

- Siostra zapaliła nóż w miejscu katastrofy w 1990 roku.

„Ładunek 200”

Anatolij chciał iść w ślady ojca, lotnika. Był bardzo zdolny, pół roku przed katastrofą ukończył z wyróżnieniem wyższą szkołę lotniczą, w której był dowódcą grupy. Jesienią 1988 roku przyjechał do Polski i przydzielono go do pułku w Brzegu. Służył tutaj pół roku. Koledzy ciepło go wspominali. Często brał na siebie winę za ich szkolne wybryki.

Kapitan Wiktor Grinik urodził się w 1957 roku na Ukrainie. Skończył tę samą szkołę, jak jego podwładny. Miał żonę i dwie córki. Robert znalazł w internecie kolegów Wiktora, którzy doskonale go pamiętają. Wspominają też tragiczny dzień. - Młodszy pilot przepadł w płaski korkociąg, zwany „łuskiem kłosa”, a Wiktor ciągnął do końca, próbował ich wyprowadzić do poziomu - mówi jeden z nich. - Zmarł na oczach Polaków, którzy przybyli z miasta i sąsiedniej wsi, które próbował ochronić, aby nie było jeszcze większej tragedii. Kiedyś, przed tym lotem, siedziałem z nim przy stole w Brzegu. Dwa razy wysłaliśmy postawców po piwo z 20-litrowymi kanistrami. Wiktor miał gitarę, był w centrum zainteresowania. Miał jechać do ZSRR na urlop. Ale niestety... Widziałem, jak na lotnisku siedział Mi-8 z ich ciałami na pokładzie. Potem wysłali „ładunek 200” (kodowa i żargonowa nazwa transportowej trumny, z ciałem poległego żołnierza) do ZSRR.

Aleksander Karaś zapamiętał Wiktora jako dobrego człowieka, energicznego i aktywnego. - Troszczył się o podwładnych i nie bał się bronić swojego punktu widzenia przed przełożonymi - mówi. - Kiedy przyszedł do naszego pułku, mnie i mojego przyjaciela Fiedię przełożeni mieli na celowniku. Dowódca

pułku nakrył nas, jak zlewa- liśmy „Massandrę” (roztwór spirytusu z wodą 50 na 50, stosowany w instalacjach chłodzenia bloków wyposażenia radioelektronicznego oraz w instalacji przeciwoblodzeniowej wiatrochronu kabiny pilota). Witia zaraz po przybyciu do pułku zaczął pisać do przełożonych prośby w naszej sprawie, żeby cofnęli karę i zezwolili na awans do starszych lejnantów. Przekonywał dowódcę pułku i szefa wydziału politycznego, że „zrozumiel- śmy swój błąd, poprawiliśmy się i jesteśmy godni”. I dopiął swego! Po ośmiu miesiącach przyszedł awans. Witia kochał pracę pilota...

Robert mieszka w Jelczu-Laskowicach od kilku lat, ale o pomniku pilotów dowiedział się przez przypadek. Kiedy rozpoczął dochodzenie i pierwszy raz przyszedł na miejsce tragedii, był zdziwiony. Nie przypuszczał, że ktokolwiek wspomina tych pilotów. - Myślałem, że będę jedynym, na szczęście się pomyliłem - mówi. - Kapelusze od zniczy dały mi nadzieję, że ktoś myślał tak jak ja i wciąż pamięta.

Robert spotkał się też z krytyką tych, którzy są uprzedzeni do Rosjan i uważają za skandaliczne upamiętnianie sowieckich pilotów. - Niektórzy źle to interpretują, ja nie stawiam żadnych pomników Rosjanom, po prostu zapalam zniczy w miejscu śmierci dwojki młodych ludzi - wyjaśnia. - Oddzielam od tego wszelką politykę i po prostu pamiętam. My, jako Polacy też chcemy, żeby za granicą ktoś dbał o nasze pomniki. Dużo świątłych Polaków umarło na obczyźnie i ktoś się opiekuje ich grobami i pomnikami. Rozumiem, że niektórzy mają uraz do Rosjan, bo na wojnie albo w czasach PRL-u stracili bliskich, ale nie można generalizować. To są tacy sami ludzie jak my i trzeba uszanować ich śmierć.

Trzy razy zniszczony

Robert prędko się przekonał, że walka z podziałem



20 lutego 2011, kilka minut po godzinie 13.00. Robert Hes postawił kolejny symbol pamięci o zmarłych pilotach. Czy tym razem ludzie uszanują miejsce tragicznych wydarzeń z 1989 roku?



MiG-25RU rozbił się 2 marca 1989 roku na polu w Starym Otoku

mi jest trudna do wygrania. Przelomowe w sprawie historii pomnika okazało się spotkanie z naszym kolegą redakcyjnym Przemysławem Pawłowiczem, pasjonatem historii. To on pierwszy opisał w „GP-WO” wypadek i od tego tekstu Robert rozpoczął dochodzenie. Miesiąc temu spotkał się z autorem i poznał historię pomnika, który stanął przy drodze, około pół roku po wypadku. Był to statecznik od samolotu Su-24, na którym umieszczono zdjęcia pilotów i napis w języku rosyjskim: „W tym miejscu zginęli śmiercią tragiczną dn. 2.03.1989, radziecki lotnik gwardii kpt. Grinik W.M. 1957-1989, por. Zigolenko A.O. 1967-1989. Ceną swojego życia nie dopuścili do zderzenia samolotu nad miastem Olawa. Wieczna im pamięć!”.

Szybko ktoś wydrapał: „Napiszcie to po polsku, to ściągniemy czapki z głów”. Wedle życzenia pojawiła się nowa tabliczka z napisami w dwóch wersjach. Pawłowicz zrobił jedno pamiętkowe zdjęcie, ale obiecał sobie, że zrobi kolejne - lepsze. Nie zrobił, bo statecznik ukradziono pod koniec października 1996. Prawdopodobnie trafił na złom. Redakcja „Wiadomości Oławskich” zgłosiła to policji, ale sprawców nie znaleziono. Pawłowicz nie dał za wygraną i dzięki jego inicjatywie powstał kolejny pomnik. Głaz przekazał Stanisław Karpiński, dyrektor oławskiego „Wtórmetu”. Mi-

chał Węglowski, ówczesny przewodniczący RM i szef miejskiej ciepłowni, zorganizował ciężki sprzęt, który obsługiwał Józef Rożyński, zaś Stanisław Jaśnikowski przekazał marmur na płytę.

W 1997 postawiono kolejny symbol pamięci. Po tygodniu ktoś rozbił tablicę, a Pawłowicz znalazł ją w kawałkach kilka metrów dalej. - Tak wygląda nasza pamięć? - pytał retorycznie na lamach „WO” Jerzy Kamiński. Odpowiedział sobie za kilka lat. W 2000 roku zniknął też głaz. Naczelny naszej gazety pisał do zlodzieja: - Jeśli ukradłeś ten kamień, nieświadomy tego, czemu służył, i wrzuciłeś do swojego ogródka ku odblaskowi, oddaj! Jeśli wiesz już, że wzięłeś ten głaz z miejsca katastrofy, sumienie zawsze będzie ci o tym przypominać. Jeśli je masz...

Apel nie przyniósł efektu. Uchowal się tylko fundament, na którym kilka osób wciąż pali znicze. Robert długo zastanawiał się, zanim podjął decyzję o wizycie w redakcji. Wciąż zaznaczał, że nie chce być głównym bohaterem i nie chce, by eksponowano go na zdjęciach: - Zależy mi tylko na tym, żeby ci, którzy do tej pory nie wiedzą, co się tam stało, poznali prawdę. A ci tak bardzo uprzedzeni pomyśleli, że w tym miejscu zginęli młodzi ludzie, którzy mieli rodziny, pasje, marzenia, całe życie przed sobą i być może uratowali wielu olawian...

Nowy symbol pamięci

20 lutego, kilka minut po godzinie 13.00, Robert przyniósł zrobioną przez siebie tabliczkę, wbił ją tuż przy starych fundamentach pomnika i zapalił znicze. - Mam nadzieję, że dotrwa przynajmniej do 2 marca do kolejnej rocznicy - powiedział.

W głębi duszy wierzy, że tym razem mieszkańcy uszanują miejsce katastrofy. Planuje, żeby wspólnie z Prze-

mysławem Pawłowiczem znów zainicjować akcję i postawić tablicę „z prawdziwego zdarzenia”. Na razie postawił inny pomnik - w internecie, na stronie www.mig25.netpak.pl szczegółowo zrelacjonował każdy etap swojego dochodzenia. Umieścił również filmik z hipotezą, jak wyglądały ostatnie minuty lotu. - To taki symbol pamięci w internecie, którego nikt nie zniszczy, nie potamie ani nie obejrze czerwona farba - dodaje.

2 marca minęły 22 lata od wypadku na polach w Starym Otoku. Życie rodzin młodych pilotów tego dnia zmieniło się nieodwracalnie. Oni nigdy nie zapomną. - Wiem, że bliscy Anatolija i Wiktora przyjechali tu specjalnie, żeby zapalić znicze - opowiada Robert. - Pewna pani napisała mi, że jesienią 1989 roku jechała porannym autobusem z Olawy do pracy w Jelczu-Laskowicach. Na dworcu wsiadło dwoje rosyjskojęzycznych starszaków. Babunia w chusteczce i dziadzius, oboje wyglądali jak postacie z bajki. Przy pomniku lotników przed Starym Otakiem poprosili kierowcę, aby się zatrzymał. Jak wystąpił, zauważyła w rękach babci „zmeżony” już bukiet z kolorowych ogrodowych kwiatów. Pamięta ten ścisk w gardle i łzy napływające do oczu, bo widać albo rodzice, albo dziadkowie jednego z lotników, którzy przyjechali gdzieś z dalekiej Rosji na miejsce, w którym zginął ich najbliższy.

Każdy ze świadków, którzy w chwili wypadku byli w okolicy, pamięta dokładnie, co wtedy robił i gdzie był. Każdy zaczyna wspominać od słów: - Robilem zakupy, grałem w piłkę, pracowałem w polu, zmywałam naczyńia, prowadziłem lekcje, jechałem do pracy...

Ja też pamiętam, miałam wtedy pięć lat i bawiłam się w swoim pokoju, w wieżowcu, nad którym przeleciał radziecki samolot...

AGNIESZKA HERBA
powiatowa@gmail.com

00”

a później był w wojsku, też w lotnictwie. Podkreśla, że przeżyliby, gdyby katapultowali się na granicy 4.000 metrów, jak zaleca instrukcja pilotażu MiG-25, ale oni wciąż walczyli o odzyskanie kontroli nad samolotem. Nawet gdy zdali sobie sprawę, że to się nie uda, wciąż pozostawali w samolocie.

- Każda sekunda oznaczała życie lub śmierć, a oni zwlekali - mówi Robert. - Może kapitan chciał się upewnić, że samolot nie spadnie na tereny zabudowane? Może to była ostatnia próba uratowania samolotu? A może jedno i drugie? Te kilka sekund na zawsze pozostanie zagadką. To co dla ekspertów oznaczało błędną decyzję, dla wielu mieszkańców Olawy mogło oznaczać dalsze życie. MiG-25 był długi na 22 metry, to ponad siedem pięt w pionie, ważył 30 ton i miał zbiorniki zapelnione 10 tysiącami litrów paliwa. Gdyby uderzył w wieżowiec, zginęłyby setki olawian...

Spadochron Anatolija Zigolenki otworzył się około 50 metrów nad ziemią, niestety podmuch potężnej eksplozji spalił go i młody pilot uderzył o ziemię. Wiktor Grinik został w swoim fotelu, spadochron napelniał się dopiero po uderzeniu w grunt.

Robert chciał się dowiedzieć jak najwięcej o pilotach. Porozsyłał setki maili do pasjonatów lotnictwa, których znalazł na rosyjskich forach internetowych. Odpowiedziało kilka osób, wśród nich ta, która zdobyła kontakt do młodszej siostry Anatolija. Kobieta przelała Robertowi zdjęcia brata i napisała o nim kilka słów. - Bardzo go kochała, wspomina, że był uśmiechnięty i pogodny, kiedy zginął wszystko się zmieniło - mówi Robert.



W 1997 roku postawiono kolejny symbol pamięci. Tydzień później ktoś rozbił tablicę, a w 2000 roku ukradziono też głaz

Przemysław Pawłowicz

Agnieszka Herba