

Instytut Pamięci Narodowej - Archiwum

<https://archiwum.ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/180543,Wojciech-Kujawa-Ostatni-lot-Mikolaja-Kopernika.html>
16.03.2026, 04:21

Wojciech Kujawa: Ostatni lot „Mikołaja Kopernika”

Data publikacji 14.03.2023

Katastrofa, która zakończyła lot PLL LOT 007, należy do najtragiczniejszych zdarzeń w historii polskiego lotnictwa cywilnego. Oficjalne śledztwo w tej sprawie wykazało niekwestionowaną winę sowieckich konstruktorów, jednocześnie jednak ukrywając wkład władz PRL w rażące zaniedbania, które kosztowały życie 87 osób.

14 marca 1980 r., około godziny 11.15, nieopodal lotniska Okęcie, rozbił się samolot Polskich Linii Lotniczych „Lot” Ił-62 „Mikołaj Kopernik”, lecący z Nowego Jorku do Warszawy. Zginęło 10 członków załogi i 77 pasażerów różnych narodowości: Polaków, Amerykanów, Rosjan i Niemców.

Wśród nich byli: popularna piosenkarka Anna Jantar (Kukulska), wracająca z kilkumiesięcznego tournée dla Polonii amerykańskiej, członkowie amatorskiej reprezentacji bokserskiej USA, którzy dwa dni później mieli uczestniczyć w międzynarodowych zawodach w Katowicach, etnomuzykolog Alan Merriam oraz 6 polskich studentów wracających ze spotkania Międzynarodowego Stowarzyszenia Studentów Nauk Ekonomicznych i Handlowych. Władze ogłosiły dwudniową żałobę.

Tragiczna awaria

Po katastrofie powołano specjalną komisję w celu ustalenia jej przyczyn. Na czele komisji stanął wicepremier Tadeusz Wrzaszczyk. Ustalono, że powodem wypadku była wada konstrukcyjno-wykonawcza silnika nr 2, która doprowadziła do pęknięcia jego wału turbiny niskiego ciśnienia, następnie jego rozerwania i w konsekwencji do uszkodzenia kolejnych silników: nr 1 i 3 oraz układu sterowania.

Komisja podkreśliła, że

„[...] dysponując jedynym sprawnym silnikiem oraz możliwością sterowania tylko poprzez wychyłanie lotek, załoga zdołała jeszcze, co potwierdzają analizy i świadkowie, ukierunkować tor samolotu tak, że zderzenie samolotu z ziemią nastąpiło w miejscu niezabudowanym”¹.

W ostatniej fazie spadania bowiem pilotowi Pawłowi Lipowczanowi – tuż przed uderzeniem

w fosę Fortu VI Twierdzy Warszawa – udało się ominąć budynki zakładu poprawczego.

Przerzucanie odpowiedzialności

Oficjalny komunikat przesłano do Związku Sowieckiego, który odrzucił wnioski komisji i uznał je za niewiarygodne, ponieważ w fatalnym świetle stawały zakłady produkujące Iły. Dopiero 7 lat później, po kolejnej katastrofie, Rosjanie niechętnie uznali wyniki polskiej komisji.

Do katastrofy przyczyniła się także strona polska, o czym opinię publiczną powiadomiono dopiero w 2010 r., po odnalezieniu w Archiwum IPN dokumentów śledztwa prowadzonego przez Wydział VI Departamentu II MSW². Wynika z nich, że w latach osiemdziesiątych władze PRL nakazały wprowadzenie jak największych oszczędności, dlatego m.in. znacznie przedłużano okres zdolności użytkowej silników (resursów) lub dokonywano ich prowizorycznych napraw w warsztatach na warszawskim lotnisku.

Dochodzenie 14 marca wszczęła także prokuratura i powierzyła jego prowadzenie Wydziałowi Śledczemu Komendy Stołecznej MO. 30 marca 1981 r. zostało ono umorzone z uwagi na niestwierdzenie przestępstwa³.

W Archiwum IPN przechowywany jest również film pt. „Katastrofa lotnicza” dotyczący opisanej wyżej tragedii⁴.

Więcej interesujących materiałów na profilu [Archiwum IPN](#)

Przypisy:

¹ Cyt. za: Michał Szukała, 40 lat temu na Okęciu doszło do katastrofy samolotu Ił-62 „Mikołaj Kopernik”, <https://dzieje.pl/aktualnosci/40-lat-temu-na-okeciu-doszlo-do-katastrofy-samolotu-il-62-mikolaj-kopernik?fbclid=IwAR2GIK3r3muRkJysYa8xWYn3O9nF6RTnTzqUhTCGKbebthE2ishdjV90UA8>.

² Zob. akta sprawy obiektowej dot. katastrofy samolotu typu Ił-62 PLL „LOT” o sygn. IPN BU 0236/223.

³ Zob. akta kontrolne śledztwa w sprawie katastrofy o sygn. IPN BU 0331/47 t. 1-5).

⁴ Sygn. IPN BU PF 2361/225-226.