

Polski Związek Kolarski uprzejmie informuje, że w najbliższą sobotę tj. 26 listopada 2016 roku o godz. 16.45 na torze kolarskim w Pruszkowie z inicjatywy Pana Leszka Sibilskiego i Pana Waclawa Skarula nastąpi odsłonięcie tablicy upamiętniającej kolarzy torowych którzy zginęli dnia 13 marca 1978 roku w katastrofie lotniczej w Bułgarii.

Poniżej przytaczamy artykuł Pana Jakuba Zimocha o kolarzach, dla których bułgarskie zgrupowanie szkoleniowe było przygotowaniem do wyścigu w niebiosach.

Strącone marzenia

Krajobraz w Polsce ciągle spowijała szarość zmierzającej ku końcowi zimy – piękno białego krajobrazu było już wspomnieniem, a zieleń miała dopiero nadejść. Niemal dwa tysiące kilometrów na południe zachęczone promieniami słońca życie budziło się ze snu. W bułgarskiej Dolinie Róż wiosna była teraźniejszością. Położony w centrum kraju region sływał z pięknej pogody, niezliczonej liczby dansingów, hoteli i wszelkiej maści atrakcji, tak rzadkich w socjaldemokratycznej rzeczywistości. Był marzec 1978 roku, kiedy w hotelu Zornitsa w Kazanłyku meldowała się grupa wysportowanych chłopaków w charakterystycznych czerwonych dresach. Reprezentacja Polski w kolarstwie torowym rozpoczynała właśnie kolejny etap przygotowań do sezonu.

Panowie torowcy

Historia bialo-czerwonego kolarstwa torowego jest niezmiernie długa i bogata, a jej nieodłącznym symbolem był zawsze warszawski tor Dynasy. Po odzyskaniu niepodległości Polscy torowcy szaleli na welodromach całej Europy przywożąc do kraju niemal hurtowo medale i rekordy z kolejnych imprez. Jednak pomimo sukcesów, tuż przed wojną dyscyplina zamiast rozkwitać, zaczęła poważnie podupadać.

Zaraz po drugiej wojnie światowej sytuacja nie uległa poprawie. Kolarskie środowisko żartowało, że w Polsce na jednego torowca przypada jeden tor. W pierwszym dziesięcioleciu PRL na 6 polskich torach zorganizowano zaledwie 9 imprez międzynarodowych. Tor musiał ustąpić miejsca szosie, nowej królowej kolarskich dyscyplin, rozpalającej serca i umysły tłumów. Wspierany przez partyjnych aparatczyków i aparat propagandy Wyścigu Pokoju był na samym szczycie. Elektryzujące torowe pojedynki Beka i Kupczaka nie mogły się mierzyć z siłą wielobarwnego peletonu przecinającego pola w drodze od miasta do miasta. Pomimo przeciwności losu i braku wielkiego zainteresowania ze strony związku, kolarstwo torowe nad Wisłą odbiło się od dna. Zawodnicy w bialo-czerwonych strojach ponownie zaczęli odnosić sukcesy, a w 1972 roku w stolicy, po wielu latach starań, wybudowano i otwarto Nowe Dynasy!

Gdy polskie kolarstwo szosowe przeżywało swoją „złotą erę”, torowcy nie pozostawiali daleko w tyle. Worek z medalami ponownie zaczął się napełniać w niesłychanym tempie.

Oto mknie młodzież

Połowa lat 70. ubiegłego wieku przebiegała w Polskim Związku Kolarskim pod znakiem wielkich zawirowań. Wyglądało na to, że upojonym wielkimi sukcesami działaczom ster wypadł na chwilę z ręki. Gdy pomimo nieprzyjemnej atmosfery wydawało się, że na sosnowych deskach toru dogoniliśmy wreszcie światową czołówkę, okazało się, że inni znów byli okrążenie przed nami.

Trzeba było działać. Starsi, obwieszani medalami mistrzowie powoli schodzili ze sceny, ale w gotowości czekali już zdolni juniorzy gotowi zająć ich miejsce, a może nawet przyćmić własnym blaskiem. Na czele szkolenia torowców stanął Jerzy Kupczak, syn legendarnego Ryszarda i sam były kolarz torowy. Cel był prosty: wyrwać kolarstwo z zapaści i dać szansę młodym. Zbliżały się kolejne mistrzostwa świata i Igrzyska Olimpijskie w Moskwie, a nowe nazwiska co raz częściej przewijały się przez czołowe pozycje w tabelach wyników

Sztab szkoleniowy robił wszystko, by zawodnikom zapewnić jak najlepsze warunki i zniwelować różnicę, jak dzielila nas od najlepszych. Kupczak zebrał najlepszych zawodników nowej fali i wysłał ich do Doliny Róż. Bilet do Bułgarii dla przeciętnego człowieka mierzącego się z realiami socjalizmu oznaczałby wymarzone wakacje, dla kolarzy oznaczał czas wytężonej pracy, bynajmniej nie uslanej różami. W tym samym czasie w Bułgarii do długiego sezonu przygotowywały się różne frakcje bialo-czerwonego kolarstwa. Na hotelowych korytarzach i krętych szosach mijali się legendarni szosowcy, utytułowani torowcy, średniodystansowcy, sprinterzy.

Sprintem ku mecie

Z odświeżonej kadry sprinterów do Bułgarii pojechała szóstka zawodników. Po dwóch z każdego z miast będących ostoją kolarstwa torowego w Polsce. Pod okiem trenera Edwarda Naleja trenowali Tadeusz

Włodarczyk i Witold Stachowiak z Żyrardowianki, Marek Kolasa i Krzysztof Otocki z Łódź Społem oraz Jacek Zdaniuk ze stołecznej Legii i Sylwester Pokropek Orła Warszawa.

Dwójka kolarzy z łódzkiego klubu sportowego sponsorowanego przez Społem czerpała wzorce z występów swoich dwóch wielkich łódzkich kolegów Jarosława Beka i Benedykta Kocota. Tradycje łódzkiego klubu w połączeniu z talentem Krzysztofa i Marka napawały optymizmem na przyszłość.

Pochodzący z Kozłowic, a ścigający się w barwach Żyrardowianki Tadeusz i Witold byli nie tylko wielkimi nadziejami klubu, ale i polskiego sprintu. W młodszym, Włodarczyku, widziano nieoszlifowany diament, dość powiedzieć, że w swojej kategorii wiekowej nie miał już sobie równych i trenował już z seniorami. W odpowiednich warunkach powinien ujawnić swój pełny potencjał i przynieść kibicom wiele radości. Stachowiak zdołał już udowodnić swoją wartość zdobywając medale i tytułu na Mistrzostwach Polski, zarówno indywidualnie, jak i w drużynie.

Szóstkę zamykała dwójka Warszawiaków ścigających się dla odmiany dla konkurencyjnych klubów. Jeżdżący w barwach Legii Jacek Zdaniuk był zawodnikiem bardzo wszechstronnym. Odnosił sukcesy nie tylko w konkurencjach sprinterskich, ale również w wyścigu amerykańskim. Sylwester zapewniał sukcesy w konkurencjach sprinterskich przynosząc chwałę Orłu Warszawa. Był rasowym sprinterem, tam gdzie zwykły człowiek bałby się wcisnąć głowę, on wciskał całą kierownicę.

W biało-czerwonych strojach drużyna sprinterów ciężko trenowała i brała udział w lokalnych zawodach. Zachłystnięci dobrą pogodą i pochłonięci treningami, na jeden z szosowych wyścigów rozgrywanych nieco wyżej nad poziomem morza zapomnieli zabrać cieplejsze ubrania. Gapiostwo zmusiło ich niestety do zrezygnowania ze startu. Innym razem podczas treningu na szosie drogę przebiegł im czarny kot. Przesądni kolarze mieli zatem świetną okazję do treningu torowej stójki.

Nastroje jednak nie podupadły. Młodzi zawodnicy świetnie się rozumieli, a starsi nie zamierzali budować murów pomiędzy juniorami, a starymi wygami. Po wyczerpujących treningach i w cywilnych ubraniach cała grupa relaksowała się korzystając z uroków bułgarskiego kurortu. Ekipa skusiła się nawet na owoc bułgarskiej kinematografii w lokalnym kinie. Ku zaskoczeniu wszystkich przełamanie bariery językowej okazało się wcale nie takie trudne.

Młodzi torowcy postanowili zakończyć zgrupowanie korzystając z uroków bogatej oferty okolicznych dyskotek. Zabawa była przednia, ale jak na standardy sportowego reżimu nieco się przeciągnęła. Dochodziła druga w nocy, gdy chłopcy starali się po cichu, jak gdyby nigdy nic, wrócić do swoich hotelowych pokoi. Pech chciał, że na recepcji czatował jeden z trenerów kadry, Józef Grundmann. Ku rozpaczy kolarzy, srogość trenerów nie była na pokaz. Ostatecznie sprinterom udało się szybko, jak to sprinterom, ulagodzić opiekunów. Można było pakować się do domu, by później ruszyć na kolejne zawody w Wiedniu!

Do domu

Reprezentanci warszawskiej Legii przedostatni dzień zgrupowania rozpoczęli od poszukiwania zagubionego klucza. Wracająca ze śniadania i spiesząca się już na odprawę dwójka kolarzy odbiła się od zamkniętych drzwi hotelowego pokoju. Koledzy sprawnie ustalili, że to na Sylwestrze Pokropku spocznie obowiązek odnalezienia zguby i odblokowania pokoju.

W międzyczasie w innym pokoju trwała odprawa, na której trzeba było rozwiązać palący i nieprzewidziany problem. Okazało się, że masażysta drużyny, z powodu egzaminów na Akademii Wychowania Fizycznego, musiał szybciej wrócić do kraju, co pochłonęło jeden z biletów lotniczych przeznaczonych dla kolarzy. Na szóstkę sprinterów przypadło teraz pięć biletów. Wystarczyło więc tylko znaleźć głodnego przygód ochotnika na podróż chlubą rodzimej motoryzacji. Nie trudno się domyślić, że ciągle szukający zagubionego klucza Pokropek został przez aklamację wybrany do tej roli. Młody kolarz ucieszony z odnalezienia klucza z optymizmem przyjął wiadomość o wielogodzinnej podróży. Ot, kolejna przygoda!

Dla sprintera i jego trenera podróż zaiste była pełna emocji. Najpierw zmęczeni drogą o mało co nie skończyli swojej podróży w przydrożnym rowie. Po nocy spędzonej w pierwszym napotkanym na trasie hotelu ruszyli dalej, by zatrzymać się na kolejny postój. Tym razem naprawy chałupniczymi metodami wymagała zerwana linka gazu.

W tym samym czasie pozostali sprinterzy i spieszący się na egzamin masażysta odprawiali się na samolot do Warszawy. Tupolew Tu-134 linii Balkan Airlines miał ich szybko i komfortowo zabrać do kraju. Dalsza podróż załogi syrenki obyla się bez niespodzianek i Sylwester zaskoczył wczesnym przybyciem swoją mamę. Niczego nie świadomy tata ciągle czekał na syna na lotnisku.

Chłopaki chyba nie wracają

Powrót głowy rodziny z Okęcia przeciągał się. Gdy Pokropek senior ze sporym opóźnieniem wrócił do domu nawet nie zauważył syna. –Chłopaki chyba nie wrócą – powiedział tylko bladej jak ściana przechodząc przez korytarz. W mieszkaniu zapanowała nieprzyjemna cisza, którą przecinały jedynie pełne wątpliwości spojrzenia matki i syna. Nieznośną atmosferę przerwał w końcu Sylwester rzucając się ojcu na szyję.

24 minuty po 13, 16 marca 1978, kapitan Hristo Hristov otrzymał od wierzchy kontroli lotów pozwolenie na start. Wszystko przebiegało zgodnie z planem, samolot powoli, wręcz książkowo, wznosił się na wysokość przelotową. Kilkanaście minut przed 14, na wysokości niemal 5000 metrów, maszyna wykonała nagły zwrot o 270 stopni, niespodziewanie opuszczając swój korytarz powietrzny. Chwilę później zniknęła z radarów.

Bułgarski samolot uderzył w ziemię z prędkością ponad 800 kilometrów na godzinę i z 11 tonami paliwa lotniczego w zbiornikach. W poprzecinanym wąwozami rolniczym regionie Gabare huk eksplozji był słyszany w promieniu wielu kilometrów od miejsca wypadku. Ludzie podążyli ku miejscu katastrofy za pędzącymi wozami strażackimi i głosem syren. Wojsko błyskawicznie otoczyło teren katastrofy szczelnym kordonem.

Tego ciepłego wiosennego dnia w katastrofie zginęły 73 osoby. Oprócz polskich kolarzy, na pokładzie znajdowali się również delegaci polskiego rządu z ministrem kultury, Jerzym Wilhelmim, drużyna bułgarskich gimnastyczek, młodzieżowe drużyny piłkarskie i koszykarskie, a także zwykli pasażerowie i załoga samolotu.

Świadkowie wspominają miejsce katastrofy jak wizję z najgorszych koszmarów. Spadający z niewyobrażalną prędkością i ze zbiornikami pełnymi paliwa samolot przy zderzeniu z ziemią rozpadł się na niezliczoną liczbę najmniejszych kawałków. Szczątki pasażerów i ich rzeczy osobiste niczym upiorne konfetti pokrywały cały obszar dodając miejscu jeszcze więcej z piekielnego charakteru.

Symboliczne, niemal puste, trumny sprowadzono do Polski. Na lotnisku odbierali je koledzy z toru i lokalnych drużyn. Prasa wspominała nieodżałowaną stratę dla Polskiego sportu i kolarstwa przede wszystkim. „Polskie kolarstwo okryte żałobą”, oznajmiał smutno pisany tłustym drukiem nagłówek. Inny dziennik oznajmiał „Śmierć jest zawsze tragiczna, tym bardziej wywiera wstrząsające wrażenie, jeśli wyrywa z kręgu żyjących ludzi młodych, uzdolnionych, wielce wartościowych, z którymi wiązało się duże nadzieje”.

Pogrzebane tajemnice

Bułgarska prasa poświęciła katastrofie zaledwie kilka linijek i szybko zapomniała o sprawie. W Polsce również szybko stracono zainteresowanie tragicznym wypadkiem. Pozostałych zawodników reprezentacji kraju szybko wysłano na kolejne zawody i zgrupowania, a sztab szkoleniowy zajął się planowaniem nowej strategii na zbliżające się mistrzostwa świata i Igrzyska Olimpijskie. Rodziny kolarzy na własną rękę starały się dowiedzieć czegoś więcej o wypadku, ale czasy nie sprzyjały takim poszukiwaniom.

Bułgarskie władze jako oficjalną przyczynę wypadku podały „uszkodzenie instalacji elektrycznej”. Pośpiech z jakim „zapomniano” o katastrofie i powierzchowne śledztwo jakie przeprowadzono budziły wątpliwości nawet najbardziej odpornych na teorie spiskowe.

Oficjalnie o katastrofie należało zapomnieć, ale ludzie nie wierzyli w usterkę elektryki. Szybko pojawiły się mniej lub bardziej szalone teorie tłumaczące rozbicie się samolotu. Mówiono o zamachu terrorystycznym, bombach na pokładzie, zamachu na mającą lecieć tym samolotem przedstawicielkę antykomunistycznej opozycji, spisek konkurencyjnej drużyny gimnastyczek...

Jednak jedna z szeptanych teorii wydaje się mieć spore znamiona prawdopodobieństwa. Zarówno w polskich, jak i bułgarskich kręgach nie brakowało ludzi, którzy powtarzali wersję o omyłkowym zestrzeleniu pasażerskiego tupolewa przez bułgarską armię. Tłumaczyłoby to pośpiech z jakim na miejscu pojawiło się wojsko i energię, jaką włożono w zatuszowanie sprawy. W pobliżu Gabare znajdowała się w tamtym czasie tajna baza wojskowa. Siły powietrzne tego samego dnia odebrały informację o naruszeniu przestrzeni powietrznej przez obcy samolot wojskowy. Reszta miała być nieszczęśliwym zbiegiem okoliczności i nadgorliwością...

Życie i kariery polskich kolarzy, którzy zginęli w katastrofie, były takie, jak ich ukochana dyscyplina: sprint. Pełna emocji, pasji, szybkości, ale i krótka, niczym trzy okrążenia toru. Sytuacja polityczna nie pozwoliła na odpowiednie uczczenie ich pamięci. Przyczyny wypadku, który okrył polskie kolarstwo żałobą do dzisiaj pozostają niewyjaśnione. Pomimo starań rodzin po upadku komunizmu nie wszczęto ponownego śledztwa.

W wąwozie niedaleko wsi Gabare można natknąć się dzisiaj na marmurowy monument. Nie prowadzi do niego żadna ścieżka, próżno szukać zniczy i kwiatów. Stoi z dala od ludzkich spojrzeń, otulony pełną roślinnością i

cieniem rzucałym przez młode drzewa. Samotnie stoi wykuta w kamieniu pamięć o zapomnianej katastrofie i straconych marzeniach.

Po niemal 40 latach od tamtych dramatycznych wydarzeń przy wejściu na pruszkowski tor kolarski odsłonięta zostanie tablica upamiętniająca kolarzy, którzy zginęli w drodze do domu.

Znajdzie się na niej także pasujący cytat: „Żyjący winni są tym, co już nie mogą mówić, by opowiedzieć ich historię”.

Podziękowania

Artykuł ten nie powstałby bez zaangażowania i pomocy wielu życzliwych osób. Wszystkim serdecznie dziękuję, w szczególności Sylwestrowi Pokropkowi, Markowi Kuleszy, Jerzemu Kupczakowi, Pawłowi Witkowskiemu, Adamowi Bałoniakowi, Dariuszowi Szczepanikowi autorowi bloga "Żyrardów - miasto jednej fabryki", Piotrowi Ejsmontowi, przedstawicielom klubów kolarskich Łódź Spółem oraz Legia Warszawa.

Podziękowania należą się również Chrisowi Peckowi z Międzynarodowej Federacji Kolarskiej, Adesinaola M. Odugbemi and Roxanne C. Bauer odpowiedzialnych za media społecznościowe Banku Światowego za ich wsparcie i dostęp do międzynarodowego grona czytelników.