

MAREK SARJUSZ-WOLSKI

# Cisza po życiu



Zygmunt Pawlaczyk lat 59, kapitan statku powietrznego; Leopold Karcher lat 54, drugi pilot; Wojciech Klossek lat 43, mechanik pokładowy; Lesław Łykowski lat 54, nawigator; Leszek Bogdan lat 43, radiooperator pokładowy; Ryszard Chmielewski lat 54, mechanik pokładowy – instruktor; Maria Berger-Sanderska lat 39, starsza stewardesa; Hanna Chęcińska lat 36, stewardesa; Jolanta Potyra lat 41, stewardesa; Małgorzata Ostrowska lat 29, stewardesa; Beata Płonka lat 24, młodsza stewardesa; Anna Torba lat 50; Leokadia Męcikalska lat 44; Urszula Rudnicka lat 56; Kazimierz Rudnicki lat 60; Kazimierz Majchrzak lat 31; Ludwik Jabtecki lat 59; Krystyna Dymek lat 41; Tadeusz Kołdras lat 40; Adam Prus lat 35; Fryderyk Widtak lat 53; Artur Jaroszyński lat 30; Henryk Tomkiel lat 64; Henryk Andrzej Mach lat 39; Maria Dytrych lat 25; Anna Tomczyk lat 38; Tadeusz Osipa lat 42; Henryk Brzezik lat 34; Józef Teresak lat 30; Helena Rutkowska lat 72; Bronisław Czechorowski lat 35; Helena Turziak lat 48; Izabela Mastyk lat 59; Jan Sobolewski lat 41; Jadwiga Głębocka lat 45; Roman Głębocki lat 50; Władysława Grabias lat 33; Tadeusz Miasik lat 33; Helena Knapik lat 42; Janina Kalinowska lat 62; Anna Michalak lat 83; Laudine Sikora lat 43; Kazimierz Zajac lat 40; Marian Małż lat 42; Michałina Rycerz lat 61; Michał Mińkiewicz lat 38; Krystyna Rudzińska lat 55; Mieczysław Słomka lat 42; Kazimierz Niemyjski lat 36; Wacław Wojewódzki lat 57; Rozalia Wojewódzka lat 60; Lucjan Pogorzelski lat 45; Jan Buła lat 31; Wacław liwowski lat 42; Ewa Trusewicz lat 4; Jolanta Trusewicz lat 25; Jan Stanisław Winiarski lat 35; Krystyna Kuciak lat 45; Jacek Kuciak lat 49; Irena Wojtczak lat 65; Stanisław Łęcki lat 57; Jan Skibniewski lat 44; Dorota Józwick lat 34; Katarzyna Klimaszko lat 65; Maria Wilk lat 56; Janusz Zyzda lat 48; Irena Czuzdaniuk lat 50; Zenon Przechera lat 28; Mieczysław Płatnerz lat 56; Władysława Kozakowska lat 60; Lucyna Pasińska lat 48; Antoni Kotek lat 33; Stanisław Krukierrek lat 77; Zofia Rudnicka lat 57; Mirosław Borowski lat 37; Krystyna Siwik lat 40; Edward Feret lat 37; Krystyna Błażejewska lat 39; Bogusława Kurdyła lat 20; Barbara Rogańska lat 59; Anna Kuleza lat 44; Tadeusz Gierlach lat 51; Alicja Sadowska lat 40; Sylwestra Migiel lat 37; Lubomir Kaczor lat 25; Kazimierz Stec lat 37; Zdzisław Czajczyński lat 58; Stanisława Wszolek lat 28; Andrzej Wesołowski lat 35; Grzegorz Kolarzyk lat 28; Irena Orłów lat 52; Stefan Bidelski lat 37; Marianna Ryczak lat 58; Władysława Pisula lat 47; Stefan Drapała lat 57; Anna Maciąg lat 41; Antoni Głowacki lat 33; Władysław Pawłowski lat 66; Anna Małgorzata Adamska lat 47; Włodzimierz Auguścik lat 46; Jarosław Wiśniewski lat 29; Bronisława Urban lat 63; Halina Miencicka lat 58; Bronisław Urban lat 58; Stanisław Kłos lat 67; Władysław Bałdyga lat 64; Anna Piękos lat 48; Stefania Szulc lat 52; Halina Chmura lat 22; Maria Zub lat 36; Edward Kossak-Głowczewski lat 41; Andrzej Maziarz lat 31;

Opracowanie graficzne: Andrzej Barecki  
Copyright © by Marek Sarjusz-Wolski  
Copyright © by Wydawnictwo Iskry, Warszawa 2007  
ISBN 978-83-244-0033-1  
Wydawnictwo Iskry  
ul. Smolna 11, 00-375 Warszawa  
tel./faks 0-22-827-94-15  
e-mail: [iskry@iskry.com.pl](mailto:iskry@iskry.com.pl)  
[www.iskry.com.pl](http://www.iskry.com.pl)  
Sprzedaż wysyłkowa i dystrybucja:  
Dobra 28 Sp. z o.o.  
ul. Kabaretowa 21, 01-942 Warszawa  
tel. 0-22-864-95-17  
Przygotowalnia: [www.notus.biz](http://www.notus.biz)  
Druk i oprawa:  
Aidcas Agencja Reklamowo-Wydawnicza  
ul. Halicka 9, 31-036 Kraków

„W mojej pamięci wykopcie grób  
I znicz zapalcie z płomieni mych słów”

LLUIS LLACH

## Podróż jest obietnicą

DWADZIEŚCIA LAT PÓŹNIEJ

„Nie dotarłem do tego, dlaczego autor postanowił napisać tę książkę. Ale myślę, że chciał pomóc rodzinom ofiar... A było im ciężko, nie tylko dlatego, że zostali sami, bez bliskich... A może chciał też pokazać, że ludzie przeczuwają to, że zbliża się kres ich ziemskiego pielgrzymowania.

Na kartach książki znajdziecie kilkadziesiąt życiorysów ludzi, którzy znaleźli się na pokładzie samolotu Il-62M «Tadeusz Kościuszko» o numerze SP-LBG Polskich Linii Lotniczych LOT, ludzi, którzy się nie znali, ale razem zginęli. Ludzi, których nazwiska znajdują się teraz obok siebie na pomniku upamiętniającym miejsce katastrofy w Lesie Kabackim. Choć nie jest to książka doskonała stylistycznie, to jednak za pomysł i zebrany materiał wystawiam szóstkę!!!”.

Wtedy, dwadzieścia lat temu, nie było Internetu. Nie było wielu innych gadżetów. Nie istniały tanie linie lotnicze, dzięki którym podróże powietrzne traktujemy dziś jak przejażdżkę tramwajem.

Ten anonimowy wpis, który przypadkiem odnalazłem w impersonalnym Internecie, jest syntezą pytań i wątpliwości, którymi przez ostatnie dwie dekady dzielili się Czytelnicy pierwszego wydania książki. Przekonał mnie, że powinienem zdać sprawę z mego udziału w tym zdarzeniu.

9 maja 1987 roku byłem na Okęciu. Przypadkiem. Tak, wypadek zdecydował nie tylko o losie tych, którzy zginęli. Byłem wówczas reporterem „Przeglądu Tygodniowego”, który w drugiej połowie lat osiemdziesiątych starał się wiernie relacjonować rzeczywistość. I był za to nagradzany przez czytelników. A wbrew dzisiejszym pozorom ówczesne ograniczenia systemowe nie dotyczyły tylko kwestii ideologicznych i politycznych. Kiedy coś złego stało się na wraźym Zachodzie, szeroko to relacjonowano i komentowano – traktowano jako sukces socjalizmu, bo zdarzyło się we wrogim, a zatem – *ex definitione* – niesłusznym kapitalizmie.

Katastrofy, powódzie i pożary do dziś przydarzają się wszędzie, bez względu na formację państwową. Ustrój totalitarny próbuje sobie z nimi radzić, minimalizując informacje o skutkach. Tak było, gdy wybuchł gaz w warszawskiej Rotundzie. Kiedy na miejsce katastrofy przyjechał jeden z komunistycznych czynowników, wydał tylko jedno polecenie: „Szklić!”. Najważniejsze były pozory; wstać szyby, by z zewnątrz wszystko wyglądało normalnie.

Ów wypadek, którego konstytucję tak trafnie objaśnił Krzysztof Kieślowski, nakazał mi być jedną z pierwszych osób, która siedem lat wcześniej, 14 marca 1980 roku, znalazła się na miejscu katastrofy samolotu Il-62 SP-LAA „Mikołaj Kopernik”. Pracowałem wówczas w „Życiu Warszawy”. Okna redakcji wychodziły na ulicę Polną, na potężne bramy największej w Warszawie remizy strażackiej. Z tej banalnej przyczyny zawsze pierwsi wiedzieliśmy o każdej tragedii w mieście.

Kiedy, zaraz po wozach bojowych, wyruszyły na sygnałe samochody dowodzenia, wiedziałem, że stało się coś

bardzo złego. Jak zwykle po kilku chwilach pędziliśmy redakcyjnym autem za strażakami. Oficer dyżurny zdążył potwierdzić, że odebrali meldunek o upadku samolotu w alei Krakowskiej. Była 11.20. Niebo bezchmurne, choć wiał dość mocny wiatr.

To zdarzenie miało miejsce tuż przed aleją Krakowską. „Kopernik” spadł na XIX-wieczny fort wojskowy, nieopodal ulicy Żegoty i ówczesnej giełdy samochodowej, zaledwie kilkadziesiąt metrów od schroniska dla nieletnich przy ulicy Rozwojowej, 950 metrów przed progiem pasa startowego. Nie wybuchł pożar, gdyż samolot leciał na ostatnich kroplach paliwa. Kadłub wpadł do fosy. Oderwany ogon przeleciał nad nią i spadł przed wejściami do fortu. Odłamki pokryły cały teren. Na drzewach wisiały tratwy ratunkowe, żółte kamizelki, ubrania, zasłony i obicia foteli.

Strażacy nie mieli wiele pracy. Podobnie jak lekarze. Zginęło 87 osób: pasażerów i członków załogi (wśród nich kapitan Paweł Lipowczan, drugi pilot Ireneusz Łachocki, radiooperator Stefan Wąsiewicz, mechanik pokładowy Jan Łubniewski i nawigator Konstanty Chorzewski).

Po całym terenie fortu rozrzucone były ciała Polaków (między innymi znanej piosenkarki Anny Jantar), Amerykanów (wśród nich amatorskiej reprezentacji bokserskiej USA, która leciała na towarzyski mecz do Warszawy), pasażerów z paszportami radzieckimi i obywateli NRD.

Robiłem zdjęcia, rozmawiałem ze świadkami, czyli to wszystko, co powinien robić reporter, kiedy los każe mu znaleźć się we właściwym miejscu o właściwym czasie. Dopiero po godzinie przyjechało ZOMO, które wygoniło wszystkich, także strażaków i lekarzy. Po powrocie do re-

dakcji dowiedziałem się, że to zbyt poważna sprawa, by oddawać ją w ręce dziennikarzy. Moje zdjęcia kopiowali koledzy i rozdawali znajomym, a PAP rozpowszechniła krótki komunikat rządowy, z którego wynikało, że spadł samolot, wszyscy zginęli, a władze zarządziły dwudniową żałobę narodową.

Nie wiem, za co dostałem dwieście złotych nagrody. Parzyły mnie te pieniądze. Jeszcze tego samego wieczoru przeznaczyliśmy je na tak zwany przelew w nieistniejącej od lat restauracji Rarytas.

Nie. Nie miałem wówczas intuicji, że to nie koniec tragedii pod tytułem II-62 i mojego z nią spotkania. Nikt zresztą głośno nie wieszczył, że dramat z 1980 roku powtórzy się za siedem lat, w tak zadziwiająco podobnych okolicznościach. A jednak, załogi transatlantyckich liniowców wsiadały do nich często z poczuciem, jakie towarzyszyło pilotom liberatorów, kiedy startowali z Anglii, by bombardować Niemcy. Także pasażerowie latający do Nowego Jorku i Montrealu niejednokrotnie pisali przed startem testamenty.

Oczywiście samo latanie wzbudzało w owym czasie dreszcz emocji. Podniebna podróż dla większości była ekskluzywnym hobby. Jednak nie dla tych, którzy lecieli „za wielką kałużę” w poszukiwaniu lepszego jutra. Powietrzne transatlantyki przejęły niemal mityczną rolę ich poprzedników – statków. Tak jak całe rodziny i całe wioski jeździły wynajętymi taksówkami do Gdyni, by witać lub żegnać ziomków odpływających do Nowego Jorku na pokładzie „Batorego”, tak w latach siedemdziesiątych ów obyczaj przeniósł się na warszawskie Okęcie. To były wydarzenia na miarę chrztu, pogrzebu i wesela w jed-

nym. Towarzyszyły im huczne pożegnania, a czasem także improwizowane pikniki przy lotnisku.

W PLL LOT już w latach międzywojennych marzono o transatlantyckich lotach. Sen spełnił się dopiero ćwierć wieku po wojnie. Pierwszym liniowcem był Ił-62 SP-LAA. Uroczyście nadano mu imię „Mikołaj Kopernik”. Nadawanie imion, personifikowanie statków powietrznych, również kontynuowało morską tradycję. „Kopernik” był zarówno dla PLL LOT, jak i pasażerów źródłem radości i dumy. Nie mówiło się wówczas nic o zawodności samolotów. W polskiej flocie latały tylko radzieckie maszyny. Innych po prostu nie mogliśmy kupować tak z powodów politycznych, jak i finansowych. Jednak zarówno stare modele Ił-14 oraz Ił-18, czy nowsze: An-24, Tu-134 oraz Tu-154 i Tu-154M cieszyły się dobrą sławą. Miały opinię może nieco topornych, lecz solidnych konstrukcji.

Zupełnie inne zdanie szło za największą ówczesną radziecką konstrukcją – Ił-62. Nikt jeszcze nie mówił, że to latające trumny, lecz na Okęciu rozmawiano o kolejnych awariach i wypadkach samolotów radzieckiego Aeroflotu i NRD-owskiego Interflugu. Złym rozwiązaniem konstrukcyjnym okazało się zblokowanie (po dwa) czterech silników w tyle kadłuba. Wybuch jednego niszczył od razu drugi i uszkadzał kadłub. „Sześćdziesiątki dwójki” były poza tym bardzo głośne (kolejne porty lotnicze odmawiały ich przyjmowania) i potrzebowały długiego runwayu do startów i lądowań.

Maszyny te były zatem źródłem ogromnej radości dla polskiego lotnictwa pasażerskiego, a jednocześnie przyczyną największych tragedii.



O powodach katastrofy „Kopernika” publiczność dowiedziała się z lakonicznego komunikatu: „Przyczyną wypadku było zmęczeniowe pęknięcie wału silnika wywołane jednoczesnym niekorzystnym oddziaływaniem w miejscu pęknięcia karbu geometrycznego, wady materiałowej nieodpowiedniej gładkości powierzchni. W wyniku pęknięcia wału nastąpiło rozerwanie trzeciego stopnia tarczy turbiny, którego części wyrzucone na zewnątrz silnika siłą odśrodkową uszkodziły następne dwa silniki i popychacze sterów wysokości i kierunku. Tak niefortunne i przypadkowe wystąpienie kilku okoliczności, skumulowanych w jednym czasie, uniemożliwiło załodze bezpieczne wylądowanie”.

Bezpośrednią przyczyną tragedii lotu LO-007 był przepalony bezpiecznik... Piloci wysunęli podwozie, lecz lampka kontrolna się nie zapaliła. Postanowili zatem wznieść się z pułapu 300 na 650 metrów i przeleć nad pasem startowym, tak by kontrolerzy z wieży mogli przez lornetki zobaczyć, czy podwozie jest wysunięte. Zwiększyli radykalnie ciąg silników. W lewym silniku numer dwa, tym od strony kadłuba, pękł wał łączący turbinę ze sprężarką niskiego ciśnienia. Pęknięcie spowodowały dwa czynniki: ukryta wada materiałowa i niedostateczna gładkość powierzchni wału, powstała podczas remontu u radzieckiego producenta. Elementy tarczy turbiny rozleciały się. Zdeprawowały sąsiedni silnik numer jeden, przeleciały przez kadłub, zniszczyły popychacze steru wysokości i steru kierunku oraz unieruchomiły silnik numer trzy przylegający do kadłuba z prawej strony. Dla samolotu nie było ratunku.

Dopiero po latach poznaliśmy zapis rozmów kapitana Lipowczana z kontrolerami lotu.

21.16

Na Okęciu miał wylądować o 9.40. Z lotniska J.F. Kennedy'ego w Nowym Jorku wystartował jednak z dwugodzinnym opóźnieniem. Port wracał bowiem do życia po nagłej śnieżycy.

10.35

„Kopernik” na poziomie 11 300 metrów osiągnął punkt nawigacyjny w Darłowie i stopniowo obniżał lot.

10.58

Samolot nawiązał łączność radiową z kontrolą zbliżania na lotnisku Okęcie. Otrzymał informację o lądowaniu z kierunku 115 stopni; bezpośrednio z trasy na drogę startową.

11.09

Ziemia: – Skręćcie w lewo na kurs zero sześćdziesiąt stopni na „jeden pięć”, podprowadzę. (Kontrola podaje informację o zmianie kierunku lądowania. Nowy to 152 stopnie.)

Samolot rozpoczyna podejście do lądowania.

Ziemia: – 007, w prawo na sto sześćdziesiąt, zgłoście, jak zobaczycie pas schodzenia, za chwilę.

Samolot: – Na sto sześćdziesiąt.

11.13.11

Ziemia: – 007, końcowe schodzenie po trzystopniowej ścieżce.

Samolot: – 007.

11.13.20

Ziemia: – W lewo, pięć, sto pięćdziesiąt pięć.

Samolot: – Sto pięćdziesiąt pięć.

11.13.46

Ziemia: – 007, w lewo pięć stopni.

11.13.52

Ziemia: – 007!

11.13.54

Samolot: – Tak jest, zrozumiałem, chwileczkę, mamy trudności z sygnalizacją podwozia, przechodzimy na drugi krąg.

11.14.00

Ziemia: – Zrozumiałem, kurs pasa i sześćset pięćdziesiąt.

Po dziewięciu sekundach rozległ się potężny huk. Za samolotem pojawił się obłok dymu, a na ziemię spadły odłamki. Nie działał ster wysokości, nie działał ster kierunku, milczały trzy z czterech silników. Nie działała część pokładowej instalacji elektrycznej.

11.14.45

Z prędkością 350 kilometrów na godzinę SP-LAA zderzył się z drzewem, kępą krzaków, uderzył w łód pokrywający starą fosę i rozbił się o murowaną, przyforteczną skarpe.

Gdyby nie konieczność zwiększenia ciągu silników (gwałtownego dodania gazu) „Mikołaj Kopernik” wylądowałby na Okęciu. Sytuacja miała powtórzyć się po siedmiu latach.

Producent nie uznał przyczyny katastrofy w wersji, jaką przedstawiła polska komisja rządowa. Podobnie postąpił siedem lat później. Podczas gdy Polacy uważali, że przyczyną dwóch największych katastrof w historii naszego lotnictwa cywilnego były, najogólniej rzecz ujmując, zły gatunek materiałów użytych do budowy samolotu i ja-

kość jego wykonania, moskiewscy eksperci dowodzili uparcie, że zniszczenie silników było skutkiem, a nie przyczyną obu wypadków. Radziecki producent nigdy nie przyznał się do tego, że zniszczenie wału turbiny w drugim silniku „Kopernika” nastąpiło w wyniku technologicznych braków.

W silniku numer dwa „Kościuszki” pękł wał turbiny niskiego ciśnienia w kilka minut po tym, jak piloci zmuszeni byli otworzyć pełną moc. Stało się to nad Grudziądzem, kiedy kontrola obszaru nakazała im natychmiastowe podwyższenie pułapu. Przyczyną były latające niżej wojskowe samoloty, z którymi naziemne służby cywilne nie miały (!!!) kontaktu. Tym razem obciążenie nie wytrzymało wykonane z wybrakowanego materiału łożysko toczne. Wbrew przyjętym na świecie zasadom konstrukcyjnym wywiercono w łożysku otwór. Miał ułatwiać smarowanie. W praktyce – zamienił łożysko toczne w ślizgowe.

2 lipca 1987 roku komisja rządowa opublikowała raport: „Części rozerwanego wirnika uszkodziły sąsiedni (lewy zewnętrzny) silnik, wykluczając dalszą jego pracę oraz przebiły hermetyczną tylną część kadłuba samolotu, powodując dekompresję. Zniszczony został układ sterowania sterem wysokości, przecięte wiązki przewodów elektrycznych i ponadto powstał pożar w bagażniku samolotu”.

LOT nadal woził pasażerów za ocean radzieckimi maszynami. Stare samoloty zostały zastąpione nowymi, tego samego typu. Zmodernizowana wersja Il-62M została opracowana w 1971 roku, a do eksploatacji w Aeroflocie weszła w 1974 roku. Il-62M miał lepsze wyposażenie radionawigacyjne, sprawniejsze i osiągające większą moc silniki zużywające mniej paliwa oraz dodatkowy zbiornik

paliwa w stateczniku pionowym. Pozwalało to latać z Polski do Ameryki bez międzylądowania (zasięg lotu zwiększono o około 1000 kilometrów). Maszyny stały się jednak przez to cięższe. Zabierały 72 tony paliwa!!! Dlatego zawsze najtrudniejszą operacją był dla nich start.

W PLL LOT siedem nowych wersji samolotów pojawiło się między rokiem 1979 a 1984. Ostatnia z maszyn otrzymała znak rejestracyjny SP-LBG i imię „Tadeusz Kościuszko”. Polski przewoźnik kupił nowe samoloty za ruble i na kredyt, w rozliczeniu zwracając zużyte Iły-62, które wcześniej latały nad Atlantykiem.

Nie pamiętam pierwszego symptomu wzburzenia. 9 maja 1987 roku znalazłem się na Okęciu. Przypadkiem. Był piękny, leniwy dzień.

Zapanowała cisza. Megafony przestały informować o kolejnych przylotach, odlotach i opóźnieniach. Mogło się to wydać naturalne, bo w owym czasie ruch w nieistniejącym już dziś budynku międzynarodowego dworca lotniczego był nieporównanie mniejszy od dzisiejszego. Właściwie każdy samolot stanowił wydarzenie, a odlot lub przylot transatlantyku był jakby finałem całodziennego spektaklu.

Musiały wyć także syreny wozów lotniskowej straży pożarnej. One najpierw wyjechały na pas, by przykryć pianą oczekiwaną maszynę, a potem, kiedy okazało się, że nie zdołała dolecieć, rozbiły ogrodzenie i na przełaj pognały w kierunku Lasu Kabackiego. Ale syren nie pamiętam. Nie pamiętam nawet, czy słychać było wybuch. Pamiętam ciszę, a długo potem donośny lament, od którego cierpła skóra. I następny, i kolejny. I narastająca bezładna biegania. I coraz więcej białych kitlów pochylających się

nad lamentującymi, unoszących ich, podpierających i odprowadzających z głównego holu w trzewia dworca.

Nie żyje już Andrzej Małachowski, który był moim szefem w „Przeglądzie Tygodniowym”. Zadzwoiłem do niego do domu z automatu telefonicznego. Już wiedział. Nasz kolega, Włodek Krzyżanowski, który mieszkał na Ursynowie, pobiegł już w kierunku lasu, nad którym unosił się słup czarnego dymu.

Przyszła mi wówczas do głowy myśl, którą niebawem wielu uznało za pewnik. Oto obie katastrofy łączył jeszcze jeden szczegół. Mimo że potężne maszyny upadły na obrzeżach ogromnego miasta, na ziemi nie zginął nikt. Choć tego nigdy nie będziemy wiedzieć na pewno, chcemy wierzyć, że kapitan Lipowczan nadludzkiem wysiłkiem skierował spadający wrak na fort, by nie uderzyć w schronisko dla nieletnich. Chcemy wierzyć, że kapitan Pawlaczyk świadomie wybrał las, by nie runąć na zabudowania. Nigdy nie poznamy prawdy, lecz mamy prawo do naszej wiary w ostatnie decyzje pilotów.

Najważniejszą różnicą był czas. Dramat „Kopernika” trwał dwadzieścia sześć sekund. Gehenna „Kościuszki” – ponad pół godziny. Pasażerowie „Kopernika” zdążyli tylko pomyśleć, że coś jest nie tak, i już było po wszystkim. Pasażerowie „Kościuszki” odliczali długie minuty swej ostatniej drogi.

Różnica dotyczyła także nas, reporterów. Chociaż nie zmienił się system polityczny, a stan wojenny przecież okrutnie zaostrzył reżim naszego zawodu, w 1987 roku kontrola prasy przestawała już działać. Gazety relacjonowały zdarzenia z Lasu Kabackiego, nie oglądając się na żadne wytyczne z góry. W „Przeglądzie Tygodniowym”

poświęciliśmy katastrofie kilka kolumn. Znalazł się na nich także mój reportaż *Okęcia długie czekanie*.

W wydawnictwie Iskry pracował wówczas Jacek Snopkiewicz. Ten znakomity reporter, współtwórca polskiej szkoły reportażu, zawsze był rzecznikiem publikowania tomików i zbiorów reportaży. Dziś właściwie się już tego nie spotyka, lecz w czasach PRL polski reportaż stał na najwyższym literackim i profesjonalnym poziomie. Dość wspomnieć dwa nazwiska: Hanna Krall i Ryszard Kapuściński, od których wszystko się zaczęło, oraz całej rzeszy ich uczniów, naśladowców i wychowanków.

Przyczyn owego fenomenu polskiego dziennikarstwa pod reżimem skrupulatnie pilnującym zagadnień propagandowych nie trzeba długo szukać. Nie można było napisać wprost: „Ten system się nie sprawdza. To kłamstwo”. Można było za to relacjonować rzeczywistość. Budować cały obraz z drobnych plamek, do których postawienia używano często pretekstów w postaci ważnych lub dramatycznych wydarzeń.

Charakterystyczne, że autorzy tych tekstów zaczęli w połowie lat siedemdziesiątych mówić o sobie, iż nie są „reporterami”, lecz „reportażystami”. Cóż to oznaczało? Swoistą autokreację. Dla nich reporter był dziennikarzem, który pisał, że zderzyły się dwa tramwaje. Rany odniosło pięć osób, które zostały przewiezione do szpitali, ale ich życiu nie zagraża niebezpieczeństwo. Zawinił motorniczy, który źle przestawił zwrotnicę. Koniec. Kropka. Wszystko.

Kiedy opadał już pył bitewny, gasły światła reporterskich kamer, bo były potrzebne przy innych wypadkach, do gry mogli wejść „reportażysty”, dla których samo zdarzenie było tylko pretekstem do opisanego losów ludzi i otaczającej

ich rzeczywistości. Tak zrobiła kiedyś właśnie Hanna Krall, pisząc wspomniałą reporterską prozę o maszyniście kolejowym, który przepracował w PKP całe życie, był nagradzany i stawiany za wzór. A kiedy już szykował się do uroczystości, które miały towarzyszyć przejściu na emeryturę, kiedy uszył już galowy mundur z gabardyny, przejechał pod zamkniętym semaforem i doprowadził do wypadku.

Owszem, wypadek jest niezrozumiały (patrzył się w czerwone światło i jechał, jakby nie docierało do niego to, co było solą jego życia i pracy), lecz dla autorki nie samo zdarzenie było najważniejsze, lecz życie tego człowieka: jego realia, rozterki, codzienności... Debiutancki tom reportaży Ryszarda Kapuścińskiego *Busz po polsku* powstał według tej samej zasady, a *Cesarz* czy *Szachinszach* nie są przecież opowieściami o satrapach i despotach. Może inaczej... One są opowieściami nie tylko o nich, lecz o sprawach dla nas wszystkich najważniejszych.

Nigdy nie podobała mi się definicja słowa „reportażysty”. To tak, jakby część naszych kolegów mówiła o sobie: „my, artyści”. Jednak metoda pracy, którą przyjęli, przyniosła znakomite rezultaty. Sprawiała często coś więcej. Oto autorzy stawali się częścią życia swych bohaterów. Pamiętam katastrofę kolejową pod Kluczborkiem w pierwszej połowie lat osiemdziesiątych. Pociąg pospieszny z Zamościa do Jeleniej Góry wjechał na towarowy z węglem. Byłem na miejscu kilka godzin później. Nazajutrz, na czołówce w „Życiu Warszawy” ukazała się moja relacja. Zawiniła dziewiętnastoletnia dziewczyna, która od pół roku była dyżurną ruchu.

Wróciłem do Kluczborka po kilku miesiącach, kiedy prokuratura ją oskarżyła. Wina była bezsporna, lecz nie to



było dla mnie ważne, a solidarność, z jaką spotkała się winowajczyni ze strony wszystkich, których ta tragedia dotknęła. Z wyjątkiem prokuratora, który wypełniał swe obowiązki, nikt (nawet ranni i rodziny zabitych) nie chciał, by poszła do więzienia. I to zajmowało mnie najbardziej. I ja także zaangażowałem się w pospolite ruszenie, którego celem było wyciągnięcie dziewczyny na wolność.

Kiedy Jacek Snopkiewicz (który był prekursorem istotnej gałęzi reportażu przez duże R; reportażu wcieleniowego; by opowiedzieć o pracy pogotowia ratunkowego, zatrudniał się jako sanitariusz) przyszedł do Iskier, wprowadził wydawniczą serię reporterską „Oko w oko z życiem”. Proponował swym kolegom po fachu podjęcie różnych aspektów naszej rzeczywistości, które uznawał za ważne. Zapraszając mnie na ulicę Smolną w Warszawie, zaproponował mi trzy tematy. Nie pamiętam dziś, czego dotyczyły dwa pozostałe. Kiedy usłyszałem bowiem, iż chciałby wydać książkę reporterską o katastrofie w Lesie Kabackim, wiedziałem, że wybór został dokonany.

Przypadek? Nie wiem. Z pewnością jest to cząstkowa odpowiedź na pytania tych czytelników, dla których ważna jest geneza tej pozycji. Jeżeli dla kogoś jest ona zbyt banalna, przepraszam. Reporterski obowiązek nie pozwala mi jednak na koloryzowanie opowieści. Na pytanie, po co ją napisałem, nie potrafię udzielić zasadniczej i jednoznacznej odpowiedzi. Najważniejsza część mej motywacji ukryta jest jednak w dwuwierszu Lluisa Llach: „W mojej pamięci wykopcie grób i znicz zapalcie z płomieni mych słów”.

Być może wielu wyda się to niestosowne, uzurpatorskie i nazbyt patetyczne. Jestem jednak szczerzy. Za nakazem

Ewy Lipskiej starałem się: „Tak pisać, aby nędzarz myślał, że pieniądze, a ci, co umierają, że to narodziny”. To nie znaczy: kłamać! To nie znaczy zmieniać rzeczywistość. To oznacza raczej szukać piękna tam, gdzie nikt nie spodziewa się go znaleźć. Ów imperatyw zapewne sprawił, że zdecydował pierwszy odruch. Nie był on poddany rygorystycznej analizie, a już z pewnością nie towarzyszyła mu refleksja, o czym ta książka ma właściwie traktować. To było gdzieś zapisane w paśmie oczywistości; tak samo wyraźnym dla Jacka Snopkiewicza, jak i dla mnie.

Oczywiście można wyobrazić sobie bez trudu taką książkę o ofiarach wypadków samochodowych z jednego miesiąca. A jest ich więcej od uczestników tragicznego lotu. Dlaczego zatem nie organizują one naszej wyobraźni na sposób podobny do katastrof lotniczych? Reporter nie musi znać odpowiedzi. Powinien tylko umieć zadawać pytania. I razem ze swymi bohaterami prowadzić dialog w poszukiwaniu responsu.

Może ważna jest ikarowa metafizyka? Dopóki stoimy na ziemi, wszystko, co nas spotyka, jest zgodne z naturalnym porządkiem. Lecz kiedy się od niej odrywamy, godzimy się na zerwanie z naturalnym porządkiem rzeczy. Może grzeszymy pychą, a kiedy spotyka nas kara, szukamy znaków, szukamy zapowiedzi, szukamy przestróg...

Każda podróż jest obietnicą. Nowego. Innego. Każda podróż jest tajemnicą, po której wyjaśnienie jedziemy.

Ci, którzy zajęli miejsca w pociągu czekającym na znak konduktora, którzy z pokładu statku patrzą na rzucane przez marynarzy cumy, którzy stawiają pierwszy krok na schodach do samolotu..., nie są już stąd. Nie przynależą do tego miejsca, w którym jeszcze fizycznie się znajdują.

Oni już są tam, gdzie ich przeznaczenie. Osobliwie ci z nich, którzy wybrali schody do nieba. Oni najczęściej myślą o tym, czy to na chwilę, czy może już na zawsze.

Dziś kamery są wszędzie. Bez skrupułów i emocji rejestrują i przekazują ból, cierpienie, strach, mękę. Kiedy zaglądamy do płaczących oczu, widzą bezsilność. Kiedy są na miejscu tragedii, ich operatorzy muszą... powinni bez ustanku pytać własne sumienia, czy są tam właśnie teraz potrzebni. Dotknięci dramatem wówczas ich nie potrzebują. A potem?

Potem zalega cisza po życiu. Dzwoni w uszach żalem, że już nikt się nie interesuje, że nikt nie chce słuchać, że nowe tragedie wyparły te stare ze świadomości przestrzeni publicznej. Pół roku po katastrofie rozpocząłem swą pielgrzymkę po domach ofiar. Najczęściej byłem witany z nieufnością. Kilkoro drzwi zatrzaśnięto mi przed nosem. Lecz, jeśli udało mi się zdusić pierwszy wybuch podejrzliwości i wątpliwości, byłem przyjmowany serdecznie.

W owym czasie tego nie rozumiałem, lecz dziś śmiem zarozumiale twierdzić, że nieświadomie spełniałem rolę terapeuty. Co robiłem? Nic. Słuchałem. Nie mogłem im pomóc. Mogłem z nimi być przez chwilę. Nie wdzierając się przemocą w ich intymność, czasem odnosiłem wrażenie, że jestem im potrzebny. Czy moja ulotna obecność pomogła niektórym przełamać barierę wyobcowania i lęku, który odstrasza od nieszczęśliwych? Nie mam pojęcia. Wiem tylko, jak wiele żalu mieli potem do mnie ci, do których nie zdołałem dotrzeć.

„A może chciał też pokazać, że ludzie przeczuwają to, że zbliża się kres ich ziemskiego pielgrzymowania”. Nie, Drogi, Anonimowy Recenzencie. Nie wiedziałem, co spo-

tką mnie za drzwiami tych domów. Nie miałem takiej tezy. Nie namawiałem, by szukali w obolałej pamięci takich właśnie szczegółów, które pozwolą mój zamysł uwiarygodnić. Ja tylko słuchałem. Zauważyłem jedynie, że po jakimś czasie mnie również zaczęło boleć.

Latam często. Bardzo często. Do boeingów i airbusów wsiada się jak do taksówki. Nie ma pretekstów do emocji. Coraz rzadziej pasażerowie biją brawo po udanym lądowaniu.

Często latam do Kijowa. Tam, na lotnisku Boryspil, pod płotem, z dala od portu lotniczego, dożywają swych dni polskie transatlantyki. Stoją równym rzędem, jeden obok drugiego, przemalowane na żółto-niebieskie barwy.

Sprzedaliśmy je Ukrainie, gdy przyleciały do nas z dalekiego Seattle, niezawodne i sprawdzone konstrukcje. Dziś już także Ukraińcy na nich nie latają. Czasem myślę, że może warto by odkupić choćby jeden egzemplarz Ila-62M, by następujące po nas pokolenia mogły do niego wejść, usiąść w niezbyt wygodnych fotelach i uruchościć wyobraźnię.

Moja odblokowuje się zawsze, ilekroć samolot wiozący mnie do domu podchodzi do lądowania od południa, kiedy robi łagodny nawrót od radiolatarni w Józefosławiu. Staram się siadać po prawej stronie. Widać wyraźnie pas wystrzyżony w lesie. Choć minęło dwadzieścia lat.

Kiedy książka była już wydrukowana, pierwszy egzemplarz podarował mi Wiesław Uchański, ówczesny i obecny prezes wydawnictwa Iskry. W książce był bilet z odręcznym dopiskiem z podziękowaniami, gratulacjami i nadzieją na kolejną. Minęło dwadzieścia lat i przyniosłem Wiesławowi Uchańskiemu tę samą książkę.

MAREK SARJUSZ-WOLSKI

Dlaczego? Moja odpowiedź jest banalna. Bo od kilku lat otrzymuję coraz więcej pytań, gdzie ją można kupić. Mówią, że nigdzie. Odpowiedź Wiesława Uchańskiego jest inna. Bo jest tam zapis rzeczywistości sprzed dwudziestu lat, o którym warto przypomnieć. O tamtych drobiazgach, emocjach i marzeniach. To komplement dla reportera. Nie mnie oceniać, czy prawdziwy.

Autor

Warszawa, 7 stycznia 2007 roku

Okęcie, 9 maja 1987 roku

10.07.18

Samolot: – Okęcie ground. Dzień dobry. Lot 50–55 na siedemnastce. Hotel na pokładzie, push-back prosimy i zapuszczanie silników.

Ziemia: – 50–55. Dzień dobry. Zapuszczajcie zero sześć–zero siedem już czas. Hotel się zgadza. Jaki kierunek do startu chcecie?

Samolot: – Trzy–trzy.

Ziemia: – Trzy–trzy. Zrozumiałem.

10.09.54

Samolot: – Okęcie ground. Lot 50–55. I kołowanie prosimy.

Ziemia: – 50–55 kołujcie alfą na trzy–trzy, przed dwa–dziewięć zgłóście się.

Samolot: – Okay. Alfą na trzy–trzy, przed dwa–dziewięć zgłosimy.

10.11.34

Ziemia: – 50–55 można przełować dwa–dziewięć.

Samolot: – Zrozumiałem. Możemy ciąć dwa–dziewięć.

Dziękuję.

10.12.53

Samolot: – Lot 50–55. Przed trzy–trzy jesteśmy.

Ziemia: – Możecie przeciąć trzy–trzy i zapiszcie zgodę z Warszawy do Nowego Jorku drogami planowymi. 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, sqok siedemnaście-zero trzy.

Samolot: – Lot 50–55. Mamy zgodę do Nowego Jorku drogami planowymi. Wychodzić i utrzymywać poziom dwa-osiem-zero ze zmianą na trasie. Po starcie w lewo na TMN i w TMN-ie przeciąć sto osiemdziesiąt lub wyżej, wyżej, sqok siedemnaście-zero-trzy.

Ziemia: – Zgoda.

10.15.42

Samolot: – Lot 50–55. Gotowi do zajęcia pasa.

Ziemia: – 50–55 możecie zająć pas i startować.

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

10.16.02

Ziemia: – 50–55. Po starcie kurs pasa na razie utrzymujecie i przyspieszone wchodzenie do poziomu czterdziestego, do przecięcia poziomu czterdziestego.

Samolot: – Lot 50–55. Zrozumiałem.

10.17.11

Samolot: – 50, my startujemy.

Ziemia: – Zgoda.

10.18.35

Ziemia: – 50–55 w powietrzu osiemnaście. Przejdźcie na zbliżanie sto dwadzieścia osiem coma osiem. Dziękuję. Do usłyszenia.

Samolot: – Dziękujemy, do miłego, 55.

10.18.52

Samolot: – Warszawa zbliżenie. Dzień dobry. Lot 50–55 po starcie z trzy-trzy.

Ziemia: – Czołem! Lot 50–55. Widzę po starcie. W lewo

skręćcie kurs dwa–dziewięć–zero, wchodząc do poziomu dwa–osiem–zero, TMA sto osiemdziesiąt lub wyżej. Samolot: – Lot 50–55. W lewo kręcimy na kurs dwa–dziewięć–zero i wchodzimy w dwa–osiem–zero, początkowo w TMA sto osiemdziesiąt i wyżej. Prawidłowo?

Ziemia: – Prawidłowo. Na trasę dwa–osiem–zero ze zmianą w TMA sto osiemdziesiąt lub wyżej.

Samolot: – Okay. Lot 50–55, na trasę dwa–osiem–zero w TMA lub wyżej. Dziękuję.

10.22.09

Samolot: – Zbliżenie. Lot 50–55. Mamy utrzymywać dwa–dziewięć–zero?

Samolot: – Utrzymywać dwa–dziewięć–zero cały czas?

Ziemia: – Tak, aż przetniecie poziom osiem–zero w górę. Po przecięciu osiem–zero kurs Tango Mike November.

Samolot: – Zrozumiałem. To aktualnie przecinamy osiem–zero i kręcimy w prawo na TMN. Lot 50–55.

10.24.28

Ziemia: – 50–55, do TMN-u pozostało jeszcze około dwudziestu siedmiu kilometrów.

Samolot: – Aktualnie poziom sto dwadzieścia w górę.

Ziemia: – Dziękuję.

10.26.04

Ziemia: – 50–55, do TMN-u pozostało dziesięć kilometrów. Czy panowie w przeciągu dziesięciu kilometrów przetniecie poziom sto osiemdziesiąt?

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

Ziemia: – Wchodźcie do poziomu sto sześćdziesiąt. Utrzymujcie ten poziom aż do Grudziądza.



Samolot: – No, my lecimy do Nowego Jorku, może zdążymy przeciąć te sto osiemdziesiąt.

Ziemia: – Panowie! Już nie zdążycie, bo do TMN-u pozostało tylko pięć kilometrów. 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.

Samolot: – Zrozumiałem. Zrozumiałem.

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

Samolot: – Zrozumiałem. Do miłego. Do usłyszenia.

Lot 50–55.

10.27.50

Samolot: – Warszawa. Pe radar. Dzień dobry. Lot 50–55.

Samolot: – 50–55. Przeszliśmy TMN o dwadzieścia siedem. Utrzymujemy poziom sto sześćdziesiąt i Grudziądz przewidujemy o czterdzieści.

Początek nagrania na rejestratorze MARS (tak zwana czarna skrzynka)

10.31.35

Ziemia: – 50–55, wchodźcie na trzysta dziesięć i błyskawicznie sto siedemdziesiąt przecięcie.

Samolot: – 50–55 zgłosimy. Do trzysta dziesięć wchodzimy.

Ziemia: – Błyskawicznie. Błyskawica to ma być.

10.32.10

Samolot: – Lot 50–55, przecinamy poziom sto siedemdziesiąt w górę do trzysta dziesięć.

Ziemia: – Okay i dalszy nabór swobodny.

Samolot: – Dziękuję.

Kabina: – Bogdan! Załóż słuchawki. Poczekaj, ja muszę na sekundę do toalety, bo, kurka, z moim pęcherzem...

– .....

– Co mamy im powiedzieć?

– .....

– U nas nie będzie chłodno czasem?

– Darłowo będzie?

– Trzyście, czternaście, pięćdziesiąt.

– O której Darłowo mówisz?

– Za piętnaście minut.

– No tak, więc...

10.40.10

Samolot: – Warszawa. Radar. Lot 50–55, przeszliśmy Grudziądz o trzydzieści dziewięć. Przecinamy poziom dwa–sześć–pięć w górę do trzysta dziesięć i Darłowo przewidujemy o pięćdziesiąt trzy.

Ziemia: – Okay. Dziękuję. Trzysta dziesięć zgłosicie i sqok sześć–jeden, sześć–jeden.

Samolot: – Okay. Trzysta dziesięć zgłosimy. Sqok sześć–jeden, sześć–jeden. Dziękuję.

10.41.28

Akustyczny sygnał przerywany sygnalizujący wyłączenie się autopilota.

10.41.30

Kabina: – Ej! Hermetyzacja!

10.41.32

Akustyczny sygnał dzwonka sygnalizujący rozhermetyzowanie się kabiny.