

"Okruchy" cz.3

Z Babimostu

Kończąc Techniczną Oficerską Szkołę Wojsk Lotniczych w Oleśnicy Śląskiej do dyplomu technika mechanika dołożyłem dyplom kolejny - technika elektryka, skutkiem czego po promocji oficerskiej zostałem jeszcze technikiem elektrykiem a krótko potem dowódcą klucza osprzętu w pierwszej eskadrze dywizjonu technicznego babimojskiego, czterdziestego piątego pułku lotnictwa myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Tak mi się spodobało mocno propagowane wtedy hasło naszego dowódcy generała Freya - Bieleckiego „poznaj sprzęt i jego kaprysy”, że w maksymalnie krótkim czasie, to znaczy po dwóch latach służby w eskadrze, rzeczywiście znałem swój sprzęt tak, że już chyba lepiej nie można było. Przez to, że wręcz polubiłem swoją pracę, wkrótce osprzęt samolotów przestał mieć przede mną tajemnice. Nie istniały więc żadne „kaprysy lotniczego sprzętu”, nie uznawałem też „nietypowych defektów”. Wszystko miało swoją przyczynę, którą można było prędzej czy później ustalić, pozostawał tylko problem czasu, w którym usuwało się defekt. Obsługiwałem wszystkie wersje samolotów MiG-15 i MiG-17, tak szkolne jak i bojowe poza Lim-2R, których nigdy u nas, na lotnisku, nie było. W pułku mieliśmy też samoloty TS-8 Bies, których jednak nie lubiłem. To był świetny samolot, jednak urządzenie jego kabiny było inne niż na samolotach bojowych, co mogło być nawet niebezpieczne dla pilotów samolotów bojowych w sytuacjach ekstremalnych.

Ponieważ na babimojskim lotnisku dość często lądowały samoloty i śmigłowce z innych jednostek lotniczych, zdarzało mi się także usuwać ich defekty i wykonywać przeglądy startowe. Tę obsługę innych latających aparatów, które przylatywały na nasze lotnisko, a więc śmigłowców od SM-1 do MI-8 czy samolotów transportowych Il-12 i Il-14 traktowałem jako wyzwanie czy też doświadczenie, sprawdzające moje możliwości. Było to oczywiście dodatkowe obciążenie ale też i satysfakcja, bo nieraz słyszałem pochwały zarówno mojej sprawności technicznej, jak i odwagi przy podejmowaniu się usuwania defektów. Szczególnie pamiętam taką pochwałę z ust generała Ohanowicza ze sztabu Śląskiego Okręgu Wojskowego, który to generał był chyba jedynym Romem czyli Cyganem z tak wysokim stopniem wojskowym w Ludowym Wojsku Polskim. Dodam, że jeden raz obsługiwałem nawet Li-2, czyli starą Dakotę DC-3, radziecki samolot transportowy na amerykańskiej licencji, z czasów drugiej wojny światowej, który latał jeszcze w latach sześćdziesiątych, w którejś z naszych jednostek. Przez cały mój czas w służbie inżynierjno-lotniczej miałem to szczęście, że na lotach w których brałem udział, zawsze wszystkie samoloty, które wystartowały z pasa naszego lotniska zawsze wracały na lotnisko bez żadnych problemów. Jedyna katastrofa w naszym pułku w czasie mojej służby miała miejsce, gdy byłem w podróży służbowej daleko, bo aż w Szczecinie, przy czym na tę katastrofę stan techniczny samolotu nie miał najmniejszego wpływu.

Już na samym początku, w szkole oficerskiej popełniłem błąd w wyborze specjalności lotniczej, bo myślałem że osprzęt to mechnika samolotu. W sumie jednak okazało się, że dobrze wyszło, bo tego elektrycznego osprzętu nauczyłem się szybko, a praca była bez wątpliwości lepsza niż szarpanie się z płatowcem i silnikiem, gdzie było i brudniej i uciążliwiej, choćby przez bezpośredni kontakt z naftą, smarami i mieszankami hydraulicznymi. Jako dowódca klucza osprzętu, po dwóch latach w pułku, znałem już wszystko, co znać trzeba było na tyle, aby być pewnym, że złożony podpis w książce samolotu jest gwarancją bezpieczeństwa dla pilota. Dwa razy byłem mistrzem techniki lotniczej w swojej specjalności. To się potem nazywało „Stalowy Wawrzyn”. Konkursy były w Modlinie, w Centrum Szkolenia Lotniczego, premia równała się prawie miesięcznej pensji porucznika, ale dla mnie większą satysfakcją były artykuł i zdjęcie w „Wirazach”, którą to gazetę wysłałem mojemu Ojcu a także zachowałem na pamiątkę.

Z tamtego czasu pamiętam dwa incydenty, które mogły spowodować katastrofy lotnicze, a w przypadku których miałem szczęście, bo gdyby to się zdarzyło, w najlepszym przypadku przynajmniej w jakimś stopniu czułbym się winny. Szczególnie w tym drugim przypadku miałem po prostu dużo szczęścia.

Przestrzegaliśmy bezzwzględnie zasady, że pilot wysiadający z kabiny po locie był pytany o uwagi do sprzętu podczas lotu. Podczas jednych z dziennych lotów pilot po wyjściu z kabiny samolotu, którego numer boczny pamiętam do dziś, powiedział że jemu wydaje się, że prędkościomierz pokazuje zmianę prędkości nie całkiem płynnie i wskazówka porusza się trochę skokowo. Samolot został wycofany z zaplanowanych kolejnych lotów i po ich zakończeniu przekazałem ten prędkościomierz do GOTO (Grupa Obsługi Technicznej Osprzętu), do sprawdzenia. Podczas kilkakrotnego badania nic takiego się nie powtórzyło, więc wskaźnik został ponownie zamontowany. Na kolejnych lotach zauważyłem jednak, że ten samolot podchodząc do lądowania, przyziemił na samym początku pasa, schodząc do lądowania jakby poniżej normalnej ścieżki lądowania. Wysiadający z kabiny pilot, odpowiadając na moje pytanie powiedział, że utrzymywał właściwą prędkość lądowania, co dla mnie było potwierdzeniem, że prędkościomierz bez wątpienia pokazywał błędnie, czyli jednak się zacinał, właśnie na małych prędkościach. Samolot znów został wycofany z lotów a przyrząd po lotach zdjęliśmy i z kartą niesprawności, wskazującą zacinać się wskazówki, wysłaliśmy do remontu. Po tym incydencie bardzo długo oczami wyobraźni widziałem, jak ten samolot przy podchodzeniu do lądowania zderza się z ziemią przed pasem startowym, skutkiem zbyt małej prędkości lądowania, spowodowanej błędnymi wskazaniem prędkościomierza.

Akumulatory samolotowe co pewien czas były wyjmowane z samolotów i przekazywane do doładowania w lotniskowej akumulatorni. Żeby uniknąć przypadku wypuszczenia samolotu do lotu bez akumulatora, pokrywę luku zapinaliśmy wtedy tylko na jeden z sześciu zamków, co było jednoznacznym sygnałem, że akumulator jest wyjęty. Pewnego razu jednak mechanik samolotu bezmyślnie zamknął wszystkie sześć zamków, bez powiadomienia o tym mechanika osprzętu. Po podłączeniu wózka akumulatorowego do samolotu nie można było stwierdzić braku akumulatora bez zaglądnia do luku. W tym niesamowitym przypadku, kiedy mechanik osprzętu podszedł do samolotu, wózek był podłączony, bo przedtem w kabinie był radiowiec. Osprzętowiec, nie odłączając wózka akumulatorowego dla sprawdzenia samego akumulatora, też wykonał swoje czynności przedstartowe, obaj podpisaliśmy się w książce pokładowej samolotu, pilot wsiadł i uruchomił silnik a potem pokołował na start. Wszystko było właściwie w porządku, bo sieć elektryczna samolotu zasilana jest z prądnicy a akumulator pełni tylko funkcję zapasowego źródła energii. Po powrocie z zadania, pilot na pytanie, czy wszystko jest w porządku odpowiedział, że tak. Dodał jednak, całkiem spokojnie, że po zmniejszeniu obrotów silnika lampki kontrolne na tablicy przyrządów jakby świeciły słabiej. Mnie się natychmiast, bardzo jasno, zapaliły lampki kontrolne w mózgu i zjeżyły włosy na głowie. Odpowiedziałem jednak spokojnie, że zaraz to sprawdzę. Kiedy pilot oddalił się, bez żadnego sprawdzania ostro pogoniłem natychmiast mechanika osprzętu do samochodu, z poleceniem przywiezienia akumulatora z akumulatorni i zamontowania go do samolotu. Poszło błyskawicznie i zanim samolot został dotankowany paliwem oraz doładowany tlenem i sprężonym powietrzem, akumulator był już w jego luku. Z faktu zakładania akumulatora wytłumaczyłem się tak, że stwierdziłem jego niedoładowanie i poleciłem natychmiastową zamianę. Ze względu na nasz spokój przy wykonywaniu tej czynności nikomu do głowy nie przyszło, że samolot mógł wykonać lot bez akumulatora. Właściwie to nie było żadnej sprawy, poza jednym wyjątkiem: Gdyby samolot wyłądował na innym lotnisku albo, nie daj Boże, się rozbił, komisja badająca wypadek stwierdziłaby od razu brak akumulatora i wtedy u prokuratora nie byłoby żadnego tłumaczenia, tym bardziej że podpisy w książce samolotu stwierdzające jego sprawność, a więc i obecność akumulatora w samolocie, były złożone.

Ta sprawa była jednak trochę bardziej złożona. Przeglądy startowe robiło się bardzo często w dużym deficycie czasu, omijając niektóre procedury, po prostu wierząc, że podwładny wykonał wszystko poprawnie i nie trzeba tego drobiazgowo sprawdzać. W tym przypadku nałożyły się na siebie dwa błędy – po pierwsze mechanik samolotu zamknął luk na wszystkie sześć zamków, niczego nie sprawdzając ani nie pytając, kto i dlaczego ten luk zamknął tylko na jeden zamek. Po drugie, osprzętowiec nie sprawdził stanu akumulatora samolotowego, wykonując wszystkie czynności przy podłączonym wózku akumulatorowym. Jednak w książce startowej złożył podpis, potwierdzający wykonanie wszystkich czynności kontrolnych. A ja mając pełne zaufanie do jego sumienności i kompetencji, bez sprawdzenia, złożyłem podpis jako kontrolujący. Po tym wydarzeniu,

mimo niepełnego stanu klucza osprzętu, wymusiłem na przełożonych odsunięcie tego podwładnego od pracy na sprzęcie, bo uważałem że nie mogę współpracować z podwładnym, do którego straciłem zaufanie. Dość długo mnie ta sprawa męczyła, bo „sponiewierałem” człowieka, jednak nigdy nie zwątpiłem w słuszność swojej decyzji.

Podobnie niesamowita, wprost nieprawdopodobna rzecz zdarzyła na jednym ze szkolnych samolotów TS-8 Bies. Samolot po pracach okresowych poszedł na oblot, który wykonany został bez radiostacji pokładowej. Nieprawdopodobne? Tak! Ale fakt miał miejsce i był potem wielokrotnie przypominany we własnym gronie, ku zdenerwowaniu jego sprawcy. A było tak: Dowódcą klucza tych samolotów był starszy sierżant B., bardzo dobry mechanik, niekwestionowany autorytet, który był typem „mechanika – omnibusa”, potrafiącego samodzielnie obsługiwać swoje samoloty. Inaczej mówiąc, był jakby mechanikiem z tego czasu przeszłego, w którym w polskim lotnictwie wojskowym latały samoloty tłokowe a samolotem zajmował się tylko jego mechanik. Kiedy przy tym konkretnym „Biesie” swoje prace wykonali specjaliści od silnika, płatowca i osprzętu, samolot wystawiony został przed hangar. Jednak radiowcy z jakiegoś powodu jeszcze nie zamontowali zdjętej do przeglądu radiostacji. Ponieważ samolot był na ten dzień zgłoszony do oblotu, B. podjechał holownikami, zaczepił samolot i odholował go na „stożankę” eskadrową. Tam czekał już „etatowy” oblatywacz „Biesów”, kapitan Ludwik K., który wsiadł do samolotu, zapuścił silnik i pokołował na start. W tym dniu lotów nie było, Ludwik nawet nie sprawdził radia i nie zapytał o zgodę na start, tylko wystartował. W powietrzu zrobił swoją robotę, czyli sprawdził jak samolot zachowuje się podczas wykonywania manewrów i skończonym sprawdzeniu poprosił o zgodę na lądowanie. I tu zaczął się problem, bo radio milczało a wywoływane „Kasyno” (ówczesny kryptonim naszego lotniska) nie odzywało się. Jednak ponieważ w tym dniu pogoda była dobra a lotów nie było, problemów z wylądowaniem nie było także. Za to na stoisku eskadrowym na samolot czekał nie tylko dowódca klucza, starszy sierżant B., ale także mocno zdenerwowany kierownik Grupy Obsługi Technicznej Radio z DOTS. Cała trójka przeprowadziła między sobą dość zasadniczą rozmowę w prostych żołnierskich słowach i długi czas sprawa nie wydostała się na zewnątrz. Zgłoszona została tylko niesprawność radiostacji pokładowej i sprawa „rozeszła się po kościach”. Jako anegdota wydostała się ona na zewnątrz dopiero wtedy, gdy mogła być już tylko tak traktowana.

Po czterech latach przeszedłem z eskadry, gdzie najpierw byłem technikiem a potem dowódcą klucza, do Działu Technicznej Obsługi Samolotów, gdzie zostałem kierownikiem Grupy Obsługi Technicznej Osprzętu, wykonującej tak zwane prace okresowe oraz usuwającej bardziej złożone usterki w samolotach. W ten sposób stałem się nieco „lepszy”, bo zamiast na betonie, pod gołym niebem, przy samolotach, pracowałem pod dachem, w hangarze. Nie byłem wprawdzie w lecie już tak opalony, jak w eskadrze, ale na przykład nie musiałem jeździć na kontrole pary dyżurnej dwa razy na dobę na lotnisko, nie marzłem też jak pies podczas dni technicznych i na lotach przez bardzo dużą część roku. Swoją robotę wykonywałem pod dachem, miałem nawet biurko, choć siadałem przy nim raczej rzadko, to znaczy aby zjeść śniadanie i aby wpisywać stosowne informacje o wykonywanych pracach na obsługiwanych samolotach. Pracy było dużo, nawet za dużo, głównie przez to, że wszędzie brakowało ludzi, wakaty nigdy nie były niższe niż jedna czwarta stanu a nie do pomyslenia było, aby nie wykonywać pełnych prac. W końcu od pracy obsługi technicznej zależało bezpieczeństwo i życie lotników, naszych kolegów.

Po wykonaniu prac okresowych, robionych przez nas po każdym pięćdziesięciu i stu godzinach nalotu, samolot szedł na oblot a potem był przekazywany do eskadry. Jeden raz zdarzyło się coś niesamowitego, denerwującego i śmiesznego zarazem. Prace wykonaliśmy rutynowo, bez większych trudności, podczas prób silnika ze sprawdzeniem dopalacza włącznie, też wszystko poszło dobrze. Samolot poszedł na oblot, ale kiedy pilot włączył dopalanie nastąpiła niespodzianka, czyli jego wyłączenie, oczywiście awaryjne. Widzieliśmy to dokładnie, bo ten sprawdzian wykonywany był zawsze podczas przelotu nad lotniskiem, na wysokości hangaru DOTS. Samolot wylądował i przyszedł „do poprawki”. Sprawdziliśmy wszystko a potem zrobiliśmy próbę tego dopalacza. Wszystko było dobrze, na ziemi dopalacz ryczał swoimi ponad stu decybelami i wypluwał ogon

ognia jak najbardziej właściwie. Jednak podczas kolejnego oblotu sytuacja się powtórzyła. Na ziemi wszystko odbywało się normalnie, w powietrzu – dopalacz włączał się i natychmiast wyłączał. W sprawę włączył się nasz przełożony po specjalności w pułku, też bezskutecznie, potem przyleciał jego przełożony z wydziału inżynieryjno-lotniczego sztabu korpusu, a dopalacz robił swoje, po prostu wyłączał się w powietrzu, co oznaczało, że samolot jest niesprawny.

Samolot jednak trzeba było usprawnić, więc dalej szukaliśmy przyczyny. Okazało się, że był to klasyczny przypadek prostego defektu, wymagający wielu badań, poszukiwań i prób, po których znajdowało się uszkodzenie z pozoru oczywiste i do tego bardzo łatwe do usunięcia. Tak było i tym razem. Po kolejnych kilku dniach myślenia, poszukiwań i prób silnika przyczyna została znaleziona, zrobiłem dosłownie tylko pół obrotu śrubokrętem i problem zniknął. Potem ani nie próbowałem ani nie miałem zamiaru powiedzieć, co było przyczyną tych problemów, tę wiedzę zostawiłem tylko dla siebie i dopiero przekazałem mojemu następcy, kiedy już odchodziłem z dywizjonu technicznego i z pułku.