a układy sygnalizujące pożar nie zadziałały z powodu braku prądu. Uszkodzenie instalacji elektrycznej przyczyniło się do problemów z pozbyciem się paliwa. Załoga walczyła o życie przekonana o ugaszeniu pożaru, aż rozprzestrzeniający się ogień doprowadził do uszkodzenia układu sterowania trymerem, który jako jedyny pozwalał pilotowi kontrolować lot samolotu. Potem Pawlaczyk mógł sterować już tylko na boki. Maszyna, opadając i wznosząc się na przemian, po kolejnym wahnięciu, lecąc 470 kilometrów na godzinę, spadła na drzewa. Do pasa pozostało im tylko 5 kilometrów.

Śmierć dla lotnika, jakiegokolwiek by się na nią złożyły okoliczności, ma prawie zawsze ten sam wyraz twarzy. To obraz ziemi. Tamtego odległego ranka w jednej sekundzie mit o Ikarze okazał się tak bardzo prawdziwy aż dla 183 ludzi. Tadeusz Kościuszko pogrzebał matki, żony, ojców, synów i braci. Doświadczonych, wspaniałych lotników. Odważnych i mądrych, którzy poświęcili życie najpiękniejszemu zawodowi świata. Ludzi heroicznie walczących do ostatniej sekundy, by uratować wybranych przez los. Ci, którzy zostali na ziemi, po ostatnie tchnienie pełnych żalu serc będą szukali cienia tamtego samolotu. W ciszy, bo tylko ona im została.

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