

UFO podczas ćwiczeń wojskowych „Granit 83”

30 maja 2017

Podczas ćwiczeń lotniczych „Granit 83” dochodzi do kontaktu radarowego z niezidentyfikowanym celem. UFO przemieszcza się z zawrotną prędkością, wykonując przy tym karkołomne manewry. W między czasie okazuje się, że są to dwa obiekty. Świadek tego zdarzenia – pan Jan – był zgodny co do tego, że „parametry lotu obiektów nie mieściły się w kategoriach ziemskich zjawisk”.

Nic tak bardzo nie elektryzuje opinią publiczną, jak wątek UFO i wojska. Historie spotkań pilotów z niezidentyfikowanymi obiektami latającymi to temat szczególnie wysuwający się na pierwszy plan w kontekście udziału elit wojskowych w dokumentowaniu zjawiska UFO. O tego typu bliskich spotkaniach w Polsce wiadomo sporo, szczególnie za sprawą nieżyjącego już płk Ryszarda Grundmana, który podczas swojej służby wojskowej zbierał i dokumentował takie relacje od pilotów. Mimo to, po latach, wciąż napływają nowe relacje. Ostatnio bardzo ciekawą sprawę z Ustki na swoim blogu opisywał Arek Miazga. Do mnie również wpłynęła iście interesująca relacja. Dotyczy bardziej obserwacji radarowej aniżeli wzrokowej, ale uchwycony przez jednostki radarowe obiekt wykazywał cechy intruza i z wręcz premedytacją „pałętał się” w polskiej przestrzeni powietrznej przez kilka dobrych minut wywołując zamęt i konsternację.

Rzecz miała miejsce podczas czerwcowych ćwiczeń „Granit 83” – jaka sama nazwa wskazuje, odbywały się one w 1983 r. w obszarze Dolnego Śląska, na terenie jednostki wojskowej w Pietrzykowicach i brały w nim udział Wojska Obrony Powietrznej Polski. Podczas tych ćwiczeń uczestnikiem był pułk lotnictwa myśliwskiego, operujący na samolotach przechwytyjących MIG – 21, w którym stacjonował wówczas mój informator, na potrzeby tego tekstu nazwany anonimowo dalej Panem Janem. Poniżej

zamieszczam list, który nadesłał mi pan Jan.

Jest piękny, czerwcowy dzień 1983 roku i jednocześnie ostatni dzień corocznego ćwiczenia pod kryptonimem „Granit 83”. W ćwiczeniu prowadzonym z wielkim rozmachem bierze udział i „mój” (w którym pełnię służbę wojskową) pułk lotnictwa myśliwskiego wyposażony w samoloty przechwytyjące MiG – 21. Przed chwilą ogłoszono jego zakończenie. Odbój. Można złapać oddech.

W ćwiczeniu osiągnięto zamierzone cele, przebiegło ono bezpiecznie i sprawnie a wyników nie musimy się wstydzić. Przy tak intensywnych lotach zawsze istnieje ryzyko, że jeżeli coś może pójść nie tak, to tak pójdzie. W lotnictwie nie ma stanów pośrednich. Albo wszystko jest OK albo kończy się źle. Tym razem Murphy mylił się.

Wraz z grupą oficerów jestem na Stanowisku Dowodzenia (SD) Obrony Powietrznej Dolnego Śląska. Ogromne planszety, na których jeszcze niedawno roiło się od celów i myśliwców, świecą pustką, gdzieś tam widać tylko przelatujące samoloty komunikacyjne. One wykonywały loty bez ograniczeń a zapewnienie im bezpieczeństwa było celem nadrzędnym ćwiczenia.

Zapewnienie bezpieczeństwa takiemu „natłokowi” obiektów powietrznych, przyprawia każdego organizatora o ból głowy. Tu nie ma miejsca na pomyłki. Złą sytuację nie zawsze można zatrzymać czy zresetować. To nie zabawa ani gra. Samoloty i ludzie są prawdziwi.

Na lotnisku trwa odtwarzanie gotowości bojowej. Technicy krzątają się, tankują samoloty, uzupełniają tlen, sprężone powietrze, oglądają opony. Czasem nówki po jednym „ostrzejszym” lądowaniu nadają się tylko do wymiany. Zetknięcie nieruchomej opony z nawierzchnią szorstkiego pasa „uciekającego” z prędkością blisko 300 km/h jest dla jej wytrzymałości nie lada wyzwaniem. Na betonie powstaje wówczas kilkudziesięciometrowa ciemna smuga oraz pojawia się błękitny

dym. To spalona guma. Postronny obserwator, (gdyby stał w pobliżu) usłyszałby „cmoknięcie”. Tak wita się samolot z lotniskiem. Jak mówią piloci, „daje mu buzi”. To niezamierzony, ale zawsze obecny rytuał.

GOTOWOŚĆ BOJOWA NR 1

Inni w tym czasie wkładają spadochrony hamujące. Cenny to wynalazek. Znakomicie skraca drogę dobiegu, choć przy silnym bocznym wietrze trzeba posługiwać się nim umiejętnie, bo działając jak żagiel ściąga samolot z pasa na pobocze.

Jednak najcenniejszy i najważniejszy jest przywieziony z lotu film, na którym „nakręcony” jest dorobek pilota czyli przechwycenie. I jak w szkole, można dostać za to „5” jak i „lufę”. Tzw. OKL czyli obiektywna kontrola lotów jest bezlitosna.

Teraz cały skomplikowany system funkcjonowania pułku przestawia się i przechodzi na „czas pokojowy” do stałej, tzw. grafikowej pracy. W gotowości pozostaje tylko tzw. para dyżurna, radiolokatory czyli oczy i uszy oraz nawigatorzy naprowadzania ze środkami łączności. Para dyżurna to dwa „jadowe żądła”. Zawsze gotowe, czujne i zdolne zadać cios. Jednym uderzeniem.

Kierowałem się już do wyjścia z podziemnego bunkru aby odetchnąć świeżym powietrzem, gdy dobiegł do mnie głos oficera rozpoznawczego: „melduję, wykryto cel nr ..., wysokość 8000, z kursem 90, prędkość 900, obcy”. Spojrzałem na planszet, rzeczywiście, leci taki. Czyżby sprawdzano nas czy nie za bardzo wyluzowaliśmy się? Szybki meldunek do nadzrędnego SD i równie szybka odpowiedź: stawiaj parę w „jedynekę” a drugą miej przygotowaną. Oznacza to mniej więcej tyle, że należy ogłosić gotowość bojową nr 1 dla pary dyżurnej na lotnisku a drugą mieć pod ręką. Najlepiej również w „jedynce”, bo nie wiadomo jak się sytuacja rozwinie. Kilka sekund później, wściekły dzwonek w domku pilota powiadamia wszystkich: jedynka dla

pary. Wszystkie ręce na pokład.

„Jedynka” to najwyższy stopień gotowości bojowej lotnictwa myśliwskiego podczas dyżurowania na lotnisku. Wyższym, ale to już w powietrzu, jest dyżurowanie lub patrołowanie w strefach. Jeszcze przed chwilą dwaj leniwie drzemiący pod parasolem piloci żwawo biegną teraz do swoich samolotów dopinając po drodze kombinezony, buty, kaski i pozostałe oporządzenie. Po chwili są w kabinach i nawiązują łączność z wieżą kontrolną.

„Pozostań na podsłuchu” oznacza, że mogą spokojnie podłączać się do różnych instalacji, przypinać do spadochronu i czekać na dalsze rozkazy. Stojący obok samochód z agregatami prądotwórczymi „poi” samolot prądem. Akumulator pokładowy mógłby tym wszystkim potrzebom nie podołać. Czynności pilota i ich kolejność są ustalone. Nawet to, że do kabiny należy wejść prawą nogą a nie lewą i to nie z powodu przesądu. A przed wejściem dobrze wytrzeć buty na ryżowej szczotce, bo wcześniej czy później, ziarenka piasku wniesione do kabiny trafią do oczu. Jednak trzeba się uwijać, bo czasu jest niewiele. Tylko 2,5 minuty a minęła już połowa.

Zdarza się, że wieża poleca od razu: „uruchamiaj i start po gotowości”. Wtedy jest naprawdę gorąco i zaczyna się koncert na cztery ręce. Technik samolotu, stojąc na drabince uruchamia silnik a pilot „walczy” z zapięciami, podpięciami i całym lotniczym rytuałem. Rozruch silnika trwa ok. minuty i w żaden sposób nie można go przyspieszyć. Pilot zamyka i hermetyzuje kabinę i samoloty kołują na pas. Po chwili rozzwierający uszy grzmot przewala się przez lotnisko i powoli cichnie.

CEL LECI JAK PO SZNURKU

Skończyły się żarty. Rozpoczął się lot pary dyżurnej na przechwycenie celu powietrznego a dla pilotów kolejna podniebna przygoda. Tym razem na poważnie.

Nawigatorzy na głównym punkcie naprowadzania (GPN) obserwując położenie celu naprowadzają na niego własne samoloty. Muszą

znać taktykę obydwu stron, możliwości techniczne samolotów i uzbrojenia a przede mieć wyobraźnię, bo wszystko rozgrywa się w czasie i trójwymiarowej przestrzeni. Zdani są tylko na siebie Po ziemi poruszamy się w dwóch wymiarach, w lotnictwie dochodzi wysokość. O niektórych nawigatorach mówi się czasem, że mają tzw. nosa ale w rzeczywistości jest to wiedza i doświadczenie. I ... trochę szczęścia.

Jednak na stoisku, miejscu postoju samolotów trwa cisza. No, prawie cisza, bo „samochód z prądem” i samolotowe przetwornice trochę hałasują ale nikt nie uruchamia i nie kołuje. Piloci siedzą w kabinach na podsłuchu i czekają na dalsze rozkazy. Również na SD Obrony Powietrznej Dolnego Śląska gdzie przebywam, panuje pozorny spokój. Spokój przed burzą.

Decyzję o poderwaniu pary podejmie nadrzędne SD. My będziemy tylko jej wykonawcami. Nawigatorzy naprowadzania zasiedli za wskaźnikami. Razem z rozjemcą ds. lotnictwa, oficerem rozpoznawczym i kilkom oficerami innych specjalności stoję przed wskaźnikiem radiolokatora, gdzie na bieżąco śledzę rozwój wydarzeń.

Tymczasem, wykryty cel leci jak po sznurku. Nie manewruje i nie stosuje też zakłóceń. Defilada. Został wykryty bardzo późno i nie wiem dlaczego. Przy tej wysokości lotu powinien być widoczny na wskaźniku jeszcze przed granicą niemiecką (stamtąd leci). Na razie spokojnie kieruje się na Żagań, ale „uwaga” gwałtownie zmniejsza prędkość. Na wysyłane przez nasz radioelektroniczny system identyfikacji „swój – obcy” zapytania – nie odpowiada i osiągnąwszy rejon Żagań – Szprotawa ... zatrzymuje się. Wstrzymuję oddech. Nieźle. Coś nowego. Tego jeszcze nie grali. Bezruch trwa około kilkunastu sekund, po czym obiekt ...rozdziela się na dwa. Jeden rusza w trasę powrotną z naborem wysokości, stale przyspieszając. Po chwili, nieoczekiwanie znika z ekranu. Co najmniej dziwne, bo z możliwości obserwującego go radiolokatora wynika, że powinien być jeszcze widoczny. Drugi, mówiąc językiem młodzieżowym, zaczyna jazdę bez trzymanki. Przyspieszenie i

nabór wysokości nieporównywalne z jakimkolwiek znanym statkiem powietrznym. Po chwili przestaje za nim „nadażać” naziemny radiowysokościomierz. Po kilku sekundach osiąga prędkość naddźwiękową i nadal przyspiesza. Obserwowana trasa przebiega w przybliżeniu przez Rawicz – Krotoszyn a jego prędkość ciągle narasta. W rejonie Ostrowa Wielkopolskiego wynosi co najmniej 3 Ma i obiekt rozpoczyna „wojewódzki” zakręt w prawo. Kieruje się na Kępno – Opole i przyspiesza. Śledzenie trasy zaczyna się komplikować. Sprzęt ani obsługa nie jest przygotowana do takich parametrów lotu. Lecąc na odcinku Opole – Wałbrzych kieruje się na zachód i przy prędkości ok. 6 – Ma, na granicy z NRD, niczym wyrzucony z katapulty pocisk wychodzi z pola obserwacji.

Usiłujemy na gorąco komentować to, co widzieliśmy. Nikt nie ma pomysłu jak to wyjaśnić. Ktoś wspomina o amerykańskim samolocie rozpoznawczym SR-71, ale on nie zatrzyma się podczas lotu a potem nie rozpędzi do 6 Ma. Jego maksymalna prędkość, to niewiele ponad 3 Ma. Rosjanie też nie mają takich maszyn. Jesteśmy świadkami, no właśnie, czego jesteśmy świadkami? Co to było? Jak to nazwać, zinterpretować, wytłumaczyć? Nie wie nikt. Dla potrzeb własnych, na gorąco formułujemy pierwsze wnioski”

Tyle pan Jan. Sprawa – jak wynika z powyższego, nieco sfabularyzowanego opisu, gdyż pan Jan chciał nieco uchwycić obraz „wojskowej rzeczywistości” – jest bezprecedensowa. Nie jest mi znany bowiem w Polsce przypadek, kiedy obiekt UFO śledzony przez radary dokonuje tak karkołomnych manewrów w powietrzu. To – samo w sobie – wydaje się być zastanawiające, że SD nie podjęło decyzji ostatecznie do poderwania samolotów na przechwycenie. Wszak uczestnicy ćwiczeń Granit mieli do czynienia z niezidentyfikowanym intruzem, który dokonał „nielegalnego” przelotu w przestrzeni powietrznej Polski, zostawiając daleko w tyle możliwości techniczne wszelkich znanych wówczas maszyn lotniczych. Pytanie, czy ten szczegół nie zaważył na tym, że nie podjęto próby przechwycenia.

Wiadomo, że podobne incydenty w historii Układu Warszawskiego już wcześniej kończyły się tragicznie.

NAPĘD, KTÓRYM NIKT NIE DYSPONOWAŁ

Pozostaje jeszcze sugestia, że uchwycony obiekt był „podpuchą” zainicjowaną w ramach ćwiczeń. Wydarzenie miało miejsce już po zakończeniu ćwiczeń. Z tego co przekazał mi mój informator wynika, że rozjemca ds. Lotniczych nie planował już żadnych „lotów – celów”. A na pewno już nie o takich parametrach. Nikt w wojsku polskim po prostu nie dysponował takim sprzętem. Nawet dzisiaj takie parametry lotu zostawiają daleko w tyle możliwości samolotów pod polską banderą.

W trakcie naszej korespondencji udało ustalić się jeszcze kilka cennych informacji w kontekście zdarzenia z ćwiczeń „Granit 83”. Pan Jan twierdził, iż środki radiotechniczne wykryły i prowadziły materialny obiekt powietrzny, którego skuteczna powierzchnia odbicia radiolokacyjnego wynosiła kilka, zapewne nie mniej niż 5 m². Wielkość ta wynika z parametrów radiolokatorów. Tutaj szczególnie trafna była uwaga Pana Jana w kontekście osiągniętych prędkości przez obiekt. „Coś, co leci początkowo z prędkością ok. 900 km/h i zmniejsza ją do zera a następnie pozostaje w kilkunastu sekundowym, jakby śmigłowcowym zawisie, dzieli się i obydwie odlatują, musi podczas zawisu wykorzystywać inny niż aerodynamiczny sposób utrzymywania się w powietrzu. Ponadto śmigłowce (które znamy) tak szybko i tak wysoko nie latają” – pisał.

Reasumując, wielkość osiąganych przyspieszeń i tempo naboru wysokości świadczą o nieznanym nam wysoko sprawnym i efektywnym napędzie. Kto takim wówczas dysponował? Ponadto rozdzielenie się obiektu a następnie lot dwóch oddzielnych już z dużymi prędkościami obiektów sugeruje wykorzystanie nieznanych nam technologii budowy statku powietrznego. Pytanie, kto wówczas dysponował takimi maszynami, aby tak niebotycznie zaskoczyć wszystkich obserwujących przelot uczestników ćwiczeń? Odpowiedź wydaje się oczywista – nikt.

„Loty (wspólny i rozdzielone) śledzone były jednocześnie przez kilka radiolokatorów. Każdy radiolokator pokazywał prawie identyczne trasy. Piszę „prawie”, bo każde urządzenie techniczne ma pewien rozrzut parametrów. Należy wykluczyć, że na wskaźniku pojawiały się zakłócenia, które interpretowano jako cele, ponieważ każda trasa tworzyła logiczną całość” – dodaje pan Jan. Imponujące są tutaj osiągi wysokości w kontekście nabytej prędkości lotu. Wiadomo, że po rozdzieleniu, obiekt „szybki” leciał na wysokościach 20 000 – 25 000 m ale nie wyżej. Wynika to z początkowych pomiarów wykonywanych przez radiowysokościomierze oraz z tego, że ich maksymalna możliwa wysokość obserwacji wynosi ok. 25 000m.

Wysokość to jedna kwestia, drugą jest oszałamiająca prędkość. Nagłe zatrzymanie się i rozpęd do olbrzymich prędkości (w tym przypadku do 6-7 Ma), to wątki dobrze znane z innych spotkań z UFO, jakie wpłynęły do ufologów analizujących przypadki wojskowe. Gdybyśmy mieli do czynienia z ziemską konstrukcją, przemieszczanie się na tych wysokościach powinno zakończyć się całkowitym spalaniem się obiektu. Tymczasem nie zanotowano jakichkolwiek zakłóceń w pracy urządzeń łączności przewodowej i radiowej. Nie stwierdzono zakłóceń w pracy radiolokatorów. Silniki spalinowe oraz elektryczne oraz inny sprzęt elektryczny, pracowały poprawnie i osiągały zadawane parametry. Nie miały miejsca jakiekolwiek „inne”, dziwne czy niewytłumaczalne zjawiska. Nie można więc mówić o błędzie pomiarowym. Świadców tego zdarzenia było sporo. „Powyższe wydarzenie obserwowano na głównym punkcie naprowadzania (GPN) co najmniej 3 nawigatorów naprowadzania jak również co najmniej 3 doświadczonych pilotów. Ich spostrzeżenia były podstawą sporządzenia zgodnego (powyższego) opisu” – dodał pan Jan.

Interesujący jest tutaj brak reakcji dowództwa. Pan Jan uznał to za bezskuteczny rozkaz. „Nadrzędne SD nie podjęło decyzji o poderwaniu pary dyżurnej oceniając na podstawie rozwoju sytuacji, że jej działalność będzie nieskuteczna. Nie zażądano

od nas pisemnego meldunku w tej sprawie, ponieważ nadrzędne SD jak i my korzystaliśmy z tych samych źródeł informacji. Poprzestano na rozmowie telefonicznej potwierdzającej przebieg wydarzenia” – skwitował.

Pan Jan – mimo tylu lat, bo aż ponad 30 – jest pewien, czego był świadkiem tamtego dnia. Parametry lotu obiektów, jakie nieoczekiwanie pojawiły się na radarze nie mieściły się w kategoriach ziemskich zjawisk. Nie były też samolotami, które można uznać za własność wrogiego państwa. „Nie mam własnej, odrębnej interpretacji tego co widziałem” – mówił pan Jan. „Bo nie mieściłaby się ona w znanych powszechnie prawach fizyki. Nie była to też zbiorowa halucynacja, zmowa ludzi ani „zmowa” przyrządów. Może najbliższe prawdy jest stwierdzenie, że „są rzeczy na niebie i na ziemi o których się filozofom nie śniło”.

Autorstwo: Damian Trela

Źródło: CzasTajemnic.blogspot.com

OD AUTORA

Wszystkie osoby, które mogły być świadkiem tego zdarzenia i chciałyby uzupełnić powyższą historię o nieznane szczegóły, jak również świadków obserwacji UF0 nie związanych z opisanym incydentem, proszę o kontakt na mail: dam.trela@gmail.com.