

Spis treści

Katastrofa pod Wadowicami, czyli zamiast wstępu •	7
1946 / Pod zamkniętym semaforem •	16
1952 / Awaryjne lądowanie •	24
1954 / W mroźną noc •	41
1954 / Zakręt śmierci •	50
1954 / Pożar w kopalni •	61
1960 / Łuna nad Bydgoszczą •	74
1961 / <i>Konopnicka</i> w płomieniach •	83
1965 / Śmierć w nurtach Obry •	94
1967 / Przerwane juwenalia •	101
1967 / Para wybuchu w kotłowni •	110
1969 / Zawał serca? •	118
1969 / Czołowe zderzenie •	133
1969 / Zalana kopalnia •	142
1976 / Pierścionek z martwej ręki •	152
1977 / Legnica pod wodą •	159
1979 / Wybuch w rotundzie •	167
1980 / Ostatnia świadoma decyzja •	180
1980 / We wspólnym grobie •	191
1981 / Bomba z opóźnionym zapłonem •	203
1985 / Wąskie gardło Olsztyna •	213
1985 / Ich życia stacja końcowa •	221
1987 / Dziurawe łóżysko •	230
1987 / Niebezpieczne tramwaje •	242
1987 / Gdy bezpieczeństwo nie było najważniejsze •	253
1988 / Żołnierze giną w wypadkach •	261

Zawory dla zlewania paliwa były napędzane przez silniki elektryczne, a w uszkodzonym samolocie działał tylko jeden sprawny generator. I mimo że piloci wyłączyli wszystkie zbędne urządzenia pożerające prąd, z braku energii elektrycznej nie udawało się pozbyć nadmiaru paliwa.

– Zlewa się trochę czy nie? – o godzinie 10:52 zapytał kontroler z ziemi.

– Nic się nie zlewa. Nic się nie zlewa, nie działa.

Pół minuty wcześniej kapitan Pawlaczyk poprosił o skierowanie samolotu na lotnisko wojskowe w Modlinie. Załatwienie zgody wojska na lądowanie cywilnej maszyny na tymże lotnisku trwało kilka minut, które w kokpicie Iła wydawały się wiecznością. A ponadto wojsko nie podało parametrów lotniska i panujących nań warunków.

– Nie wiem na razie, gdzie tam jest próg pasa. Po prostu musimy to ustalić, jaki tam jest kierunek wiatru, jakie tam ciśnienie. Na razie nie ma żadnych danych. Wiem tylko, że długość pasa wynosi 3050 metrów – o godzinie 10:59 kontroler informował załogę Iła.

Po krótkiej dyskusji w kokpicie samolotu zapadła decyzja – lecimy na Okęcie.

– W Warszawie lepsza będzie obstawa dla nas – 23 sekundy po 11:00 kapitan Pawlaczyk poinformował kontrolera, mając na myśli zwłaszcza lotniskową straż pożarną i ratownictwo medyczne.

W następnych minutach na linii ziemia – samolot trwało ustalanie technicznych szczegółów lądowania maszyny bez steru wysokości, która miała niesprawne podwozie i w której zbiornikach były prawie 32 tony paliwa. Od 20 minut wysokość lotu Iła-62M piloci utrzymywali tylko za pomocą trymera – małej klapki na stateczniku ogona.

Osiem minut po jedenastej, gdy w samolocie rozpoczęły się poszukiwania stewardesy Hanny Chęcińskiej, której nikt nie widział od tajemniczego wybuchu nad Warlubiem, szalejący w pomieszczeniach technicznych pożar opanował tył maszyny, prawdopodobnie docierając do części pasażerskiej Iła.

Nigdy nie poznamy myśli kapitana Pawlaczyka z tamtych tragicznych minut. Zapewne miał jeszcze cień nadziei, że konającej maszynie uda się dolecieć do już widocznego z kokpitu lotniska na Okęcie.

– U nas pożar jest znów – o 11:09 poinformował ziemię kapitan Pawlaczyk.

– Palicie się?

– Palimy się, w bagażniku!

– Czy chcecie, czy poprowadzić panów krócej?

– Tak.

– W lewo, kurs zero-dziewięć-zero.

Półtorej minuty później kontroler poinformował załogę samolotu, który ciągnąc za sobą smugę dymu, zbliżał się do Okęcia:

– Przeszłście na prawą stronę osi pasa, a dalej w lewo kurs trzysta. Wiatr jest 290 stopni, 22 kilometry na godzinę. Można lądować na pasie trzy-trzy.

Il-62M *Tadeusz Kościuszko* do lotniska Okęcie nie doleciał. O godzinie 11:12:13 mikrofony znajdujące się w kokpicie wychwyciły jakieś krzyki, z których wyłowiono później następujące słowa:

– Dobranoc! Do widzenia! Cześć! Giniemy!

Te dwa ostatnie słowa miał wypowiedzieć kapitan Zygmunt Pawlaczyk.

Od wybuchu nad Warlubiem minęły 32 minuty, gdy samolot zaczął się wbijać w drzewa Lasu Kabackiego, najpierw ścinając ich wierzchołki, a następnie całe drzewa. W ten sposób wykosił pas długości 370 metrów i szeroki na 50 metrów. W końcu *Kościuszko* uderzył w ziemię z prędkością około 470 kilometrów na godzinę, a więc o 200 kilometrów szybciej niż podczas zwykłego lądowania. Eksplodowały zbiorniki paliwa. Błysk wybuchu kątem oka zauważył pilot przelatującego w pobliżu wojskowego samolotu odrzutowego TS Iskra. Był nim polski kosmonauta, generał Mirosław Hermaszewski, który po latach wspominał, że po błysku nad Lasem Kabackim pojawił się grzyb dymu podobny do towarzyszących wybuchom bomb atomowych.

Fragment rozdziału 1987. *Dziurawe łóżysko*