

Przepowiedziałem mu śmierć.

70 lat przemysłu lotniczego w Mielcu, to ciągłe pasmo zdarzeń i wypadków kilkudziesięciu tysięcy pracowników WSK i ich rodzin. Nie przesadzę twierdząc, że każda mielecka rodzina przeżywała wydarzenia w WSK, a na jej losy wpływ miało wszystko, co tam się działo. Wielu byłych pracowników WSK mogłoby snuć bardzo ciekawe opowieści lotnicze. Dotyczy to szczególnie pilotów, mechaników z branży lotniczej montażu ostatecznego W-56, wydziału 57 Start i Serwisu lotniczego. Większą część swojego życia spędziłem właśnie tam, w sercu tych wydarzeń w latach 1955-1983. Spisałem w swoich wspomnieniach wszystko co pamiętam. Jednak to, co przeżyłem, jest tylko małą częścią mieleckich wydarzeń w WSK, gdyż inni tych wydarzeń znają więcej. Niektóre postarałem się utrwalić w postaci nagrań i opisów.

Poniżej przedstawiam relację inżyniera pilota Tadeusza Pakuły, dotyczącą wypadku lotniczego płk Jerzego Rogowskiego na mieleckim lotnisku. Pragnę nadmienić, że Pakuła po studiach w Warszawie o kierunku lotniczym pracował w WSK na wydziale 57 Start, kolejno jako technolog, mistrz, kierownik W- 57 Start, pilot i szef mieleckich pilotów.

Wypadek wydarzył się podczas transakcji zakupu samolotów TS-11 przez Indie. Podczas pokazu akrobacji „Iskry” w Mielcu, na oczach wyższych rangą indyjskich wojskowych, pilot płk Jerzy Rogowski, po zakończeniu akrobacji chciał z fasonem przejść w locie plecowym nad lotniskiem. Niestety przy wyprowadzaniu z lotu plecowego zawadził skrzydłem o ziemię. Na oczach wielu ludzi, w tym komisji rozbił samolot i sam zginął. Nie zaszkodziło to jednak naszemu kontraktowi i Indie 50 samolotów TS-11 Iskra kupiły.

Tadeusz Pakuła, doświadczony pilot i naoczny świadek powyższego wypadku tak po latach relacjonuje.

Oglądałem tą akrobację. Kilka figur nie wyszło mu w powietrzu. Pętlę zewnętrzną jak robił nie wyszedł mu kierunek. Były to drobne uchybienia, których przeciętny obserwator nie zauważył. Przypuszczam, że był zmęczony, a popełnione błędy zdeprymowały go. Po zakończeniu akrobacji przeleciał nad lotniskiem w locie plecowym na wysokości około 30 metrów. Żeby odwrócić z tego położenia powinien wypchnąć drążek sterowy od siebie i dodać gazu, a on nie wypchnął, lecz tak odwracał. Kiedy zauważył że wytraca prędkość dodał gazu, a ponieważ samolot nie był na wznoszeniu runął prosto w ziemię obok pasa startowego. Samolot nie zapalił się.

Było mi niezmiernie przykro, opowiada Pakuła, gdyż wcześniej przepowiedziałem mu śmierć, a było to tak. Pewnego razu w Radomiu poleciałem z nim na akrobację. Odstawił taką akrobację nad Radomiem, że się w głowie nie mieści, jednak on przekraczał dopuszczalne prędkości i dlatego mu to wychodziło. Mało kto potrafił tak kręcić akrobacje, jak ten człowiek to robił. Było to efektowne, ale on przekraczał dopuszczalne prędkości. Ci co nie przekraczali to im nie wychodziło, a raczej wychodziło, ale o wiele gorzej. Miał taki zwyczaj, że rozhermetyzował kabinę. Było niesamowicie gorąco, a z niego lał się ciurkiem pot. Kiedy podchodziliśmy do lądowania nie wyszły klapy. Próbował Jurek u siebie i ja z drugiej kabiny. Bez skutku. Było zbyt wysoko do lądowania, więc krzyknąłem Jurek idziemy na drugi krąg. A on tak spokojnie odpowiedział.

- - - Ni h - -a.

I na siłę przyziemił, opuścił przednie koło i od razu pisk hamulców, pas coraz bliżej końca, pas się skończył i wpadliśmy w takie róże. Zatrzymał się, zakurzyło się, a ten z wieży co dowodził skwitował.

- - - Tak i ja potrafię.

Na to Jurek.

- - - Zdarza się.

Kiedy przyjechaliśmy do Mielca po skończonych lotach, przy wódce, w towarzystwie, gdzie był Piłat, prowadzący próby Kuc, z oficerów chyba Matuszek, on i kilku innych

powiedziałem przy wszystkich do Jurka.

- - - To nie jest latanie! Ty przekraczasz dopuszczalne prędkości. Ryzykujesz za bardzo. Mogłeś skrzydło urwać.

Na to on wygłosił mi teorię.

- - - Jak się masz zabić, to wyjdiesz stąd, poślizgniesz się na skórcie od banana i się zabijesz. A jak się nie masz zabić, to żebyś na plecach wylądował to się nie zabijesz.

Następnym razem poleciliśmy w Mielcu – kontynuuje Pakuła. Właściwie to wpakowano mnie do lotu z nim na siłę. Była taka sytuacja, że na jednym z oblatywanych samolotów Jurek w locie wojskowym stwierdził zbyt wysoką temperaturę gazów. Poleciał Gołębiowski i przekroczeń temperatury nie stwierdził. Poleciał ponownie Jurek i było źle. Chodziło o to, który ma rację, więc jako rozjemcę polecono bym z Rogowskim poleciał w drugiej kabinie. W Instrukcji Lotów było tak, że trzeba było prędkość trzymać na wysokości 6260 m, a temperatura gazów i oleju zapisywana była co pewien przedział. On jednak tej prędkości nie trzymał. Raz było trochę więcej, raz trochę mniej.

- - - O widzisz, widzisz temperatura jest za wysoka. Powiedział Rogowski.

- - - Tak ale prędkość jest 250 km, a nie 260. Skwitował Pakuła.

- - - Oj, będziesz się sprzeczał o 10 kilometrów, nie bądźmy drobiazgowi.

Oddał stery Pakule, a ten cały czas trzymał prędkość 260 km i przekroczeń temperatury nie było.

- - - Dobra, powiedział Rogowski. Dawaj stery.

Chyba się trochę zdenerwował, kontynuował Pakuła. Dałem mu stery, gdzieś na wysokości 11 tysięcy metrów, a on zrobił wywrót, postawił samolot w pion, ubrał gaz, wypuścił hamulce i taką pikę, aż do ziemi zszedł. Na małej wysokości wykonał wiraż, co on zawsze robił. Wysokość była około 30 metrów, a ja widziałem jeszcze kościół w Chorzelowie, a później już nic nie widziałem. Za chwilę później zobaczyłem pas startowy, po czym Rogowski wylądował.

Niedługo po tym byłem gdzieś na imieninach i wracając z żoną powiedziałem popatrz u Jurka się jeszcze świeci. Poszliśmy do domu wziąłem koniak i poszliśmy do niego, ale z gości jeszcze tylko Stępień był, no i Jurek z żoną i córką. Wyciągnąłem, pamiętam koniak, ale Jurek nie chciał pić.

- - - Nie mam zdrowia. Powiedział.

- - - Ty nie masz zdrowia? Zapytał Pakuła. Przecież w tym wirażyku, co założyłeś, to ja tylko pół wirażyku widziałem, a później nic nie widziałem, wzrok straciłem.

A Rogowski na to.

- - - Co myślisz, że ja to widzę, ja też nic nie widzę.

- - - Naprawdę Jurek nic nie widzisz?

- - - No pewnie, że nie. Ja tylko widzę, że przeciążenie duże, a później nie widzę. Odpowiedział.

- - - To jak ty na małej wysokości kosząc skrzydłem po krzakach nic nie widzisz, to ty się zabijesz. Tak powiedziałem dosłownie.

- - - Na to Jurek powtórzył swoją teorię o tym zabiciu na skórcie od banana, czyli o przeznaczeniu. Stwierdził Pakuła. Później było mi głupio, bo przepowiedziałem mu śmierć. Należy wyjaśnić, że w przeciążeniu do 6G, to jakiś czas się widzi, a później już się nie widzi.

Niedługo po tym były pokazy na których płk Jerzy Rogowski zginął.

Wypadków lotniczych w jednostkach wojskowych w Polsce było bardzo wiele, ale wiadomości o nich nie przedostawały się w tamtych czasach do wiadomości publicznej. Wcześniej w wypadku na „Iskrze” zginął Zbyszek Słonowski, potężny mężczyzna zwany słoniem. Nie będę w tym miejscu opisywał tego wypadku, gdyż zrobię to innym razem.

Teofil Lenartowicz.

Wrocław, wrzesień 2008