

IRYDY LOT W NIEZNANE

Samolot szkolno - bojowy I-22 „Iryda” roztrzaskał się w środę, 24 stycznia o ziemię we wsi Niedźwiedź pod Rykami o godz. 10.30. W katastrofie zginęło dwóch pilotów: 35-letni Tomasz Ch. i 32-letni Jan M. Godzinę później, o 11.30 w Ministerstwie Obrony Narodowej miał zostać podpisany kontrakt z Wytwórnią Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Mielec” S.A. na dostarczenie w tym roku trzech „Iryd” dla wojska.

W tej sytuacji, jak można się domyśleć, nie został podpisany. Według rachunku prawdopodobieństwa nastąpienie katastrofy na godzinę przed podpisaniem kontraktu było bliskie zera.

- Bardziej los nie mógł nas ukarać - powtarzają w Mielcu praktycznie wszyscy. - Katastrofa „Irydy” w bardziej niekorzystnym czasie dla przedsiębiorstwa nie mogła się dokonać

- Nie zawarcie kontraktu nie miało nic wspólnego z katastrofą - zapewnia Bogdan Ostrowski, dyrektor d.s. marketingu i rozwoju. -

Natomiast wszelkie spekulacje na temat jej przyczyn nie mają sensu. Poczekajmy na wyjaśnienia specjalnej komisji, która bada sprawę

Przedsiębiorstwo reprezentuje w niej Piotr Rudny, dyrektor d.s. technicznych Zakładu Lotniczego. To bardzo dobry fachowiec.

Na miejscu katastrofy była znaczna część kierownictwa Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. Dyrektor naczelny Wiesław Pastuła, kilku jego zastępców i dyrektorzy Zakładu Lotniczego. Większość z nich jest znowu poza Mielcem.

Pozostali unikają rozmowy na ten temat. Marek Woszczyński, dyrektor d.s. produkcji w Zakładzie Lotniczym dziwi się, że aż kilku dziennikarzy dotarło na miejsce katastrofy, które otoczyło wojsko.

- *Niczego nie powiedziałem im, inaczej nie mogę traktować dziennikarzy ze „Sztandaru” - ucina rozmowę. –*

Wojsko prosiło nas do nieudzielania żadnych wywiadów i powstrzymania się od jakichkolwiek wypowiedzi na ten temat. Proszę mnie zrozumieć, jestem zobowiązany do zachowania tajemnicy.

Ze strzępków rozmów z różnymi pracownikami można wywnioskować, że dyskutuje się o trzech możliwych wariantach przyczyn katastrofy.

Wariant pierwszy:

Wina pilota

Jest mało prawdopodobną przyczyną katastrofy. Pilotował „Irydę” Tomasz Ch. jeden z najlepszych pilotów w Polsce, wielki zwolennik „Irydy”. W Mielcu był bardzo częstym gościem i znał samolot, jak własną kieszeń. Jego uwagi konstruktorzy bardzo brali sobie do serca. Jedyne błęd jakiego mógł popełnić, to coś mogło go podkusić, aby jednocześnie wystrzelić z kilku rakiet naraz. Wtedy rzeczywiście samolot mógłby kilka razy przefikołkować się w powietrzu. O tym opowiadają świadkowie katastrofy.

- *Ale tego błędu na pewno nie zrobił - zaraz dodają. - Ta sztuczka nie udała się dotychczas nikomu na świecie na żadnym z samolotów i o tym Tomasz Ch. doskonale wiedział.*

- *Na pewno nie była to wina pilota - pada konkluzja przy rozpatrywaniu tego wariantu.*

Wariant drugi:

Wina producenta

Mogło się zdarzyć, że - z bliżej niewyjaśnionych powodów - jeden z dwóch silników samolotu nagle, gwałtownie przestał pracować. Wtedy również „Iryda” by się przefikołkowała. Ale destabilizacja lotu samolotu byłaby możliwa tylko wtedy, gdyby drugi silnik pracował na pełnych obrotach. Tylko to mogłoby wywołać niszczycielską siłę odśrodkową. Ale czy naprawdę jeden z silników zawiódł? „Iryda”, która uległa katastrofie, była wyposażona w turboodrzutowe silniki SO-3 produkcji WSK PZL Rzeszów. Uchodzą one w swej klasie za jedne z najlepszych na świecie. Wydają się być niezawodne. Gdyby było inaczej „Iskry”, które są w nie wyposażone padałyby jak muchy. Jedyłą ich wadą jest to, że są zbyt małej mocy.

Co jeszcze mogło się stać? Pracownicy pracujący przy „Irydzie” wierzą, że doskonalszej konstrukcji nie ma. Analizują detal po detalu, który wykonują. Nie chcą myśleć, że coś mogli zawalić. Różne myśli przychodzą im do głowy. Może ktoś materiał jakiegoś detalu zastąpił na inny, mniej wytrzymały? Wykluczają i tę ewentualność.

- Boże, aby się nie okazało, że to wina producenta - modlą się. - Trudno byłoby nam żyć z krwią na sumieniu.

Wariant trzeci:

Sabotaż

Dla wielkich pieniędzy zawsze znajdują się ludzie, którzy są w stanie zrobić każde świństwo. Dlatego są tacy w Mielcu, którzy uważają, że katastrofa wydarzająca się na godzinę przed podpisaniem kontraktu, nie mogła być przypadkowa. Rezygnacja z zakupu Alpha-Jeta przez MON przebiegała przecież w atmosferze skandalu. Minister obrony narodowej, Zbigniew Okoński do końca upierał się przy ich zakupie. Zmienił zdanie dopiero pod naciskiem strajku w Mielcu i opinii publicznej. Tłumaczył, że został wprowadzony w błąd przez swych doradców.

- Ale czy ci, którzy chcieli na siłę sprzedać Polsce Alpha-Jety, dali za wygraną? – padają retoryczne pytania. -

Kto i za jakie pieniądze podjął się tego zadania? Czy jeśli był to sabotaż, nie zostanie objęte tajemnicą, aby do reszty nie kompromitować wojska? Komu wtedy przypadnie rola kozła

ofiarnego?

Zwolenników sabotażu przybyło po opublikowaniu przez środki masowego przekazu informacji o czwartkowej katastrofie wojskowego samolotu do wstępnego szkolenia „Orlik” pod Warszawą produkowanego przez PZL Okęcie.

- Obie katastrofy, które wydarzyły się dzień po dniu uderzają w cały polski przemysł lotniczy - zgadzają się wszyscy w Mielcu. -

Oba samoloty nawzajem się uzupełniają. Czy to tylko nadzwyczajny zbieg okoliczności?

- Nie należy wiązać tej katastrofy z tą, która się wydarzyła w 1987 r. - mówi Danuta Bogdan, rzeczniczka prasowa WSK „PZL-Mielec” i naczelna Głosu Mielca. - Tamta „Iryda” była prototypem i poza nazwą niewiele ma wspólnego z tą, która uległa katastrofie w środę.

Daremne żale

Ale po tej katastrofie ludzie są bardziej smutni, zawiedzeni tym, że ich samolot nie zapewnił bezpieczeństwa tym, którzy w nich lecieli.

- Najgorsze, że w tej katastrofie zginęli ludzie – mówi przewodniczący Związku Zawodowego Przemysłu Elektromaszynowego „PZL-Mielec” Aleksandr Korpanty.

- Życia pilotom nikt nie wróci, niezależnie od przyczyny katastrofy.

Śmierci pilotów żałuje również przewodniczący Komisji Zakładowej „Solidarności” w WSK „PZL-Mielec”. Jan Płatek.

- Zanim udałem się do prezydenta Wałęsy ratować „Irydę” wypytywałem pilotów, jak się im lata na tym samolocie, czy czują się w nim bezpiecznie? - opowiada przewodniczący Płatek. - Chwalili go. Kto powie większą prawdę o samolocie niż ci, którzy na nim latają? Nie mogą kłamać, bo od tego, jaka jest maszyna, zależy ich życie. Pojechałem do Lecha Wałęsy w

delegacji ratującej produkcję „Irydy” z czystym sumieniem. Tak przynajmniej mi się wydawało.

- *Szkoda pilotów, szkoda samolotu* - mówi Józef Mazurkiewicz, były przewodniczący Komitetu Strajkowego w obronie „Irydy”, przewodniczący „Solidarności” w Zakładzie Lotniczym. - *Kiedy dowiedziałem się z radia o katastrofie i śmierci dwóch wysokiej klasy pilotów, stanęła mi łezka w oku. Wracalem akurat samochodem z delegacji. Teraz myślę o tym, aby to co się wydarzyło nie wpłynęło na losy produkcji „Irydy”, aby przyczyną katastrofy nie była wina producenta. Proszę mi wierzyć, że to naprawdę dobry samolot*

Przewodniczący Korpanty wrócił z Warszawy. Od pośła Stanisława Janasa uzyskał potwierdzenie, że istotnie katastrofa nie była przyczyną wstrzymania kontraktu.

- *Powtórzyła się historia, którą mamy z wojskiem od kilku lat* - opowiada przewodniczący Korpanty. – Ekspertom wojskowym znowu coś nie odpowiadało, nasi konstruktorzy zgodzili się uczynić zadość ich życzeniom. W zamian za spełnienie warunków, które postawili przed samolotem, obiecali, że zamiast trzech samolotów, wezmą sześć. Oferta

dla zakładu wydała się atrakcyjna, tym bardziej, że mieleccy konstruktorzy mają pomysł na rozwiązanie problemu, który postawili przed przedsiębiorstwem wojskowi. W ten sposób „Iryda” stanie się jeszcze doskonalsza, niż jest. Z drugiej strony zamówienie sześciu samolotów, to już bardzo poważny kontrakt. Rzecz w tym, że nie wiadomo kiedy spłyną za nie pieniądze.

W 1996 r. MON miało zakupić trzy „Irydy”. Miało również zostać zmodernizowane do 1997 r. dwanaście, które już latały.

- *Wszystkie miały zostać wyposażone w taki sam, o większej mocy silnik* - wyjaśnia dyrektor Ostrowski. - *Miały zostać wymienione również inne urządzenia, aby dotychczas wyprodukowane „Irydy” nie różniły się od tych, które dzisiaj, po spełnieniu oczekiwań wojska produkujemy.*

Wszystkim żal jest pilota Tomasza Ch. Wszyscy wiedzą, że z jego zdaniem bardzo liczone się

w Sztabie Generalnym.

- *Co tu dużo mówić, ubył Mielcowi wpływowi sojusznik* - powtarzają związkowcy z obu konkurujących w WSK związków.

Tomasza Ch. znała bardzo dobrze Danuta Bogdan, rzecznik prasowy WSK „PZL-Mielec” i naczelna Głosu Mielca.

- *Był bardzo uśmiechnięty, wesoły, lubił żartować i było widać, że zna się na samolotach* - opowiada.

- *Zginął przyjaciel wielu z nas* - powtarza dyrektor Ostrowski.

Danuta Bogdan przygotowuje materiał do najbliższego numeru „Głosu Mielca” o katastrofie.

- Nie będzie w nim żadnych spekulacji - zapewnia.

Nie chce spekulować o przyczynach katastrofy również Marek Potapowicz, jeden z konstruktorów „Irydy”.

- Prawdopodobieństwo zaprzestania pracy obydwu silników jednocześnie jest *znikome* - zapewnia.

- *Samolot ten przelatał ponad 2 tys. godzin, przeszedł wszystkie niezbędne próby i badania, jakie powinien przejść przed dopuszczeniem do lotu i dotychczas spisywał się* □ *według pilotów dobrze* - dodaje. - *Konstrukcja przeszła więc mocną weryfikację.*

Dyrektor Ostrowski obawia się sytuacji, że wina będzie po środku: pilota i producenta.

- Zadaniem producenta jest takie usunięcie przyczyny katastrofy, aby nigdy się już nigdy się ona nie powtórzyła - przypomina. - W takim przypadku weryfikacja samolotu może się znacznie wydłużyć i wszystkie dotychczas wykonane „Irydy” mogą na kołkach stać bardzo długo. Wznowienie ich produkcji też mocno by się przedłużyło.

Dyrektor Ostrowski podczas rozmowy najczęściej używa zwrotu: - Przyroda zweryfikuje każdą maszynę.

- *Szkoda, że pilotom, którzy zginęli nie można przywrócić życia* - powtarza po raz kolejny na koniec - *Na obu pogrzebach na pewno będą delegacje przedsiębiorstwa*

Henryk NICPOŃ

PS. W 1987 r. pod Radomiem rozbił się prototyp "Irydy" 1 ANP O1-02. Stwierdzono wówczas 18 wad, m.in. usterzenia samolotu. Program „Iryda” wstrzymano po tej katastrofie na kilka lat.