

NIE PIERWSZY TO WYPADEK

Wszyscy Polacy, gdziekolwiek by nie żyli, podobnie jak ludzie dobrej woli na całym świecie, wtrząśnięci są katastrofą samolotu PLL LOT pod Warszawą w dniu 9 maja br. i śmiercią 183 osób.

Katastrofy lotnicze zdarzają się na całym świecie. Ale ta kolejna, wielka polska katastrofa lotnicza, jest jakoś szczególnie tragiczna. Trzeba znać Polskę i naszą polską biedę, żeby wiedzieć ile nadziei pokładają ludzie w podróży na Zachód, zwłaszcza do USA. Latami ciuła się na bilet, jeśli nie można go otrzymać od krewnych. (...) Szczęśliwca lecącego na Zachód odprowadza się całą rodziną, bo to wręcz święto. Wszyscy go dotykają nabożnie, za chwilę bowiem będzie oddychać innym powietrzem...

Stąd też katastrofa i śmierć "szczęśliwców" jest ciosem dla ludzi, krewnych, bliskich i znajomych po obu stronach Atlantyku. W tragedii podwarszawskiej jest jednakże i inny aspekt. Nieszczęśliwy IŁ-62 był samolotem produkcji sowieckiej. Jego pobratymiec, "Kopernik", również rozbił się pod Warszawą wiosną 1980 r. powracając z Nowego Jorku. Zginęło wówczas 87 osób.

Miałem znajomych w LOT, w obsłudze technicznej samolotów też, co się rzeczy wywoływało różne rozmowy na temat samolotów w eksploatacji. Podczas moich podróży samolotem TU-134 słyszałem różne interesujące rzeczy. Np. że jeden TU-134 czeka przed rejsem na powracający samolot tego samego typu. Po co? Bo brakowało części zamiennych i trzeba było w pośpiechu wymontować z rozgrzanego samolotu i zamontować do tego udającego się w rejs. Na tym nie koniec... Ponieważ sowiecki producent z reguły nie dostarczał przewidzianych kontraktem części zapasowych, to LOT w swoich warsztatach dorabiał do TU-134 około 240 nieatestowanych części i zamontowywał je z braku innego wyjścia...

Co gorsze, lotniska obce z reguły nie mają części zapasowych do samolotów sowieckich (nawet ich nie ma w "bratnich krajach"). Zdarzyło mi się raz w Zurychu być świadkiem rozmowy kapitana TU-134 z przedstawicielami linii, w której twierdził, że ma awarię, części potrzebnej brakuje, a trzeba wracać do Warszawy. Zaryzykował... Jakoś dolecieliśmy. Mimo wszystko, rejsów samolotami LOT do przyjeźnych nie zaliczałem. (...)

Bedac attache handlowym w

albo leasing i stąd ich zainteresowania Polską. Warszawa jednak milczała. Podczas służbowego pobytu w Warszawie rozmawiałem z gen. Jaruzelskim w dniu 22 czerwca 1981 r. Podniosłem omawianą sprawę. Generał zbył ją milczeniem. Ale nawet gdyby chciał, to też by nic nie zrobił...

I w taki właśnie sposób toczą się sprawy LOT. To nie ważne, że wszyscy o tym wiedzą. Tak ma być i basta!

Nie wiem, jakie były konkretne przyczyny awarii i katastrofy w dniu 9 maja br. Być może o prawdziwych przyczynach nie dowiemy się nigdy, podobnie jak to miało miejsce w przypadku katastrofy "Kopernika". Otóż po tamtej tragedii powołano specjalną komisję rządową dla zbadania jej przyczyn. Przybyli też eksperci sowieccy. Jak mi potem relacjonowano sprawę, ci ostatni oświadczyli krótko, że przyczyną katastrofy był błąd pilotażu. Polska strona zaprotestowała, ale bez skutku. Sowietci obrazili się i wyjechali. Tymczasem dochodzenia wykazały, co następuje:

Wał korobowy, na którym umieszczone są łopatki wirujące (widoczny "wiatrak" w silniku) był niechlujnie obrobiony w sowieckiej fabryce. Dla zmniejszenia jego wagi był on wewnątrz drążony. Ale tokarz nie przestrzegał wymaganych tolerancji i tuleja korbowodu była za cienka. Materiał uległ zmęczeniu po wielogodzinnym rejsie i zoczyłnie ukreślił się w miejscu nasadu łopatek. Łopatki przebiły osłonę silnika, przebiły ogonową część kadłuba i zniszczyły urządzenia sterownicze. Samolot runął w dół...

Potem prześwietlono Roentgenem pozostałe wały korbowe w innych IŁ-62. Znalaziono podobne usterki i wymieniono wały na czas...

Samoloty sowieckie znane są z awaryjności. Wielu polskich pilotów wojskowych wie o tym doskonale. O awaryjności samolotów sowieckich przekonują się teraz Hindusi, którzy kupują wiele, nawet najnowocześniejszych MiG-ów. Płacą oni przynajmniej mało. Polska płaciła drogo.

Nie chodzi nawet o to, że samoloty kosztują drogo, są nieekonomiczne, zbyt głośne i zbyt-

TRADING
składa wy
współcz
ofial
katastr
Pols
Lotniczy
9 ma

ZEROWA EUROPA

Problem rakiet nuklearnych stacjonowanych w Europie składania do niniejszych wynurzeń. Przez ostatnich kilka lat przywódca europejski z niechęcią akceptowali amerykańskie rakietki, które miały ich bronić przed nuklearnym atakiem...

nie posiada takich rakietki należałoby je dopieć lub przerabiać z innej wadzy jakichkolwiek napotykałoby na drodze ze strony "pacyfistów". Lepszym rozwiązaniem byłoby...

do warszawy. Zaryzykował... Ja-
koś dolecieliśmy. Mimo wszystko,
rejsów samolotami LOT do przy-
jemnych nie zaliczałem. (...)

Będąc attache handlowym w
USA w latach 1962-66 miałem
wstępne rozmowy z przedstawi-
cielami Douglasa (chciałem coś
dla LOT zrobić). Byli zaintereso-
wani sprzedażem nam na bardzo
dogodnych warunkach samolo-
tów DC-8 i nawet DC-10 w
przyszłości. Warszawa jednak
nigdy nie chciała nawiązać choć-
by grzecznościowego dialogu z
firmą. Prof. Trąpczyński,
ówczesny minister handlu zagran-
icznego, na moje pytania o
przyczyny milczenia, odparł:

— To sprawa Układu Warsza-
wskiego...

To była prawda. Wiedziałem
już potem z całą pewnością, że
członkowie Układu Warsza-
wskiego traktują powietrzną
flotę cywilną jako rezerwę woj-
skowej floty powietrznej. Stąd
samoloty mają być standardowe,
czyli sowieckie (z reguły tej
wyłamała się częściowo Rumu-
nia). LOT w Polsce, podobnie jak
Aeroflot w ZSRR, jest w gestii de
facto, Dowództwa Wojsk Lotni-
czych. Dlatego Solidarność na-
trafiła na takie trudności, gdy
chciała wybrać własnego dyrek-
tora LOT... Nie wiedziano, że
musi nim być zawsze kadrowy
oficer lotnictwa wojskowego.

Podczas mego pobytu w Japo-
nii zainteresowałem sprawą Ja-
pończyków. Byli oni skłonni wy-
dzierżawić nam kilka samolotów
amerykańskich, gdyż mieli wyso-
ką nadwyżkę w obrotach z USA,
chcieli coś kupować na reeksport

drogo.

Nie chodzi nawet o to, że
samoloty kosztują drogo, są nie-
ekonomiczne, zbyt głośne i zbyt-
nio zanieczyszczają powietrze.
Każdy kto kupi sowiecki samo-
lot pasażerski — nie może się
potem doprosić części zamien-
nych. Słyszałem, że remont głów-
ny samolotu IŁ-62 w sowieckich
zakładach trwa... 14 miesiąc-
cy! Gdyby jeszcze remontowano
je dobrze...

Nie pierwszy to wypadek LOT.
Nawet najlepsi piloci i najbar-
dziej fachowa obsługa naziemna
nie nadrobią partactwa produk-
cyjnego sowieckich zakładów,
braku części, czy wręcz błędów
konstrukcyjnych. Jeśli samoloty
LOT latają w ogóle, to więcej jest
w tym przysłowiowego "cudu
polskiego" niż czegokolwiek in-
nego. Najgorsze chyba jest jed-
nak to, że olbrzymia większość
Polaków nie ma możliwości wybo-
ru. Może lecieć tylko LOT-em.
Ludzie więc będą latać i dalej
liczyć raczej na "cud polski" niż
na cud techniki.

Na zakończenie jeszcze jedna
uwaga. Osobiście wątpię, żeby
ZSRR był rad z ożywionego
ruchu pasażersko-turystycznego
między Polską i Zachodem, a
USA w szczególności. Tak się
dziwnie składa, że dwie kata-
strofy IŁ-62 LOT-u miały miejsce
na trasie Warszawa — Nowy
Jork. Czy to tylko przypadek?
Możliwe, że tak, ale przecież
świat jest pełen zagadek i dzi-
wnych wydarzeń...

ZDZISŁAW M. RURARZ

Przez ostatnich kilka lat przy-
wódca europejscy z niechęcią
akceptowali amerykańskie ra-
kiety, które miały ich bronić
przed nuklearnym atakiem so-
wieckim.

Z drugiej strony stosowano
odpowiednie naciski, aby konty-
nuować rozmowy genewskie w
sprawie demilitaryzacji Europy.
Wydawało się więc, że gdy padnie
jakaś konkretna, leżąca w zakre-
sie ich marzeń koncepcja —
przyklasną projektowi. Propozy-
cja taka padła, ale ze strony
sowieckiej i chociaż zakłada ona
koncepcję "zero", czyli likwidac-
ję rakiet nuklearnych, to jednak
wydaje się niektórym liderom
europejskim, że jest to zasadzka
Gorbaczowa. Uważa się, iż w
porozumieniu takim Europa po-
zostanie bez systemu zabezpie-
czenia (odwetu), a USA osiągną
potrzebne im cięcia deficytu bu-
dżetowego.

Zwrócić należy uwagę, że w
różnych propozycjach pada naj-
częściej taka sugestia, aby zli-
kwidować wszystkie rakiety da-
lekiego i średniego zasięgu, a
pozostawić rakiety krótkiego za-
sięgu od 500 do 1000 km. Czy
oferta taka jest do przyjęcia?
Wątpliwe. Otóż już sam fakt, że
rakiety te mają krótki zasięg
oznacza, że nie osiągną one
ZSRR, a nawet gdyby miały
sięgnąć Europy Wschodniej, mu-
siałyby być stacjonowane w
Niemczech Zachodnich. Kon-
centracja ich w jednym punkcie
ułatwiłaby przeciwnikowi ich
likwidację, czyli wystawiałaby
RFN na skoncentrowane pier-
wsze uderzenie. Ponadto — do-
dać trzeba, że NATO właściwie

napotykałoby na do-
ze strony "pacyfist-
Lepszym rozwiąz-
szym) byłoby zatrzy-
ilości rakiet Pershi
mahawk ze strony
kilku SS-20 ze s
Rakiety te mają śro-
stacjonowane w Eu-
stronach, no i na v
dek mogą osiągnąć
a więc stanowiłyby
wą lub jak się
określa dziś — po-
przeciwnika od ud

Niektórzy uważa-
pieczenie takie d
mane w rezerwie
kontynentalne, st
USA, które na w
ZSRR na Europę
odpalić w kierunk
zna też zakładać, z
się bezpieczna d
znajduje się pod p
solem ochronnym

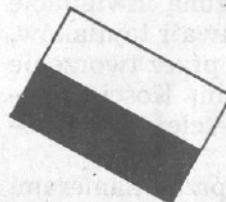
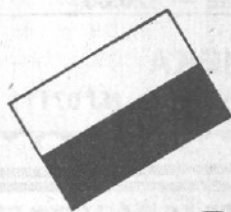
PLA

Obserwujemy o
cy usilne próby v
prawienia swego
nie międzynarod-
krokiem na tym
"pokojowa oferta
skiego" nazywan-
jatywą" lub "pl
skiego".

Projekt dotyc-
strefy europejskie
arnej i obejmowa
stwa jak Wschod
Niemcy, Czecho
Węgry, Belgię,
ksemburg i Danię
oferty gen. Jaruz
wić epicentrum
europejskiego. V
polska inijatyw
fragmenty ofert
która obejmuje s
arną od Atlantyk

W polskiej of-
wiona jest także
konwencjonalny
niem wielu obser-
dnich stanowią
groźenie uderze
Przewiduje się t
mechanizmów
strukturą "defen-
stronach. Niezal-
szego prowadzor
sekwentne prób
elementów więk
środków bezp
również rzetel
wszystkich poro-
niowych.

Propozycja ci-
dziej, że PRL ch



ROBERT CALLAN, ESQ.

Specjalista do spraw imigracyjnych

Sprawy amnestii • Azylu • Zielonych Kart • Wiz turystycz-
nych i studenckich • Wiz inwestycyjnych • Stały pobyt
• Zezwolenia na pracę • Tłumaczenia • Obywatelstwo
(Naturalizacja)

Mówimy po polsku — By appointment only

New York
718-630-9674

New Jersey
609-396-3800

NE Philadelphia
215-332-3900