

# Biuletyn Loteczki



numer 19

styczeń 2001

## ZEBRANIE WALNE, ZBYSIU GAJEWSKI PREZESEM

Pierwsze w trzecim tysiącleciu spotkanie Klubu Lotników LOTE CZKA przejdzie do jego historii jako czas wyboru legalnych władz. Odbyło się ono w siedzibie Klubu we wtorek 9 stycznia o godzinie 17.00 przy wyjątkowej frekwencji. Dopisali nie tylko wrocławianie, ale i liczni Koledzy, którzy mieszkają nierzadko wiele setek kilometrów od stolicy Dolnego Śląska.

**Wchodzących witał emblemat LOTE CZKI, wykonany społecznie przez Władzia Jerzyka, powieszony nad głównymi drzwiami wejściowymi do siedziby klubu od ul. Macieja. Przybyły 21 grudnia ubiegłego roku.**

Wymieńmy wszystkich uczestników tego historycznego Zebrania Walnego:

St. Antoszewska, St. Babiarsz, P. Bamberski, J. Baran, J. Bem, A. Bisek, St. Błasiak, M. Bujak, M. Catewicz, T. Dobrociński, W. Dziedzio, Zb. Gajewski, J. Gogała, A. Ilukiewicz, T. Jany, Wł. Jerzyk, Z. Jewstrat, K. Kaczanowski, W. Kęsoń, Z. Kierkicz, J. Kopeć, M. Kozdra, E. Krakowska, M. Królikowski, J. Kurpiela, E. Ligocki, St. Łuspiński, Z. Majewski, H. Majnusz, Z. Małecki, J. Marek, Zb. Materna, T. Mirowski, J. Młoczek, J. Musiał, A. Mydłowski, M. Orczykowski, Al. Pawlikiewicz, P. Pawłowicz, R. Polański, J. Popiel, M. Przybylski, Zb. Radomski, Wł. Ruśkiewicz, W. Sankowski, E. Sobczak, St. Szomański, A. Schutty, A. Tennenberg i Wł. Żołud.

Oprócz tych pięćdziesięciu członków zwyczajnych gościliśmy także naszych sympatyków: Grzesia Skomorowskiego i Pawła Piłata, z którymi wielu z nas przeżywało sporo ciekawych, wspólnych przygód lotniczych.

Po uwagach wstępnych Zbyszka Gajewskiego loteckowy senior nad seniorami Stanisław Szomański powitał zgromadzonych i zaproponował kandydaturę Zbyszka Materny na przewodniczącego zebrania. Jego kandydaturę zaakceptowano jednogłośnie.

Zbyszek prowadził zebranie wzorowo, toteż wyboru członków Zarządu i Prezesa Klubu jako stowarzyszenia oraz Komisji Rewizyjnej dokonano nadzwyczaj sprawnie.

## JEDNOGŁOŚNIE WYBRANO NA PREZESA ZBYSZKA GAJEWSKIEGO.

Gratulując Mu zaufania Koleżanek i Kolegów wypada żywić nadzieję, że w przyszłym działaniu spotka się On ze znaczącą pomocą nie tylko członków Zarządu, ale całego grona lotkowiczów.

Zbyszek do pomocy będzie miał w zarządzie:

- Edzia Sobczaka i Staszka Błasiaka jako wiceprezesów,
- Edzia Ligockiego jako sekretarza,
- Tadzia Janego jako skarbnika oraz
- Tadzia Dobrocińskiego, Witka Kęsonia, Józia Młocka i Jurka Popiela jako członków.

Przewodniczącym Komisji Rewizyjnej wybrano Zbyszka Maternę, zaś jej członkami Czarka Kopcica i Przemka Pawłowicza.

**W SOBOTĘ 13 STYCZNIA COROCZNYM SPOTKANIEM GŁÓWNYM, KTÓRE ROZPOCZYNAMY W NASZEJ SIEDZIBIE O GODZINIE 14.30, WRACAMY DO NORMALNEGO ŻYCIA KLUBOWEGO Z ZACHOWANIEM PEŁNEGO LUZU, KTÓRY PRZEZ NIEMAL CZTERNAŚCIE LAT DZIAŁALNOŚCI TOWARZYSZYŁ LOTE CZKCE.**

*Stanisław Błasiak*

## WAĆLAW KOZIELSKI

### LAUREATEM ŻŁOTEJ LOTKI 2000

Głównym punktem spotkania Klubu Lotników LOTE CZKA w dniu 16 grudnia ubiegłego roku była dyskusja na temat ŻŁOTEJ LOTKI 2000 i dokonanie wyboru laureata.

Zebrani jednogłośnie postanowili przyznać to najwyższe loteckowe wyróżnienie roku Waćlawowi Kozielskiemu.

ŻŁOTA LOTKA 2000 trafia w wyjątkowo godne ręce. Pan Waćlaw jest legendarną postacią w polskim świecie samolotowym. Owoce Jego pracy w lotnictwie, zapoczątkowanej w Polsce w roku 1946 i kontynuowanej przez dziesięciolecia procentują do dziś. Jej efekty to setki rzetelnie wyszkolonych pilotów samolotowych teoretycznie i praktycznie w atmosferze wzorcowej organizacji procesu szkolenia. Wielu z nich zostało mistrzami drążka lub wolantu, wielu podjęło się roli instruktora, wychowując kolejne pokolenia lotników we wszystkich rodzajach lotnictwa cywilnego i wojskowego, zgodnie z linią szkolenia swojego Mistrza Nauczyciela.



Waćlaw Koziełski urodził się 31 marca 1924 roku we wsi Sarnów w powiecie będzińskim. Matka Domiela zmarła przy Jego urodzeniu. Ojciec, również Waćlaw był z zawodu chemikiem i fizykiem po ukończeniu uniwersytetu w Petersburgu. Zawód wyuczony nie zapewniał mu jednak godziwych środków do życia. Za namową brata, który był adwokatem, podjął zaocznie studia prawnicze, po skończeniu których otworzył kancelarię adwokacką. Zamieszkał w Sosnowcu.

Wychowaniem małego Waćka zajęła się babcia. Najpierw chodził do szkoły podstawowej w Płocku, następnie zaś do gimnazjum w Warszawie. Ojciec nie był zadowolony z

nadzoru babci i wysłał syna do gimnazjum w Olkuszu, gdzie zamieszkał w bursie. Tu opieka dorosłych była na tyle skuteczna, że Waław zaczął się dobrze uczyć.

W tym czasie ojciec był zaangażowany w Zagłębiu w działalność polityczną. Współtworzył Narodowo-Socjalistyczną Partię Miast i Wsi, którą jedni uważali za robotniczą, inni za faszystującą. Gdy wybuchła wojna ojciec postanowił udać się na wschód do Łucka, gdzie mieszkała rodzina. Wyjechał z synem, który zdążył przed wojną skończyć III klasę gimnazjum. Podróż polskim Fiatem 508 nie obyla się bez przygód. W Kowlu zabrakło im paliwa. Skorzystali, napełniając zbiornik spirytusem pochodzącym z cysterny, znajdującej się na miejscowej stacji kolejowej. Były problemy z zapłonem, ale szczęśliwie dotarli do celu podróży, zamieszkując u kuzynki Waława – Wandy, którą z racji znacznej różnicy wieku nazywał on ciocią.

Mimo, iż ojciec od początku okupacji sowieckiej pracował jako wykładowca chemii i fizyki w Instytucie Ukraińskim – nie miał spokoju, nękany przez Rosjan. Wykładał po rosyjsku, którym dobrze władał. Szybko nauczył się też nie tylko ukraińskiego ale i angielskiego, który również zaczął wykładać. Po otrzymaniu tzw. 11 paragrafu, który nie zezwalał mu na zamieszkanie w mieście, musiał się wyprowadzić na wieś. Przeniósł się do Bogatyni – kolonii czeskiej, zamieszkałej również przez Ukraińców. Wacek, jako uczeń ósmej klasy polskiej dziesięcioletki pozostał w Łucku, gdzie następnie skończył dziewiątą klasę. Ponadto przez półtora roku chodził do szkoły gimnastycznej. Z chwilą wejścia Niemców w czerwcu 1941 roku nauczanie w szkole skończyło się. W listopadzie Waław podjął pracę w młynie w Bogatyni jako robotnik. Kierownikiem młyna był Polak, pan Kędziński. W lutym 1942 roku Waław wstąpił do podziemnej organizacji P.Z.P. (Polski Związek Powstańczy), gdzie został zaprzysiężony pod pseudonimem „Donek”. W styczniu 1943 roku P.Z.P. został wcielony w strukturę Armii Krajowej. Waław służył w plutonie specjalnym pod bezpośrednim dowództwem zastępcy komendanta Obwodu, noszącym pseudonim „Zgrzyta” (obecny kpt. rez. Józef Wójcik). Pluton zajmował się m. in. kolportażem pism, rozpoznaniem rozlokowania ukraińskich oddziałów UPA, śledzeniem zajadłych wrogów Polaków oraz ochroną Łucka przed Ukraińcami od strony brzegów Widawy. Pluton miał tajne magazyny i broń, którą chowano w różnych innych miejscach, np. w przydomowych krzakach. Waław brał udział w zamachach na burmistrza Łucka – Skorobogatowa i na szefa ukraińskiej policji – Teligę, za co awansowano go do stopnia starszego strzelca.

Zimą 1944 roku Niemcy zaczęli się wycofywać na zachód, naciskani przez Rosjan. W lutym Łuck był prawie niczyj. Wacek wraz z kilkoma kolegami, podobnie jak on uzbrojonymi, próbował się przedostać do 27 Wołyńskiej Dywizji AK. Po kilku kilometrach marszu musieli jednak zawrócić. Szkoła, że wiadomość o koncentracji tej dywizji dotarła do nich zbyt późno. Na rozkaz „Zgrzyta” oddział w którym służył Waław, został w końcu lutego 1944 roku rozwiązany.

Po zajęciu tych terenów przez Armię Czerwoną Waław został zmobilizowany do tworzącego się na terenie ZSRR Ludowego Wojska Polskiego. Jak większość młodych zaciągnął się ochotniczo do II Armii, tworzącej się w Sumach. Ponieważ miał niezłe wykształcenie, wytypowano go do oddziału z przeznaczeniem do szkoły politycznej. Ta perspektywa mu nie odpowiadała. Zgłosił się na badania lekarskie, celem stwierdzenia jego przydatności do służby w lotnictwie jako pilot. Uznano go za zdolnego!

Zmiana specjalności była jednakże prawie niemożliwa, bowiem musiałby o tym zdecydować osobiście generał Berling lub jego zastępca do spraw politycznych. Nadarzyła się ku temu okazja, bo miał się w Sumach odbyć wiec z udziałem tych osób. Waław napisał podanie, w którym chęć zmiany specjalności motywował swym niskim wzrostem, co w przyszłej pracy oficera politycznego byłoby okolicznością negatywną. Do lotnictwa zaś się nadaje, co potwierdza pozytywny wynik badań.

Ta motywacja przekonała porucznika Świetlika, który zwrócił się do Waława tymi słowami:

- Tak gadasz, że oficerem politycznym mógłbyś nawet zostać, choć musiałbyś nosić stołek ze sobą. Ale, skoro chcesz, idź do lotnictwa!

Ta decyzja bardzo Waława ucieszyła. Wkrótce wyjechał do Bugurusłania, gdzie mieściła się podstawowa szkoła lotnicza: 9 WASzPO (Wojenna Awio Szkoła Pierwonauczalnego Obuczenia). Podczas przesiadki w Kujbyszewie wraz z kolegami z tzw. „polskiego podrozdzielenia” wziął udział w akcji załadowania wagonu kaszą jaglaną. Część z niej zasilila ich przedziały i wraz z nimi dojechała do celu. Miało to zbawienny skutek, bo na miejscu nie było dla nich prowiantu. Część kaszy oddali do kuchni, zachowując przeczornie resztę na gorsze czasy.

Jedzenie w Bugurusłaniu było autentycznie wiejskie. Na posiłki, podobne do siebie jak dwie krople wody, składały się: niewielka ilość chleba, kawa czarna, ziemniaki puree albo kasza

jęczmienna, tzw. „pęczak”. W jego środku robiono łyżką dziurę, by zalać ją olejem rzepakowym, na który Pan Waław jest uczulony po dziś dzień. Kursanci, odczuwając wciąż głód, odmierzali czas od posiłku do posiłku.

Grupę, liczącą około 50 osób zakwaterowano w potężnym, murowanym budynku. Zajęcia odbywały się w olbrzymiej sali wykładowej. Wykładowcy reprezentowali niezwykle wysoki poziom wiedzy. Z powodzeniem mogliby być pracownikami uniwersytetów. Kto chciał, mógł się wiele nauczyć. Wielu jednak miało z tym kłopoty obiektywne, bo albo nie znali języka rosyjskiego, albo cyrylicy. Pan Waław radził sobie dobrze. Miał chęć do nauki, choć nie wszystko z wykładów od razu rozumiał. Notował je po rosyjsku.

Oprócz wykładów i ćwiczeń kursanci mieli też tzw. „podgotówkę”. Dziennie na naukę przeznaczali około 12 godzin.

Po skończeniu części teoretycznej odbyły się egzaminy. Po nich uczniów wysłano do odległej o kilkanaście kilometrów Zabiłówki, gdzie na lotnisku mieli przejść szkolenie praktyczne. Zakwaterowano ich na początek w pełnych pluskiew ziemniakach. Po pewnym czasie kursanci zostali przeniesieni do budynku drewnianego, gdzie pluskwy również atakowały. Walczono z nimi przy pomocy zapalniczek na benzynę, której nie brakowało ze względu na bogate złoża ropy naftowej, zalegające okolicę. Śwad nafty odczuwano wszędzie. Wojna z pluskwami była nie do wygrania. Walczono z nimi szczególnie przed zaśnięciem. Niektórzy przenosili pryce na korytarz, gdzie było ich mniej. Loty angażowały uczniów od wczesnych godzin porannych do samego wieczora. Potem wszyscy byli już tak zmęczeni, że zasypiali twardo, nie czując kąsania pluskiew.

Jedzenie na początku było smaczniejsze niż w Bugurusłaniu. Wkrótce jednak się pogorszyło: pracownicy kuchni zaczęli je kraść. Kursanci zrobili strajk, nie jedząc kolacji. Ich kolega, który o strajku nic nie wiedział, wracając w nocy od dziewczyny zjadł wszystko, co zostawił na stołach. Za to spotkała go od kolegów „kocowa”. Następnego dnia kierownictwo szkoły zrobiło zbiorę, próbując znaleźć prowodyrów akcji. Ponieważ nikt się nie zgłosił, dowódca kursu wytypował rzekomych winowajców i kazał im wystąpić z szeregu. Dwaj byli średniego wzrostu, zaś dwaj: Jabłoński i Kozielski należeli do najniższych. Patrząc na nich dowódca krzyknął:

- Ech wy szprinty! Smotri!

Obu „wlepił” po siedem dni ścisłego aresztu, ale uchwalili się na kursie. Dwaj pozostali zostali karnie wysłani do domu.

Waław, którego szkolił bardzo dobry instruktor Birkunow nie miał problemów z opanowaniem kolejnych tajników sztuki latania. Do szkolenia bardzo się przykładał. Latali na samolocie UT 2.

Do pomocy grupie zaangażowano polskich podoficerów jak: Grabowski czy Dalecki, którzy byli w wojsku polskim jeszcze przed wojną. Główne funkcje sprawowali oczywiście Rosjanie, z którymi zdarzały się czasem zabawne przygody, zwłaszcza, gdy dotarła na przeszkolenie dodatkowa grupa. Byli to przeważnie przedwojenni rosyjscy piloci sportowi, wywodzący się z aeroklubów, których związek z lotnictwem odkryto podczas ich frontowej służby w różnych innych rodzajach wojsk. Z uwagi na brak miejsc do zamieszkania Polacy musieli się ścieścić. Na pojedynczych dotąd przyczach spali teraz po dwóch. Zmianę pozycji podczas snu wykonywali na komendę, przewracając się na drugi bok.

Jednym z dowódców na kursie był lejtant Groszow, którego Polacy przezwali „kopiejka”, zaś Rosjanie „kaług”. „Kopiejka” na froncie nigdy nie był. Nienawidził donosicielstwa, nieporządku i bałaganu. Wymagał ścisłego respektowania zasad musztry i dyscypliny wojskowej. Ganiał kursantów niemiłosiernie, aż do osiągnięcia perfekcji w wykonaniu przewidzianego im zadania.

Pewnego razu Groszow nie był zadowolony z takiego meldunku jednego z podwładnych:

- Towaryszcz Starszina, ja dokładawaju, czto wsio w poriadkie! – zgłosił niedbale stary wyga frontowy.

- Tak nie nado! Nado goworit szczyotko, kak puszka, kak kulomiot! Skażi jeszczto raz, kak nado!

Podwładny poprawia:

- Towaryszcz lejtant: pum, pum, pum, ta, ta, ta, bum, bum, bum! Groszow przyjął meldunek ze zrozumieniem.

Innym razem kursant niewłaściwie zameldował wykonywanie czynności zamiatania i mycia pomieszczenia. Niezadowolony Groszow powiedział mu:

- Spójrz, jak to należy robić!

Wyszedł za drzwi, i po ponownym wejściu wyrecytował, zachowując wyprężoną postawę:

- Towaryszcz komendant, lejtant Groszow dokładawajet wo wremia uborki!

- Niczego, niczego, prodożajete! - odpowiedział instruwany.

W tym przypadku również incydent zakończył się szczęśliwie.

Kursantów po zdaniu egzaminów podzielono na 3 grupy:

- dziesięciu wysłano do Engelsa do szkolenia na bombowcach,
- dwudziestu wyjechało do Czkałowa do szkolenia na szturmowcach,
- pozostali dwudziestu wytypowano do szkolenia na myśliwcach i wysłano do Krasnego Kuta.

Kwalifikacji dokonywali instruktorzy na podstawie postępów uczniów w szkoleniu, ich ocen i temperamentu. Waclawa zakwalifikowano do trzeciej grupy, na myśliwce.

W Krasnym Kucie była myśliwska szkoła bojowa, ewakuowana z Kaczy na Krymie: 1 KKWAU (Krasnoznamiennej Kaczeńskoj Wojennoje Awie Uczyliszcze).

Poziom nauki latania w tej szkole był bardzo wysoki, można się było bardzo wiele nauczyć. Dla wznowienia nawyków z początku latano również na UT 2.

Szkoleni przywiązywali wagę nie tylko do latania, ale i do warunków zakwaterowania. Pokój Waclawa należał do najlepiej ogrzewanych. Do polskiej dwudziestki dołączyło dalszych dwudziestu uczniów, Rosjan z Soroczyńska. Byli wśród nich różni fachowcy, np. zduni, drwale itp. żołnierze, którzy przeszli okupację niemiecką. Wszyscy starali się radzić sobie najlepiej, jak to było możliwe. Gdy przyjechał pociąg z drewnem, część kłoców zamiast na skład trafiła na specjalnie przygotowane miejsca za szafą. Zduni zrobili piec i ogrzewanie funkcjonowało nienagannie. Na jedzenie też nie narzekano, bo było dobre.

Gdy skończyła się wojna, przerwano szkolenie praktyczne i uczniom zaproponowano wakacje. Później doszkolono dziesięciu a pozostałych zatrudniono w obsłudze naziemnej.

Waclaw znalazł się wśród dziesiątki doszkolonych. Łącznie spędził w powietrzu 50 godzin podczas szkolenia podstawowego w Zabiłowce na UT 2 zaś w Krasnym Kucie, na kursie dla myśliwców, 25 godzin na UT 2 i 30 godzin na JAK 1 i JAK 3.

JAKI 1 - wysłużone, wielokrotnie remontowane samoloty odczuwało się, jakby były przyciśnięte do ziemi. Za to JAK 3 był maszyną zupełnie inną. Zachowywał się jak panienka: prawie tańczył! Miał potężny, 1600 konny silnik. Przy tych samych ruchach sterami w locie po kręgu, co na JAKu 1 można było na nim łatwo zgubić małe 800 metrowej długości lotnisko. Latał bardzo szybko!

Piękna przygoda skończyła się wkrótce po skończeniu wojny. Dziesięciu wyszkolonych, awansowanych do stopnia lejtanta, wracało w marcu 1946 roku do Polski. Prowadził ich Tadeusz Górak, ~~znanymi~~ przedwojenny szybownik, pilot myśliwski ~~podczas wojny, walczący z sukcesami pod brytyjskim niebem.~~

Na naramienniki wszystko wracającym duże gwiazdki. Wyglądali niczym majorzy. Dostali na drogę po dwie kartki żywnościowe na jeden dzień. W Moskwie zaproszono ich do restauracji dla oficerów wyższych. Ale po wspaniałym jedzeniu zbierali pod stołem resztki posiadanych kopiejek, aby zakupić jedną paczkę papierosów.

W kraju dostali siedmiodniowy bezpłatny urlop. Umówili się po nim na spotkanie w Warszawie, nie zdając sobie sprawy z jej zniszczeń wojennych.

Waclaw otrzymał przydział do 1 pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Na początku nowoprzybyłych czekały egzaminy, które zdali bez problemu. Dostali stopnie ...chorążych, co naturalnie ich rozczarowało. Zwrócili się do kadry z pytaniem:

- ZSRR dał nam stopnie lejtantów (podporuczników). Czy nie uznajecie stopni radzieckich?

Po miesiacu awansowano ich na podporuczników.

Waclaw podporucznikiem był krótko, pełniąc funkcję dowódcy klucza. Po przejściu kursu w Bydgoszczy i objęciu funkcji dowódcy drugiej eskadry awansował w marcu 1948 roku na porucznika. Awans ten go ucieszył, był przecież bardzo młody! Wkrótce jednak szczeble drabiny szybko rozwijającej się kariery zaczęły się wylamywać.

Pierwszym powodem był ożenek. Wybranek serca – Adaminę Łuczak poznał w Łucku podczas wojny w roku 1940 poprzez jej brata, z którym się przyjaźnił. Potem próbował ją odnaleźć. Udało się to w Krakowie, gdzie w październiku 1948 roku odbył się ich ślub.

W listopadzie 1948 roku aresztowano ojca Waclawa za jego polityczną przedwojenną działalność.

Ktoś doniósł też na młodego porucznika, że jako partyzant strzelał on podczas wojny do żołnierzy armii radzieckiej. Nadto Waclaw odmówił propozycji wstąpienia do PPR, co było warunkiem zrobienia kariery wojskowej.

Te powody wystarczyły, aby zwolnić go z wojska. Przekazanie eskadry następcy przeciągało się z uwagi na braki w stanie łózek, koców i amunicji. Miało to jednak ten dobry aspekt, że najgorszy okres nasilonych zwolnień minął, zanim Waclaw zdążył się rozliczyć. Próba wyjaśnień, że ze strzelaniem do Rosjan ma on nic wspólnego, spotkała się ze zrozumieniem ze strony oficerów odpowiednich służb, którym Waclaw powiedział, iż

słyszał, że niektórzy dowódcy radzieccy zapraszali do siebie dowódców polskich, którzy później nie wracali już do swych oddziałów.

Departament Kadr zaproponował mu pracę w Dęblinie. On jednak chciał wracać do pułku, do linii. Na to zgody nie było.

W tym czasie organizowano Centrum Wyszkolenia Pilotów i Mechaników Powszechnej Organizacji „Służba Polsce” (CWPIM PO „SP”) w Ligotce Dolnej. Centrum to powstawało w miejsce rozwiązanego Centralnej Szkoły Pilotów i Mechaników przy Ministerstwie Komunikacji (CSPiM MK).

Waclaw propozycję podjęcia tam pracy jako Szef Wyszkolenia począwszy od lutego 1949 r. przyjął z ochotą, choć przejście z pułku bojowego do szkoły cywilnej stanowiło duży przeskok życiowy. Dotychczasowe doświadczenie miało się w nowej pracy bardzo przydać. Warunki były tu dobre: było lotnisko, z rozwiązanej szkoły pozostała spora część kadry instruktorskiej. Zasiłiło ją wielu instruktorów, którzy przyjechali tu z różnych innych ośrodków lotniczych. Byli to bardzo dobrzy koledzy, którzy żyli lotnictwem i dla lotnictwa, jak przykładowo świetni organizatorzy: komendant szkoły Krzysztof Donigiewicz i jego zastępca, oficer polityczny Kasprzak, który więcej niż polityką zajmował się gimnastyką.

Uczniowie, przysyłani przez organizację „Służba Polsce”, reprezentowali bardzo zróżnicowany poziom. Powinni mieć średnie wykształcenie, co w praktyce było często fikcją.

Rozpoczęto szkolenie. Zorganizowano trzy dwumiesięczne turnusy dla 30 osób każdy. Szkolono intensywnie na samolotach Po-2 i CSS-13 według programu stosowanego w szkołach radzieckich. Uczniowie kończyli szkolenie na ogół z dobrymi wynikami.

Przy lotnisku znajdowały się warsztaty remontowe szybowców, gdzie dokonywano również napraw samolotów i przerobiono samoloty CSS-13 na sanitarki, umieszczając gondole dla chorych na każdym dolnym skrzydle.

Waclaw angażował się nie tylko w proces szkolenia. Z powodu chwilowego braku pilota doświadczalnego oblatwał za zgodą Departamentu Lotnictwa Cywilnego dwa egzemplarze sanitarnej wersji CSS-13.

Dość odległe położenie Ligotki Dolnej od większych miast spowodowało, że Krzysztof Donigiewicz czynił starania o przeniesienie Centrum do Wrocławia. Zimą 1949/50 szkołę przeniesiono na lotnisko Gądów Mały. Tak powstało Centrum Wyszkolenia Lotniczego (CWL), które miało korzystać z lotniska Gądów Mały wspólnie z Aeroklubem Wrocławskim i PLL LOT.

Kadra zamieszkała w pokojach na I piętrze budynku portowego od strony tzw. „okrągłaka”. Dla uczniów przewidziano pokoje po zachodniej stronie I piętra.

Pan Waclaw bierze tu udział w opracowaniu nowego programu szkolenia samolotowego dla pilotów i instruktorów samolotowych. Prowadzi wykłady z teorii lotu i metodyki szkolenia oraz odprawy metodyczne z młodymi instruktorami. Ta Jego praca owocuje w lotnictwie polskim po dziś dzień.

Ponieważ w tych czasach kandydaci na szkolenie posiadali w większości wykształcenie na poziomie szkoły podstawowej lub niewiele wyższe, na swych wykładach dokształca ich również z matematyki i fizyki w stopniu umożliwiającym zrozumienie teorii lotniczej. Pomagają mu w tym instruktorzy, prowadzący zajęcia w grupach. W kolejnych latach do latania trafiają coraz lepiej wykształceni kandydaci.

Korzystając z możliwości przeszkolenia się na Gądowie Małym na szybowcach Waclaw zaczyna latać począwszy od SG-38 i Salamandry i skończywszy na Jastrzębiu. Uzyskuje srebrną odznakę szybowcową.

W roku 1953 jest przez osiem miesięcy inspektorem lotniczym na południowo-zachodnią Polskę. Po zlikwidowaniu tego etatu wraca na poprzednie stanowisko do Centrum.

Duża intensywność lotów w Centrum stwarzała problemy na lotnisku, gdzie intensywnie latał również aeroklub i PLL LOT. CWL przeniósł się na lądowisko Długa Wieś, położone po północno-wschodniej stronie Wrocławia. Wybudowano tam budynek internatowy, do celów rekreacyjnych wykorzystano z przyległego stawu. Teorię wykładano we Wrocławiu, latano na Długiej Wsi. Teren ten przeznaczono w krótkim czasie na poligon dla wojska. CWL przeniósł się na lotnisko Mirosławice, na południe od Wrocławia. I tu CWL nie gościł długo: zapadła decyzja o jego rozwiązaniu. Sprzęt rozdzielono do aeroklubów. Pod koniec 1955 roku Waclaw objął stanowisko szefa wyszkolenia w Aeroklubie Wrocławskim, który był bardzo dużą jednostką lotniczą. Sprawując nadzór nad wyszkoleniem zajął się głównie sekcją samolotową. Bardzo wysoko ocenia pracę instruktorów Aleksandra Pawlikiewicza i pomagającego mu Zdzisława Majewskiego w sekcji szybowcowej oraz Waldemara Bołotowicza w sekcji spadochronowej. W tym „wrocławskim” okresie Pan Waclaw latał też doraźnie jako pilot lotnictwa sanitarnego, oblatywał samoloty po remontach, mając uprawnienie pilota

doświadczalnego oraz brał udział w pokazach lotniczych indywidualnie i w zespołach akrobacyjnych.

W roku 1956 władze lotnicze uznały, że likwidacja CWL była błędem. W styczniu 1957 roku Waław Kozielski podjął się ponownie organizacji Centrum. Po całej Polsce zbierał kadre instruktorów, wśród nich niektórych byłych współpracowników dawnego CWL. Zgromadził zgrany kolektyw doświadczonych instruktorów i techników oddanych działalności szkoleniowo-lotniczej w Krośnie nad Wisłokiem – w mieście o głębokich tradycjach lotniczych, powstał, dosłownie na gruzach, ośrodek lotniczy, dysponujący trzema lotniskami. Centrum stało się solą w oku władz lotniczych i gospodarzy Krosna. Po pewnym czasie o krośnieńskim CWL mówiono: Akademia Lotnicza. Do takiej oceny Pan Waław znacznie się przyczynił.

Zaczęto nie od szkolenia, ale od ratowania lasów. Z baz LOT-u, który zajmował się ubocznie również działalnością na rzecz lotnictwa, ściągnięto około 40 samolotów CSS-13. Wspólnym wysiłkiem instruktorów i mechaników udało się wyremontować niewiele ponad 20 z nich. Instruktorzy ćwiczyli na nich loty niskie i lądowania w terenie przygodnym. Swym doświadczeniem dzielił się z nimi Jerzy Markiewicz, który po rozwiązaniu CWL latał w LOT-owskim agro. Opylano proszkiem DDT lasy w Gozdnicy, Zarach i w Rzepinie. Piloci, wychodzący z samolotów po lotach wyglądali jak młynarze, ale o szkodliwości stosowanych środków nie mówiło się. Akcję prowadzono w następnym, 1958 roku z mniejszym nasileniem, zaś rok później – sporadycznie. Potem pracę tę przejęła WSK-Okęcie.

Centrum, poza szkoleniem podstawowym i później szkoleniem dla wojska w ramach LPW, prowadziło dwutygodniowe kursy doskonalące dla pilotów aeroklubowych, w pełnym zakresie szkolenia do I klasy, kursy instruktorskie, kursy doskonalące dla instruktorów już pracujących, kursy metodyczne oraz przeszkolenia dla instruktorów szybowcowych na instruktorów samolotowych. Ponadto wydawano biuletyn, dotyczący organizacji i bezpieczeństwa lotów a także metodyki szkolenia. Pan Waław był jego współautorem. Był członkiem Komisji Samolotowej przy ZG APRL i trenerem kadry narodowej w akrobacji samolotowej. Jako pilot doświadczalny II klasy oblatywał przerobionego na jednomiejscówkę w miejscowym LZN-ie Zlina 26, który pod nazwą "Super Kasper Akrobat" był samolotem polskiej kadry narodowej od 1964 roku. W późniejszym okresie oblatywał „Beskida” (przerobiony Zlin 326), na którym Polacy startowali w Moskwie w roku 1966 oraz „Kanię 3”, wykonując pełną dokumentację homologacyjną, którą zatwierdził następnie śp. Andrzej Ablańowicz. W roku 1961 prezentował w Czechosłowacji z ramienia WSK-Okęcie rolniczą wersję samolotu PZL-101 „Gawron”. Występował też w charakterze sędziego międzynarodowego w akrobacji samolotowej w Lipsku i w Magdeburgu i na mistrzostwach Polski.

W roku 1963 w Centrum szkolono 21 Afrykańczyków, z których ponad połowa uzyskała tytuł pilota a pozostali mechanika. Odpowiedzialny za tę grupę instr. Władysław Wójcicki wywiązał się z tego zadania wzorowo, mimo nadzwyczajnych trudności.

W Centrum oprócz samolotowej kadry narodowej akrobatów trenowała również kadra narodowa skoczków spadochronowych. Pan Waław był często pilotem wywozującym. W tym charakterze uczestniczył z nimi w mistrzostwach świata w Dreźnie.

Od 1964 roku część samolotowych zadań krośnieńskiego Centrum przejmują Centrum Szybowcowe w Lesznie. Pomimo znakomitej kadry i prowadzenia kursów lotów w trudnych warunkach atmosferycznych w dzień, w nocy i w chmurach, dla pilotów APRL i dla oficerów, z wykorzystaniem środków radiowo-nawigacyjnych, nie powierzono dla CWL organizacji lotów IFR. Górze bierze działalność spadochronowa, masowe szkolenie dla potrzeb wojsk powietrzno-desantowych. Widząc to Pan Waław stara się dla kadry o pracę w innych aeroklubach i innych rodzajach lotnictwa. Czuje się za nich odpowiedzialny, bo ściągnął ich do Krosna. To Mu się udaje. Część z nich zostaje szefami wyszkolenia, część przechodzi do lotnictwa sanitarnego, ale najwięcej – do PLL LOT.

W 1961 roku Pan Waław rozpoczyna studia na krakowskiej AGH. Po maturze, którą zdał we Wrocławiu dwukrotnie zaczynał studiować, ale koleje życia nie pozwoliły Mu na skończenie ich. Studia na AGH skończył w roku 1966 z dyplomem inżyniera mechanika. W następnym roku rezygnuje z pracy w Krośnie i z dniem 10 czerwca 1967 roku obejmuje funkcję szefa wyszkolenia w Aeroklubie Śląskim w Katowicach. Było to tym bardziej sensowne, że mieszkał tam Jego 80-cio letni ojciec.

Musiał włożyć sporo wysiłku, aby sytuacja w aeroklubie zmieniła się na lepsze. Sprzyjał temu ... brak mieszkania, które otrzymał dopiero po trzech latach. Mieszkając samotnie na lotnisku, w pokoju gościnnym, cały swój czas poświęcał aeroklubowi, co w efekcie dało zadawalające wyniki. Aeroklub w ogólnopolskich kwalifikacjach rocznych zaczął plasować się na czołowych miejscach. Od 1 grudnia 1968 roku Pan Waław został jego kierownikiem. Dobra współpraca z zarządem zaowocowała uzyskaniem mieszkań w mieście dla tych pracowników aeroklubu, którzy dotąd zajmowali pomieszczenia zastępcze na lotnisku. Budynek lotniskowy wyremontowano i oddano na potrzeby aeroklubu. Zbudowano hangar szybowcowy, benzynownię i drogi dojazdowe, zdrenowano i wyrównano nawierzchnię trawiastą pola wlotów i doprowadzono do użytku betonowy pas startowy.

Działalność Pana Waława w Komisji Samolotowej oraz w imprezach sportowych krajowych i zagranicznych została znacznie ograniczona. Osiłoda były społecznie wykonywane loty na „Morawie”, będącej w dyspozycji Zjednoczenia Cementowni, obsługiwanej przez personel techniczny aeroklubu i loty na akrobację zespołową w śląskiej „trójce” a potem w „rombie” na pokazach i na mistrzostwach Polski.

Niestety, zbytnia ingerencja niektórych członków zarządu w sprawy wyszkoleniowe spowodowała, że współpraca z nimi układała się coraz gorzej. Po 30 letniej służbie wojskowej Pan Waław mógł odejść na emeryturę. Na początku 1974 roku złożył na ręce prezesa ZG APRL rezygnację z zajmowanego stanowiska zaznaczając, że o ile jego osoba nie jest przydatna dla APRL na innym stanowisku, prosi o skierowanie go do dyspozycji MON. **APRL nie wyraził chęci zatrudnienia Go na innym stanowisku!!!**

Z dniem 21 kwietnia 1974 roku Waław Kozielski w wieku 50 lat odszedł na emeryturę wojskową.

1 maja tego roku rozpoczął pracę pilota agrolotnictwa we wrocławskim oddziale Zakładu Usług Agrolotniczych przy WSK-Okęcie. Latał na wszystkie rodzaje zabiegów, a więc: nawożenie, opryskiwanie, opylanie i mgławienie pól i lasów oraz miedzianowanie zbiorników wodnych prawie w całym kraju, a w Afryce także w nocy „na ptaszki”. Dzięki tej pracy poznał Egipt i Sudan „od strony schodów kuchennych”. Przebazowywał z kraju do Afryki i z powrotem samoloty AN-2 a nawet PZL-104 „Wilgę”, na której w Sudanie wykonywał doświadczalne loty na opryski.

Przebazowywał AN-y do Winnicy na Ukrainie, gdzie były remontowane, oblatywał je po remoncie i wracał nimi do kraju, przeważnie prowadząc grupę.

W połowie 1989 roku, po ukończeniu 65 lat Komisja Lekarska WIMLL nie przedłużyła Mu ważności badań. Do końca tego roku i w roku następnym był kierownikiem Leśnej Bazy Przeciwpowodziowej w Nowej Wsi Polskiej pod Opolem. Z początkiem 1991 roku pożegnał się z ZUA, przechodząc już ostatecznie na emeryturę.

Pan Waław Kozielski spędził w powietrzu niemal dwanaście tysięcy godzin za sterami samolotów (bez kilku godzin) i około 200 godzin na szybowcach. Był wielokrotnie odznaczany. Jest Zasłużonym Działaczem Lotnictwa Cywilnego, Zasłużonym dla Aeroklubu Polskiego. Posiada wyróżnienie „Błękitne Skrzydła” i wiele odznaczeń wojskowych, m. in. Krzyż Armii Krajowej, dwukrotnie Złoty Krzyż Zasługi i Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski. Otrzymał Patent Weterana Walk o Wolność i Niepodległość Ojczyzny.

Podczas uroczystości 80 lecia Lotnictwa Polskiego w roku 1998 miałem przyjemność spotkać w Dęblinie Pana Waława, gdy wczesnym rankiem szykował się już w drogę powrotną do domu. Znałem Go od 1967 roku, jeszcze z Krosna, gdzie wtedy zaczynałem szkolenie samolotowe. W miłej rozmowie wspominałem Mu również o LOTE CZCE i zaprosiłem Go na spotkanie do naszego Klubu. W ten sposób od dwóch lat jesteśmy razem z Nim i Panią Adamina.

**ICH CZŁONKOWSTWO TO WIELKI SPLENDOR DLA WSZYSTKICH LOTKOWICZÓW.**

**NIECH ŻŁOTA LOTKA 2000, KTÓRĄ JEDNOMYŚLNIE PRZYZNALIŚMY PANU WAŁAWOWI, BĘDZIE WYRAZEM NASZEGO UZNANIA I HOŁDU DLA JEGO WZOROWEJ, RZETELNEJ I EFEKTYWNEJ PRACY W POLSKIM LOTNICTWIE!**

*Stanisław Błasiak*

*Redakcja Biuletynu Loteczki składa życzenia pomyślności wszystkim członkom i sympatykom stowarzyszenia. Specjalne życzenia kierujemy do styczniowych jubilatów i solenizantów.*

ADRES KORESPONDENCYJNY

Zbigniew Gajewski  
ul. Wejherowska 5/4  
54-239 WROCLAW  
tel.: (071) 350 72 20

**KLUB LOTNIKÓW „LOTE CZKA”**



Numer zredagowali: Stanisław Błasiak, Wojciech Sankowski.