

POWIAT

Ostatni lot młodych pilotów

Czwartek, 2 marca 1989 rok, godzina 12.43.

Młody pilot Anatolij Zigolenko ósmy raz wsiada do samolotu typu MiG-25RU, zajmuje miejsce w drugiej kabinie. W pierwszej Wiktor Grinik, jego nauczyciel, doświadczony pilot i dowódca klucza 3 eskadry lotniczej. To ich ostatni lot. Po kilkunastu minutach obaj giną na polu w Starym Otku. 22 lata po tragedii powstała nowa hipoteza na temat przyczyn wypadku

22-letni Anatolij i 32-letni Wiktor wystartowali z lotniska w Skarbmierzu, to miał być szkoleniowy lot na MiG-u 25 RU, o numerze bocznym 62. Pogoda była dobra, nic nie zapowiadało dramatycznego zakończenia.

Robert Hes z Jelcza-Laskowic od kilku miesięcy poświęca każdą wolną chwilę, aby dowiedzieć się dlaczego doszło do tragedii i jak wyglądały ostatnie chwile lotu. Pasjonat porozwieszał w Oławie i okolicach ogłoszenia za prośbą o pomoc. - *Poszukuję osób, które widziały tę tragedię i wiedzą, jak zachowywał się samolot w ostatnich sekundach lotu* - mówi. - *Liczę się najdrobniejszy szczegół, tutaj wszystko ma znaczenie...*

Pamiętaj...

Przez tygodnie nie było żadnego odzewu. Robert powoli tracił nadzieję. W dotarciu do pierwszego świadka pomógł Jan - pasjonat historii, który znalazł apel na jednym z forów. Wiedział, że w wieżowcu na Chrobrego mieszka Józef, który widział, jak MiG rozbił się na pobliskich polach. Odwiedził świadka i spisał jego wspomnienia. Relację wysłał do Roberta. - *Samolot leciał od strony miasta, tuż nad wieżowcem, z trudem utrzymywał kurs, tylna część odchylała się w poziomie od toru lotu, to w lewo, to w prawo. Tuż nad ziemią jeszcze zrobił lekki skręt w lewo i zwał się, ginąc w kłębach ognia i czarnego dymu* - wspomina Józef.

Po tym, co zobaczył, natychmiast pojechał rowerem na miejsce tragedii. Na polu płonęły porozrywane szczątki samolotu, na krzakah

Tajemniczy „ładunek 20



arch. Sergiej Bazverkiy

Kapitan Wiktor Michajłowicz Grinik, zginął mając 32 lata

wisiał spadochron, a obok leżał pilot.

- *Był odwrócony twarzą do ziemi, cały ubrudzony sadzą, wyglądało, że żył, mówili do niego, ale nie reagował* - wspomina. - *Kilkadziesiąt metrów dalej leżał drugi, jeszcze przypięty do fotela, białego w ziemię. Nie żył. Przyjechały karetka i milicja...*

Pół godziny później przyjechał radziecki śmigłowiec, żołnierze obstawili teren, ekipy techniczne zbierały części samolotu.

Jakiś czas później odezwali się kolejni świadkowie. Krzysztof mówił, że 2 marca jego brat robił zakupy i widział, jak MiG przelatywał nad wieżowcem, w pobliżu dworca PKS. Potwierdził, że leciał zdużwając nisko i widać było, że pilot walczy z maszyną. Działo się nad miejscem, gdzie teraz stoi plac zabaw. - *Przyjechał plakatów wyborczych natknął się też Adam, który w 1989 roku miał 16 lat i tego dnia bawił się z kolegami na boisku przy Szkole Podstawowej nr 2. Pamięta dokładnie, że samolot zostawiał czarną smugę dymu i leciał prosto na wieżowce, stojące nad Odrą. Tuż za pierwszym odchylił się w prawo, a za kilka sekund rozbił. Adam pojechał w to miejsce rowerem, spotkał po drodze rolnika, który pracował na pobliskim polu. - *Dokładnie opisał chłopakowi, skąd nadleciał MiG* - mówi Robert Hes. - *Od razu pobiegli do pilota, zapiętego w fotelu katapultowym, nie było widać krwi ani obrażeń zewnętrznych. Zdjeli mu hełm i próbowali wyczuć tętno. Rolnik podobno wyczuł słaby puls, Adam już nie. Ciała pilotów zabrano do śmigłowca, który odleciał w kierunku Brzegu.**

Robert prowadził swoje śledztwo również w internecie, kosztowało go to wiele nieprzespanych nocy, ale było warto. Znalazł artykuł z 2000 roku rosyjskiego dziennikarza gazety „Aviamaster”, który dotarł



arch. Oksana Zigalenko

Porucznik Anatolij Olgierdowicz Zigolenko, zginął mając 22 lata. Pół roku przed katastrofą ukończył z wyróżnieniem wyższą szkołę lotniczą

do akt wojskowych i raportu powypadkowego. Szczegółowo przedstawił, co się działo z samolotem do chwili katastrofy. Na podstawie tego opisu i relacji świadków z Rosji, Ukrainy i Oławy, Hes stworzył swoją hipotezę, która w znacznym stopniu różni się od przedstawionej dwadzieścia lat temu. Wówczas przypuszczano, że powodem katastrofy była awaria i płonący silnik. Niektórzy mieszkańcy mówili, że widzieli jak MiG palił się w locie i gubił elementy. Działo się nad miejscem, gdzie teraz stoi plac zabaw. - *Potwierdza to Władimir Kaczanowski, który badał przyczyny wypadku.*

Zagadkowe sześć sekund

Na początku ćwiczeń 22-letni porucznik Anatolij prawidłowo wykonywał polecenia swojego instruktora. Zrobił zakręty, górkę i nurkowanie. Problemy zaczęły się w 16 minucie, wtedy popełnił pierwszy błąd. Zbyt energicznie wprowadził samolot w prawy zwrot bojowy. - *Zigolenko był przyzwyczajony do zwrotnych maszyn, jak MiG-21 i MiG-23, na których się uczył* - mówi Robert. - *MiG-25 miał lecieć szybko i prosto, do tego był skonstruowany, latało się nim zupełnie inaczej. Młody pilot wykonał manewr gwałtowny i bezpowiązania z tempem wzrostu obrotów silników. Zabrakło ciągu, maszyna nie mogła się rozpędzić i zamiast naboru wysokości, zaczęła intensywnie tracić prędkość i przepadać. W ciągu 12 sekund prędkość spada z 780 do 405 km na godzinę. Samolot stał się niestateczny i będąc w zakręcie, zaczął się ślizgać na prawe skrzydło, grożąc przeciągnięciem...*

Młody pilot próbował skontrolować przechylenie maszyny,

Szczegółowe informacje o katastrofie samolotu na stronie www.mig25.netpak.pl



Robert Hes z Jelcza-Laskowic od kilku miesięcy zbiera informacje o zmarłych pilotach i przyczynach wypadku z 1989 roku. 20 lutego w pobliżu miejsca katastrofy umieścił tabliczkę upamiętniającą to wydarzenie. - *Chcę, żeby ludzie wiedzieli, że tutaj zginęło dwoje młodych ludzi* - mówi.

ale popełnił kolejne błędy i MiG wpadł w korkociąg. Wówczas można było uratować sytuację, pozwalając na to odpowiedni zapas wysokości. Instruktor mówił Zigolence, co powinien zrobić. Niestety, nie udało się. Grinik przejął stery, próbował jeszcze wygrać z maszyną. Na 25 sekund przed zderzeniem zasygnalizował uczniowi, żeby przygotował się do katapultowania. „Odwinął” korkociąg, ale samolot był już za nisko, aby nabrać prędkości i zacząć wznoszenie. - *Ciągając za sobą smugę spalin, z wielkim rykiem silników leciał nad miastem* - opowiada Robert. - *Grinik zrozumiał, że maszyna go nie słucha i wszystkie dalsze działania są bezcelowe, zameldował kierownikowi lotów: „Dwieście szesnasty, w pierwszej strefie spadliśmy w korkociąg, katapultujemy się”.*

Zanim pociągnął za dźwignię, minęło sześć sekund. Gdyby piloci katapultowali się od razu po meldunku, prawdopodobnie przeżyliby. Dlaczego czekali jeszcze sześć sekund? To pytanie nie daje spokoju Robertowi, wciąż zastanawia

się, co było powodem opóźnionej decyzji? Kiedy wspomina tę sytuację, na chwilę milknie i myśli. Do tego zdarzenia podchodzi bardzo emocjonalnie, doskonale zna zasady postępowania w takich sytuacjach, bo skończył szkołę lotniczą.



Pół roku po katastrofie przy drodze do Jelcza-Laskowic postawiono statecznik od Su-24. Ktoś zniszczył miejsce pamięci w 1996 roku