

Nie budzić upiorów.

Śp. pilot inż. Zbigniew Słonowski.

70-ta rocznica powstania przemysłu lotniczego w Mielcu zbiega się jeszcze z jedną okrągłą rocznicą, a mianowicie 40-tą rocznicą tragicznego wypadku inż. pilota Zbigniewa Słonowskiego. Warto z tej okazji wspomnieć wspaniałą sylwetkę człowieka zwanego popularnie słoniem. Przypominam sobie charakterystyczny przyjacielski gest tego potężnego mężczyzny, który często ramieniem obejmował znajdujących się w pobliżu niego podległych mu pracowników „Startu”.

Istnieje kilka wersji wypadku, ale przedstawię dwie najbardziej prawdopodobne, bo do takiej, która mówiła, że widziano go po wypadku w Berlinie Zachodnim nie będę się ustosunkowywał. Jak w większości wypadków, tak i tu zaważył błąd tzw. ludzki.

Z swojej pracy na „Starcie” i późniejszej w reklamacjach w „Serwisie” nie przypominam sobie poważniejszego wypadku z winy sprzętu, czyli konstrukcyjnego, lub technologicznego błędu. Ostra kontrola w zakładzie powodowała wykrywanie podobnych błędów we wcześniejszych fazach. Owocowało to tysiącami Kart Zmian Konstrukcyjnych (KZK) i Kart Zmian Technologicznych (KZT). Opracowywane były biuletyny na podstawie, których w jednostkach wojskowych i innych użytkownikach samolotów, mechanicy Serwisu wprowadzali zmiany. Takich zmian było tysiące, a najbardziej kłopotliwe były KZK wprowadzane do wcześniej wydanych KZK.

Do wypadku doszło w dniu 16 września 1968 roku. W ten pochmurny jesienny dzień kierownik wydziału „Start”, pilot inż. Zbigniew Słonowski wystartował z mieleckiego lotniska na samolocie TS-11 „Iskra” do Warszawy. Niestety ze względu na szybko zmieniające się warunki atmosferyczne Warszawa odmówiła przyjęcia i Zbigniew Słonowski zmuszony był zawrócić do Mielca. Zawrócił i lecąc na wysokości 300 metrów uderzył we mgłę w skałę, w Górach Świętokrzyskich, ginąc na miejscu.

Nasuwa się pytanie dlaczego leciał tak nisko? Odpowiedź jest prosta. Lot do Warszawy na samolocie odrzutowym trwa tak krótko, że oszczędza się czas nie nabierając wysokości i nie schodząc do lądowania w Warszawie. Był to jednak zasadniczy błąd, który spowodował wypadek. Jest jeszcze następne pytanie dlaczego rozbił się w Górach Świętokrzyskich, skoro nie występują one na trasie Mielec – Warszawa i odwrotnie? Jedna wersja mówi, że zawracając do Mielca wykonał zbyt duży łuk w lewo, co spowodowało zbyt dalekie odejście z kursu. Taką wersję podają pan Andrzej Remiszewski i inż. pilot Tadeusz Pakuła. Jestem jednak innego zdania, a mianowicie, że zawróciwszy do Mielca pilot Słonowski nie był na kursie do Mielca, o czym nie wiedział, lecąc w innym kierunku.

Tak się składa, że każdy człowiek ma pewne słabości. Coś się mniej lubi, a coś więcej. Podobnie było ze Słonowskim. Nawigacja nie była jego mocną stroną. Podeprę to następującym przykładem. Wiele miesięcy wcześniej, kiedy siedział już w samolocie przygotowanym do lotu, zawołał mnie i pokazując wskaźnik radiokompasu zapytał:

---- Nastawiłem naszą prowadzącą, a popatrz, co mi ten wskaźnik pokazuje?

Sprawdziłem ustawienie częstotliwości, była inna niż mieleckiej prowadzącej. Była to stacja krakowska, która miała sygnały morsa podobne do Mieleckiej. Ustawiłem radiokompas na mielecką prowadzącą i wówczas strzałka wskaźnika ustawiła się w innym prawidłowym położeniu. Innym razem, podobny wypadek, miał ze Słonowskim nieżyjący już Zbigniew Dura i Aleksander Wójcik, z którymi kierowałem pracą mechaników osprzętu na Starcie. Po wypadku w Górach Świętokrzyskich nasza wersja była jednoznaczna. Słonowski zawracając do Mielca ustawił radiokompas na Kraków, korzystając z sygnałów w słuchawkach. Myślał, że jest na kursie do Mielca, lecz leciał na Kraków. Gdyby leciał na Mielec nie miałby na

trasie Gór Świętokrzyskich. Miałby je z prawej strony. Lecąc na małej wysokości nad Kraków, leciał prosto po śmierć, bo po trasie miał góry. Wyrzucił samolotem o skałę, jak jajem o ścianę, rozbijając szczątki samolotu na dużej przestrzeni.

Taka jest wersja moja i pozostałych kierujących osprzętem na „Starcie”.

Pracowałem tego feralnego dnia na drugiej zmianie, kiedy przyszła informacja od pana Andrzeja Remiszewskiego z wieży kontrolnej, o braku kontaktu ze Słonowskim. Poinformowano odpowiednie służby, które zawiadomiły, że mieszkaniec wioski słyszał w górach huk. W powietrzu w tym czasie znajdował się Michał Skowroński z Wiktorem Białkim, którzy także bezskutecznie wzywali w eterze Słonowskiego. Następny meldunek potwierdzał tragiczny wypadek. Natychmiast zmontowano ekipę, która pojechała na miejsce zdarzenia. Mechanik Lubliński będący w ekipie, po powrocie, przedstawił makabryczny obraz. Odnalezione szczątki samolotu można było w płachcie zmieścić. Na tym znajdowały się fragmenty jego ciała. Miał 39 lat. Szczątki samolotu zakopane zostały za hangarem.

Istnieje taśma z nagraniem tego feralnego lotu. Zachował ją na pamiątkę pan Andrzej Remiszewski, żywa legenda tamtych czasów. Być może uda się odtworzyć akustyczny zapis z taśmy, ale nie będzie to proste, gdyż zapis jest na rolce taśmy. Technika poszła tak daleko, że nie ma już takich magnetofonów. Rzadkością są magnetowidy wypierane przez cyfrowe nagrywarki. Pan Andrzej przez 40 lat nie mógł się zdobyć na odsłuchanie taśmy z głosem swego bliskiego przyjaciela.

A może nie należy budzić upiórów zawartych w taśmie?

Teofil Lenartowicz.