

Biuletyn Loteczki



numer 22

kwiecień 2001

UWAGA! Z powodu dużej ilości materiału redakcja oddaje do rąk Szanownych Czytelników numer biuletynu bez zdjęć.

LOTECZKOWA WIOSNA

Zimy we Wrocławiu prawie nie było, wiosna nadchodzi leniwie. Od tempa jej rozwoju zależą loteckowe poczynania w najbliższych tygodniach. Na ostatnim spotkaniu w dniu 14 marca omówiliśmy plan zebrania się na tradycyjnej imprezie u Tadzia Dobrocińskiego w Dobroszowie Oleśnickim w sobotę 21 kwietnia. Ostateczną decyzję o tym podejmiemy 10 kwietnia. Ewentualne przełożenie tego mitingu na okres późniejszy w związku z nieodpowiednią pogodą, może zakłócić nam majowe „lotne” spotkanie na Mirosławicach u przyjaciół z Aeroklubu Dolnośląskiego. Może jednak warto pozostać przy terminie 21 kwietnia, może przyroda „wybuchnie” zielenią na włościach Tadzia? Przypomnijmy zatem, jak do Tadzia dojechać od Wrocławia: w Długołęce skręcić na północ (w lewo), w kierunku Szczodrego. W jego centrum skręcić na wschód (w prawo), skąd do Dobroszowa prowadzi już niemal prosta droga.

Na marcowym spotkaniu przyjęliśmy w poczet członków LOTECKI dotychczasowych kandydatów: **Henia Gwiazdę, Tadzia Kaczmarka, Henia Kudlińskiego, Tadzia Maja i Jurka Ruśkiewicza**. Dwaj pierwsi to „krajowcy”, trzej pozostali zaś - to „Amerykanie”. O pierwszej czwórce zamieściliśmy krótkie notatki. Dziś zatem kilka słów o Jurku Ruśkiewiczu – obywatelowi świata, bracie Włodka Ruśkiewicza. Jurek ma za sobą chlubną kartę wojenną. Po różnych przejęciach, znalazł się podczas wojny we Włoszech. Sporo lat życia spędził następnie w Wielkiej Brytanii, gdzie był niezwykle aktywnym zawodowo inżynierem. Pasjonowały Go ponadto wyścigowe motocykle i samochody. Nade wszystko jednak pokochał lotnictwo. Był wybitnym działaczem aeroklubu polskiego. Latał na szybowcach i na samolotach. Tu rozpoczęła się jego współpraca z Aeroklubem PRL. Odznaczył się szczególnie jako pomocnik i konsultant polskich ekip szybowcowych na mistrzostwach świata w Wielkiej Brytanii i w Stanach Zjednoczonych, nie szczędząc swego prywatnego czasu, samochodu i pieniędzy. Sam mogłem to docenić w roku 1991 w Uvalde (Teksas), gdzie byłem członkiem polskiej ekipy obok innych „lotkowiczów”: nieocenionego Johna Serafina zza oceanu i „naszego” Włodzka Ruśkiewicza, pomagającego wraz z bratem polskim reprezentantom.

Jurek w ramach swej pracy zawodowej zdołał „zaliczyć” niemal 90 krajów świata na wszystkich kontynentach, w których zostawiał po sobie nowo zbudowane fabryki. Wszędzie tam interesował się lotnictwem, zaś szybownictwem w szczególności. Przy okazji starał się również latać, co często się mu udawało. Latał np. w tak egzotycznych krajach, jak Chile i Wenezuela. „Dorobił” się złotej odznaki szybowcowej z dwoma diamentami. Robiąc diament „wysokościowy” znalazł się w rotorze za samolotem w takim położeniu, że aby się utrzymać „na sznurku” musiał wykonać ... beczkę! Jurek lata na ogół na swym prywatnym Jantarze SZD-41A. Odkupił go po wypadku i wyremontował, w czym nie miały udziału Mirek Królikowski, który Ilem 62 dostarczył z Polski do USA przednią część kadłuba do tego szybowca.

Przed wielu laty Jurek został sam ... „podkupiony” przez zakład w USA, który zaproponował mu lepsze warunki niż te, jakie miał w Wielkiej Brytanii. Zamieszkał w stanie New Jersey, skąd po przejściu na emeryturę przeniósł się na cieplejszą i tańszą Florydę. Tam wiedzie szczęśliwe życie ze swą uroczą żoną Emilią, którą szybownicy znają jako „Miłę”. Wielu polskich szybowców zasmakowało wspaniałości Jej kuchni i poznało gościnność Ich domu. Miła towarzyszy Jurkowi w Jego lotniskowych eskapadach, pomagając we wszystkim, co jest możliwe, z

montażem i demontażem szybowca włącznie. Szkoda, że ten sposób życia lotniczych małżeństw nie przyjął się na ogół w polskich realiach.

Witamy Jurka w „loteckowym” gronie i zapraszamy do Wrocławia! W ostatnim miesiącu chęć członkostwa w naszym klubie wyrazili dwaj niezwykle piloci: **Gieniu Pieniążek i Czech Nowacki**.

Gienia przedstawiać nie trzeba, znamy Go od lat kilkudziesięciu. Warto jednak dodać, że nawet zimą nie przerywa działalności. Teraz przygotowuje chrzest swego dzieła, RWD-5, co będzie miało miejsce 24 czerwca na katowickim lotnisku Pyrzowice. Chrztu dokona prezydent RP na uchodźstwie, Ryszard Kaczorowski. Będzie to ostatni akord pierwszego etapu życia tego samolotu. W przyszłości Gienio pragnie przekazać prezesurę Zarządu Stowarzyszenia Lotnictwa Amatorskiego EAA 991w Polsce w młodsze ręce. Wtedy „grozi” Mu godność dożywotniego prezesa honorowego stowarzyszenia. Zanim do tego dojdzie, powstanie prawdopodobnie w tym stowarzyszeniu sekcja o nazwie „POLSKIE MUZEUM LATAJĄCE”. Zawiązała się już pięcioosobowa grupa inicjatywna. Jej główne cele, to:

- budowa polskich samolotów historycznych, w pierwszej kolejności RWD-5 bis do przelotu przez Atlantyk śladami Stanisława Skarżyńskiego,
- prowadzenie akcji promocyjnej budowy tych samolotów,
- gromadzenie środków do ich budowy,
- eksploatacja samolotów historycznych.

Gienio do LOTECKI żywi od dawna sympatię, czego dowodem jest Jego kilkakrotna obecność na naszych spotkaniach, w tym na ostatniej imprezie głównej w dniu 13 stycznia. Jeszcze przed oficjalnym przyjęciem wpłacił składkę roczną. **Myszę, że będzie się dobrze czuł w naszym klubie!**

Drugi kandydat, Pan Czech Nowacki kilku naszym kolegom jest postacią dobrze znaną. Obecnie liczy 86 lat. Poznaniak z urodzenia, miał oprócz siostr braci: Lecha i Rusa. Od dziecka rozsadała Go energia. Potrzebował adrenaliny, toteż mało było sportów, których nie uprawiał. Po samochodach i boksie przyszła w roku 1931 kolej na szybowce. Latać zaczął na Wronie w Ustianowej. Od roku 1937 aż do wybuchu wojny szkolił się w Dęblinie, w Szkole Orłąt. Potem „zaliczył” tradycyjną drogę przez Zaleszczyki, Rumunię, Jugosławię, Włochy i Francję aż do Anglii. Wykonał jako pilot 23 loty bojowe w dywizjonach bombowych. Latał m. in. nad Polskę w 138 dywizjonie do zadań specjalnych. Dwukrotnie po wypadkach (raz lądowanie, drugi raz skok ze spadochronem) był internowany w Szwecji przez wiele miesięcy. W 1945 roku poślubił Angielkę Joan. Synowie dostali imiona: Lech Ryszard i Robin Rus.

Wiele lat powojennych spędził na morzu, pracując jako fizjoterapeuta na statkach, pływających do Afryki Południowej. Prowadził też własny gabinet terapeutyczny. Dużo serfował na desce, nurkował z butlą, pływał na jachtach, jeździł na nartach wodnych.

Czech z chwilą odzyskania przez Polskę pełnej niepodległości przed 12 laty wrócił na stałe do kraju ojczystego. Kupił w Dusznikach okazałą willę po ... Ewie Braun, kochance Hitlera! Willę wyremontował i mieszka w niej do dziś, wspominając barwne lotnicze życie, którego mu teraz bardzo brakuje. Dlatego dryfuje w kierunku LOTECKI, gdzie ma nadzieję spotkać bratnie dusze. **Zapewne nie spotka Go zawód wśród nas!**

Wiosna dla niektórych z nas jest okresem wzmozonej pracy. Tak jest na przykład w przypadku tych agrolotników, którzy mają jeszcze szczęście pracować w swym zawodzie. Pod koniec marca wyleciała do Iranu grupa na kolejny kontrakt. Jest w niej m. in. Witek Kęsoń. Zanim się z nami pożegnał, przyniósł na marcowe spotkanie kilkadziesiąt sztuk logo LOTECKI różnej wielkości, wykonanych bezinteresownie przez syna. Dziękujemy Im za ten dar! Podjęliśmy decyzję, że logo będzie sprzedawane po 5 złotych za sztukę. Chętni do nabycia proszeni są o zgłaszanie się po nie do Tadzia Janego.

Życzymy Witkowi szczęśliwych lotów w Iranie!

Loteczkowa społeczność uaktywnia się coraz bardziej. Zaobserwujemy to wkrótce na łamach kolejnych biuletynów. Do Mietka Kozdry i Krzysia Kaczanowskiego dołączają m. in.: Zbysiu Bukowski, Tadeusz Dobrociński, Waldek Gross, Józiu Młoczek i Edziu Sobczak. Są to nie tylko wybitni ludzie lotnictwa, ale i tegie pióra. Mam nadzieję, Szanowni Czytelnicy, że już po przeczytaniu tego numeru biuletynu zgodzicie się z moją opinią.

Wspominaliśmy w ostatnim biuletynie o cennej deklaracji Stasia Sójki, opracowania przez Niego KRONIKI LOTECZKI. Miło poinformować, że dzieło ruszyło! Proszę wszystkich o pomoc w Jego poczynaniach. Szczególnie mile widziane jest wypożyczenie do skopiowania zdjęć, dokumentujących naszą działalność. Czekamy też na teksty i uwagi.

Staszek Błasiak

AGROLOTNICY – DO DZIEŁA!

Wszystkie lotnicze specjalności doczekały się w mniejszym lub w większym stopniu swoich publikacji. Myślę, że najmniej napisano na temat agrolotnictwa czyli tzw. „szambelaństwa”. A przecież lotników tej branży z upodobaniem i nie bez kozery nazywano kaskaderami. Bo też w lotnictwie zawodowym było to najbardziej „kozackie” latanie, wymykające się spod kontroli wszystkim strażnikom przepisów. Był taki specjalista od przepisów w naszej branży. Już na wstępie okazało się, że latając zgodnie z przepisami trzeba byłoby „ugrobić” w PGR-ach 75% czarterów ze względu na nieodpowiednie lądowiska. Życie poszło więc swoją ścieżką.

Nasze przeloty po świecie, nasze kontrakty zagraniczne – cóż to była za improwizacja! I chociaż los był łaskawy, to jednak nie do końca i nie dla wszystkich. W samym Egipcie w latach siedemdziesiątych, latając na Gawronach wróciło do kraju w „jesionkach” - niestety - 25 pilotów, a co najmniej drugie tyle z różnymi obrażeniami. Powodem tego było narzędzie pracy, jakim był Gawron. Samolot ten w warunkach tropikalnych sam ledwo trzymał się powietrza, a z obciążeniem chemikaliami w ilości 500 l latanie na nim było prawdziwym horrorem.

Zapyta ktoś, po co lotnicy dali się tak wpuszczać w maliny? Odpowiedź jest banalna. Z jednej strony była to jedyna okazja wyrwania się w świat, który w tych czasach nie był dla nas zbyt szeroko otwarty. Najważniejsze były jednak zarobki: 400 dolarów, gdy w kraju zarabiano się ich średnio 25. Co by nie mówić, biedni lotnicy, którzy dojeżdżali na swoje lotniska komunikacją miejską, po powrocie z kontraktu zaczynali się „rozbijać” własnymi „gablotaми”, wzbudzając zazdrość u kolegów. A i ich rodzinom zaczynało się wieść lepiej. Dzieci poznały smak czekolady i pomarańczy. Jak na tamte czasy pokusa była zbyt mocna i trudno się dziwić tym desperackim eskapadom. Ci, którym się powiodło, wracali w aureoli „twardzieli”. Rozpisuję się o tym na wstępie po to, żeby uzmysłowić trudy i ryzyko tego latania, a tym samym przekonać Czytelnika, że trzeba o tym pisać.

Nie prowadziłem żadnego pamiętnika ani notatek, więc nie mam ambicji pisać chronologicznie i z dużą dokładnością. Może nieco pomocne w temacie przygód na obczyźnie mogą się okazać listy do mojej żony Oleńki, które ona skrzętnie kolekcjonowała, a z których po „wypłukaniu” tematyki dotyczącej rodziny i seksu da się „wydłubać” trochę szczegółów. Zresztą nie o to mi w moim zamysle chodzi. Chciałbym przekazać Czytelnikowi atmosferę tamtych chwil, podzielić się wrażeniami i autentycznymi przeżyciami lotników. Niektóre sytuacje były wręcz nieprawdopodobne, niektóre komiczne, ale myślę, że warte przelania na papier. Chciałbym uniknąć takich opisów, jak to pilot kołami podwozia strąca z głowy Arabki dzban z wodą, którą zdążył zatruć chemikaliami. Preferuję gawędy autentyczne.

Problem ten gnębił mnie od dawna, ale zwykle lenistwo podszeptowało mi tyle wykrętów, że jakoś na zamiarach się kończyło. Wmawiając sobie, że zabrać się do tego trzeba systematycznie, najlepiej, jak już mnie „wykopią” definitywnie z latania, było niezłym pretekstem aż do ostatniego „bigos-party” na LOTECZCE. Tam niestety zwierzyłem się z tego zamiaru Staszce i Łuszczyńskiemu, który zawsze lubił mnie prowokować.

- „Ty Bukus nigdy się do tego nie zabierzesz”. No i zagrał mi na ambicji. Odparłem, że pierwsze strony maszynopisu dostarczę na następną LOTECZKĘ. Dyskusji tej przysłuchiwał się nasz loteczkowy redaktor Wojtek Sankowski i obiecał fachową pomoc. Powstał również temat, że różne mogą być formy realizacji tego zamiaru. Może zacząć to drukować w Biuletynach Loteczki? Przede wszystkim zaś spróbować włączyć w sprawę takie filary ZUA, jak Wacek Kozielski, Staszek Łuszczyński, Herbert Majnusz, Zenek Jewstrat, Zdzisio Majewski. Przecież to czołowi gawędziarze lotniczy! Z samego Wrocławia znajdzie się ładna paczka

lotników z potężnym bagażem lotniczych przygód! Mam nadzieję, że zechcą się nim z nami podzielić. Może nie wszyscy z nich mają ochotę złapać za pióro, ale od czego jest dyktafon i nasz redaktor? Byłbym nierzetelny, gdybym tu nie wspomniał, że Wacus Kozielski zmagając się z piórem w tematyce lotniczej i to nie tylko prozą lecz wierszem! Czytał mi kiedyś spore tego fragmenty, gdy był moim gościem. Żywię nadzieję, że da się namówić, aby Jego twórczość włączyć do tego zamierzenia. Przekonacie się, co z Niego za gigant literacki!

Myślę, że wspólnym wysiłkiem uda nam się odkurzyć nasze lotnicze przyloty i przybliżyć młodym (a może i starym) entuzjastom lotnictwa, jak to drzewiej w agrolotnictwie bywało. Sprawa tym bardziej pilna, że za kilka lat będą nas pytać, co to było agrolotnictwo? Epoka tego gatunku latania ma się ku końcowi. Ale warto przypomnieć, że były czasy, gdy byliśmy potęgą lotniczą w Polsce i znaczącym wykonawcą kontraktów lotniczych w wielu krajach Afryki, Azji i Europy. Bez wnikania w efekty nie zapominajmy, że mieliśmy własną szkołę pilotów w Kętrzynie, a na Akademii Rolniczo Technicznej w Olsztynie istniał wydział agrolotniczy. Po PLL LOT byliśmy najliczniejszą w kraju grupą lotników zawodowców.

A więc ZUA-owcy, do dzieła! Nie pozwólmy, żeby nic po nas nie zostało!

Zbyszek Bukowski

Zbysiu, Twoje wymurzenia, ich styl i forma opisu, to sam miódzik! Serdeczne gratulacje! Staszek Błasiak

TADZIU KACZMAREK O SOBIE

Podczas mej wizyty u Tadzia Kaczmarka 17 lutego br.

gospodarz powiedział nieco o sobie na moją prośbę. Oto, co nagrałem na dyktafonie i przelałem następnie na papier:

„Pochodzę z szybowcowego miasta, bowiem urodziłem się w Lesznie 27 sierpnia 1932 roku. W 1950 roku starałem się o przyjęcie na szkolenie szybowcowe. Nic jednak z tego nie wyszło, gdyż nie przebrnąłem sita eliminacji kandydatów na szkolenie w szkole szybowcowej w Rzadkowie. Miało to miejsce w Poznaniu, gdzie urzędowała komisja kwalifikacyjna. Działal w niej niejaki pan Nalewajko, który po moim przedstawieniu się powiedział:

- No, to zobaczymy, jakie ty masz wiadomości polityczne, czy się z nimi nadajesz do takiej szkoły Służby Polsce, czy nie!

Rozmawiamy, rozmawiamy i mam nadzieję, że ogólne wrażenie rozmówcy jest o mnie pozytywne. W pewnym momencie jednak zadał mi on takie pytanie:

- Czy ty przypadkiem nie jesteś krewnym tego biskupa Kaczmarka z Gdańska?

Wytrzeszczyłem na niego oczy i mówię:

- Nie! W żadnym wypadku! Ale dodałem też (niepotrzebnie): moja mama mówi, że „kto ma księdza w rodzie, tego bieda nie ubodzie”.

To wystarczyło, aby Nalewajko stracił do mnie zaufanie i do Rzadkowa nie pojechałem.

Byłem jednak uparty i w rok później znowu poczyniłem starania o szkolenie szybowcowe. Nalewajkę już „wyrzucono”. Dzięki panu Wapniarskiemu szkoła szybowcowa w Rzadkowie czekała na mnie. Jej komendantem był kpt. Rychter, mnie zaś szkolil instruktor Płaziński. Byłem na tym samym turnusie, co i Mieciu Kozdra. Obaj jednak nie pamiętamy się z tego czasu. Natomiast później nasze drogi się zeszyły i przyjaźnimy się po dziś dzień.

Zaczęliśmy od szurów na SG-38. Potem były skoki i wreszcie coraz wyższe loty. Całe szkolenie trwało tam pełne dwa wakacyjne miesiące 1951 roku. Te pierwsze momenty w lotnictwie pamięta się przez całe życie, podobnie, jak późniejsze przenosiny tej szkoły do Leszna, w których też uczestniczyłem łącznie z tamtejszą kadrą, jak instruktorzy: Rychter, Płaziński, Kamoś, Kolanowski i inni.

Uczyłem się w gimnazjum i w liceum mechanicznym w Poznaniu. Po zdaniu matury w 1952 roku podjąłem pracę jako technik mechanik w Zakładach Cegielskiego, które wówczas nazywały się Zakładami imieniem Stalina (ZISPO). W tym czasie zacząłem dość dobrze latać na szybowcach, już w Aeroklubie Poznańskim. Funkcja szefa wyszkolenia piastował tam wówczas słynny pilot, latający podczas wojny w Anglii – Tadeusz Szymański. Kadra instruktorska, którą on dysponował, była wyjątkowa. Pamiętam takich instruktorów, jak: Andrzej Rakowski, Rene Kamoś czy Lech Banasiak i Alojzy Potocki, pod okiem których odbyłem wkrótce szkolenie podstawowe na samolotach typu Piper.

Na wiosnę 1953 roku zostałem wytypowany na kurs instruktorski do CWL we Wrocławiu. Przyjeżdżając tam miałem zaledwie kilkanaście

godzin spędzonych w powietrzu na samolotach (bodajże dwanaście), toteż szef wyszkolenia CWL Wacław Kozielski krzyknął od razu:

- Kogo mi ten Poznań tu przysłał! Przecież on ledwo powietrza się trzyma! Do szkolenia, pod okiem legendarnego instruktora Jana Sojki, zostałem jednak dopuszczony. Kurs, który trwał kilka miesięcy, udało mi się skończyć, choć bez wyróżnienia. Bardzo sympatycznie go wspominam. Między kadra a kursantami, których było około trzydziestu, panowała przemiła atmosfera. Poznałem wówczas, oprócz wymienionych, wielu wspinających instruktorów, jak na przykład Tadzia Popiela czy Mariana Gorzelaka, z którymi następnie spotykałem się na różnych lotniskach lub z nimi współpracowałem.

Do Poznania wróciłem z dyplomem instruktora samolotowego. Mając niezłe zarobki rozpocząłem tam szkolić uczniów na samolotach, społecznie a nie zawodowo, jako jeden z pierwszych instruktorów w Polsce. Do tego celu używaliśmy Pipery, „kukuruzniki” i Junaki.

W Poznaniu latałem intensywnie, zarówno na szybowcach, jak i na samolotach. Przyszła jednak rok 1956, rok wypadków poznańskich. Mój zakład jako czołowy wyszedł na pochód. Byłem jednym z tych, którzy protestując na ulicach miasta zostali „zgarbięci” przez Urząd Bezpieczeństwa. Miałem szczęście, bo pracowałem tam mój kolega z Aeroklubu Poznańskiego, szybownik Mieczysław Cz., który dopomógł mi w opuszczeniu aresztu po dwunastu godzinach „odsiadki”, zwalając moje zachowanie na młody wiek i głupotę. Musiałem jednak podpisać klauzulę, że przeniosę się z Poznania na odległość minimum 300 kilometrów. Po kilku dniach spotkałem na Dębcu Pana Edwarda Adamskiego, znanego wówczas działacza lotniczego, który po spędzeniu wojny na Zachodzie kierował ośrodkiem lotniczym w Jeżowie Sudeckim. Wiedząc, że straciłem pracę zaproponował mi on:

- Panie Tadziu, skoro nie ma pan już co robić w Poznaniu, to zamelduj się pan w Jeżowie.

Wiedziałem oczywiście, czym wówczas był Jeżów – kopalnia szybowcowych diamentów za przewyższenie ponad 5000 metrów. Zdobył go tu m. in. mój poznański kolega Rajmund Jakob.

Na pracę tę zdecydowałem się oczywiście natychmiast. Instruktor Adamski zlecił mi na początek przetransportowanie samolotu Zlin z Warszawy do Jeleniej Góry. Na skutek kiepskiej pogody zgodę na start ze stolicy dostałem dopiero po czterech dniach, gdy kończyły mi się już pieniądze. Nie był to jednak koniec przygody. Wystartowałem bowiem, nie znając dobrze trasy, przez co miałem trudności w znalezieniu jeleniogórskiego lotniska. Skorzystałem ze znanej metody identyfikacji, wykorzystując napisy na ... stacji kolejowej. Zamiast Jeleniej Góry znalazłem ... Kamienną Górę! Do celu wracałem wzdłuż toru kolejowego, który nagle ... „zaginął”. Okazało się, że tor ten w pewnym momencie „wzszedł w tunel! Po kilku sekundach lotu zagadka się wyjaśniła, zobaczyłem tor ponownie. W chwilę potem, już nad lotniskiem, wzbiłem się wyżej, aby lepiej obejrzeć miasto. W pewnym momencie w trawie murawy lotniska dojrzałem nie zaorany jeszcze napis w języku niemieckim: Hirschberg (Jelenia Góra).

Tak znalazłem się w mieście, które wraz z Jeżowem Sudeckim miało zapełnić zyciorysy: mój i rodziny po dziś dzień. Wtedy, w 1956 roku nie był jeszcze reaktywowany Aeroklub Jeleniogórski, zlikwidowany przed kilku laty.

Pracę instruktora samolotowego rozpocząłem w Jeżowie w towarzystwie takich instruktorów, jak m. in.: Tadeusz Popiel, Erazm Kapala i Andrzej Ziemiński. Później pracę podjęli: Jurek Blitz i Jurek Popiel (jako szef techniczny). Nie będąc instruktorem szybowcowym, szkoliłem na samolotach. Wkrótce zdobyłem również uprawnienie instruktora szybowcowego i złotą odznakę, uzyskując przewyższenie ponad 3000 metrów.

Szkoła Szybowcowa w Jeżowie Sudeckim rozwijała się bardzo dynamicznie. Kierujący nią instr. Edward Adamski, który napisał świetną książkę, mając doświadczenia organizacyjne z okresu wojny, chciał z niej zrobić prężny ośrodek na wzór zachodni. Chciał, aby każdy pilot czuł się tu dobrze, aby dużo latał i dobrze się wyszkolił. Wspomagał go zapał młodej załogi szkoły, która zdobywała doświadczenie. Choć wtedy coraz większą popularność zdobywało latanie w terenie płaskim, latanie górskie również miało swój urok. Wymagało ono dużych umiejętności.

W roku 1959 przeszedłem do pracy w Aeroklubie Jeleniogórskim na stanowisko szefa wyszkolenia. Między obu ośrodkami powstała rywalizacja, która jednostka zrobi więcej diamentów i różnych uprawnień, w której przeleci się więcej kilometrów na szybowcach itd. Oczywiście, zwłaszcza na początku, szkoła szybowcowa miała potężny potencjał. W sprzeczce (szybowce i samoloty) i w kadryze instruktorskiej wyraźnie dominowała. Ta rywalizacja sprzyjała więc uzyskiwaniu coraz

lepszych wyników. Dzięki temu Aeroklub Jeleniogórski w krótkim czasie, chyba dwóch lat, wysunął się w Polsce na trzecie miejsce w klasyfikacji globalnej aeroklubów regionalnych. W 1961 roku zostałem kierownikiem aeroklubu po kapitanie Rybaku. Szefem wyszkolenia został znakomity instruktor – Staszek Łuszczyński. Mając tak zaangażowanych instruktorów, jak małżeństwo Lidia i Andrzej Paziowie, Bronisław Burakiewicz, Julian Ziobro i inni, mogliśmy wspólnie wiele zrobić.

W 1963 roku władze naczelne Aeroklubu PRL połączyły obie jednostki w jeden organizm z jednym kierownictwem, jedną kadra instruktorską i techniczną. Był to wielki potencjał: ponad 50 szybowców i 23 samoloty. Prowadziliśmy działalność lotniczą na wielką skalę. Nawiązaliśmy rozległe kontakty z pilotami z zagranicy, otwierając ośrodek międzynarodowy. Przyjeżdżali do nas piloci latać na fali w celu uzyskania diamentów m. in. z: Niemiec, Anglii, Francji, Szwecji, Brazylii, Wenezueli, Argentyny, Kanady i Holandii. Dla nich latanie u nas było dość tanie z uwagi na kurs dolara. Przede wszystkim tańsze dla nich było utrzymanie. Sami też wyjeżdżaliśmy na Zachód, podpatrując, co tam jest nowego, jak się szkoli, jak się współpracuje.

Mieliśmy dobrą koniunkturę, bo za Gomułki była tendencja do wypracowywania dolarów. Mysłmy ich rzeczywiście sporo zdobywali. Podejmowaliśmy też różne inne inicjatywy, jak na przykład organizowaliśmy popularne wśród pilotów święta lotnicze, bardzo przez nich chwalone. Kontynuowaliśmy rozgrywanie Jeżowskich Zawodów Szybowcowych i innych imprez samolotowych, spadochronowych i modelarskich. Aeroklub, którym kierowałem był najlepszy w Polsce pod względem wypracowanych dochodów. Hodowaliśmy świnię i owce. Mieliśmy własne pola, na których uprawialiśmy ziemniaki. Bardzo duże zyski przynosiła wymiana dolarów na zlotówki za żywnie pilotów z zagranicy.

Wszystkie te osiągnięcia wywoływały jednak u niektórych nutkę zazdrości, której wkrótce doświadczyłem. W 1968 roku pozwoliłem podobno pilotowi szwedzkiemu na wykonywanie zdjęć z powietrza. Podobno przewoziłem jakieś materiały do Czechosłowacji. (Przewoziłem samolotami na zlecenie ZG APRL części zamiennie do Zlinów z Czechosłowacji do Polski i do Wilg – z Polski do Czechosłowacji). W efekcie to stworzyło podejrzenie, że byłem szpiegiem. Rozpoczęły się przesłuchania przez Urząd Bezpieczeństwa. Ponadto z Warszawy przyjechała komisja. W jej skład oprócz księgowych wchodziło 18 pułkowników, którzy przyjechali chyba na wczasy. Kontrola trwała około pół roku. W tym czasie byłem zawieszony w czynnościach. Doszło na przykład do tego, że dla zważenia zdejmowano nawet nowe drzwi od hangaru, nie umiając inaczej tego przeliczyć. Czepiano się wszystkiego. Przykładowo zarzucano mi, że ogrodzenie nie powinno mieć kołców, bo pilot, przeskakując przez nie może sobie spodnie rozoderżyć!

Na rozprawach sądowych musiałem bronić się sam. Udowodniłem, że w dniu, w którym rzekomo wydałem zgodę na fotografowanie z powietrza – przebywałem zagranicą. Negatywnie oceniono również działalność gospodarczą aeroklubu, pomimo, iż nie rzutowało to ujemnie na sferę lotniczą, a wręcz przeciwnie! Żywności wówczas brakowało, my zaś nie tylko pozyskiwaliśmy ją taniej, ale i dawaliśmy ludziom pracę. Wspomnieć tu muszę duże zaangażowanie w tę pracę mego współpracownika – Kazia Kujawy.

Moje dowody, poparte wyliczeniami ekonomicznymi na nic się zdały. Sąd wojskowy znalazł jakieś uchybienia. Odebrano mi licencje, zaś mój następca kategorycznie zakazał mi wstępu na jakiegokolwiek lotnisko. Byłem czarną owcą. Muszę tu przyznać, że w tym trudnym okresie nie wszyscy się ode mnie odwrócili. Przede wszystkim władze jeleniogórskie, miejskie i partyjne, do końca mnie broniły i nie pogodziły się z wyrokiem, uważając to wszystko za stek bzdur, wyspany z palca. Byłem tam wysoko notowany. Sporo działałem społecznie. Pełniłem funkcję radnego i sekretarza komitetu gromadzkiego.

W 1971 roku wyprowadziłem się z Jeżowa, otrzymując mieszkanie w Jeleniej Górze. Zająłem się turystyką, sportem i szkoleniem. Długo pracowałem w PZMocie. Wykładałem w Szkole Szybowcowej. Znalazłem czas na skończenie studiów na Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu. (Jak dla wielu – lotnictwo mi przeszkadzało w studiach. Po wypadkach poznańskich byłem na drugim roku Wieczorowej Szkoły Inżynierskiej). Od lat jestem prezesem jeleniogórskiemu Klubowi Seniorów Lotnictwa, który – niestety – z naturalnych powodów jest coraz mniej liczny. Dlatego cieszę się z możliwości uzyskania członkostwa w LOTECZCE i spotkania w niej zacnych przyjaciół”.

opracował Staszek Błasiak

Witamy Cię Tadziu wśród nas!

EMOCJE NAD KARKONOSZAMI

Wydarzenie o którym chcę opowiedzieć, miało miejsce już dosyć dawno, bo w 1960 roku. Był to przypadek, który na długo utkwiał w mojej pamięci. Było to wydarzenie podwójnie ważne dla mnie: po pierwsze dlatego, że przyniosło mi w efekcie dwa rekordy Polski, a po drugie, ponieważ wiązało się z sytuacją krytyczną, z niebezpieczeństwem, które wówczas wystąpiło i które przeżyłem. Jest to historia pewnego lotu szybowcowego.

W marcu 1960 roku w rejonie Karkonoszy wystąpiły szczególnie korzystne warunki dla wykonywania lotów wysokościowych. Powstało mianowicie nad Karkonoszami zjawisko nazywane zafalowaniem; tzw. „fala”, czy „chmurą stojącą” – jak niektórzy mówią. Jest to zjawisko, które umiejętnie wykorzystywane przez szybowników pozwala na uzyskiwanie na szybowcach dużych wysokości.

Ponieważ wiał bardzo silny wiatr halny o prędkości przy ziemi rzędu 50 a nawet 60 km/godz, zaistniało prawdopodobieństwo powstania takich warunków, w których można było spodziewać się możliwości pobicia wysokościowych rekordów Polski. Rankiem, kiedy stwierdzono, że warunki są odpowiednie, że wciąż wieje silny wiatr, w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Jezowie Sudeckim koło Jeleniej Góry od wczesnych godzin zaczął się ruch...

Wytypowano wówczas dwie załogi, które miały podjąć próbę bicia rekordów: rekordy wysokości absolutnej i wysokości przewyższenia w kategorii szybowców jednomiejscowych, oraz także rekordy w kategorii szybowców dwumiejscowych.

W tej drugiej załodze ja byłem pilotem. Na pasażera otrzymałem młodego szybownika z Aeroklubu Płockiego, który miał na swoim koncie zaledwie kilkanaście godzin samodzielnego latania. Około godziny 8 rano, po przygotowaniach, po napełnieniu instalacji pokładowych tlenem, po sprawdzeniu szybowców, po ubraniu się w futrzane kombinezony, zajęliśmy miejsca w kabinie Bociana. Do holowania przygotowany został „samolot-bohater” jak mówiliśmy – popularnie zwany „kukuźnikiem”, CSS-13.

Warunki były trudne, bo powietrze było bardzo burzliwe i wiał bardzo silny wiatr, a poza tym ubrani byliśmy w kozuchy i futrzane spodnie oraz także buty, a więc w kabinie było bardzo ciasno.

Start ze szczytu Wzgórz Kaczawskich w Jezowie Sudeckim nastąpił w kierunku południowym. Samolot, którym holował inż. Jerzy Popiel, ówczesny Szef Techniczny Szkoły, po rozbiegu zaledwie kilkunastu metrów znalazł się wraz z szybowcem w powietrzu. Rozpoczął się lot, który już z racji samych warunków w jakich się odbywał, mógł się upamiętnić: „rzucania” były wręcz niesamowite! Mimo krótkiej linki holowniczej z trudem utrzymałem szybowiec w prawidłowej pozycji za samolotem. Kuląc się w kabinie i kurcząc jak tylko mogłem, dociągając pasy obawiałem się jednak, że w którymś momencie moja głowa „wysztreli” ponad osłonę kabiny, wybijając w niej dziurę... Ponawiane kilkakrotnie próby przedostania się samolotu z szybowcem w rejon wznoszeń występujących zazwyczaj w okolicy Kowar i Ściegien, lub też gdzieś na północ od Karpacza nie powiodły się, ponieważ pomiędzy Jelenią Górą i Kowarami napotykałyśmy tak silne obszary „duszenia”, że moc silnika samolotu nie wystarczała na przejście przez nie. Kontynuowanie przelotu groziło rzuceniem nas o ziemię. W tej sytuacji zrezygnowany Jurek wyholował nas na wysokość około 400 m nad szczyty jeżowskich wzgórz i nakazał wyczepienie szybowca. Również zrezygnowani wyczepiliśmy się sądząc, że próba będzie nieudana i skończy się rychłym lądowaniem. Ponieważ jednak występowały pewne prądy wznoszące w rejonie samego Jezowa, postanowiliśmy tam trochę sobie polatać choćby po to, by przed trudnym lądowaniem odпочać nieco po „diabelskim młynie”, jakim był lot na holu.

„Zagłując” nad krótkim południowym zboczem, ku naszej radości udało nam się tam uzyskać wysokość około 1500 m ponad poziom startu. Stamtąd, przesuając się w kierunku południowym, napotkaliśmy w rejonie południowych granic Jeleniej Góry dość silne wznoszenia, które wyniosły nas na wysokość około 7000 m i – dziwna rzecz – na tej

wysokości zauważyliśmy, że przyrządy nadal wskazują wznoszenie rzędu 1,5 m/s!

I druga niespodzianka: w zupełnie łatwy sposób, niemal wciąż nabierając wysokości „przeskoczyliśmy” w rejon Kowar, gdzie wznoszenie wzrosło już do 4, 5 a chwilami nawet 5,5 m/s. Tak silne wznoszenia na tym pałapie były raczej nie spotykanym dotychczas zjawiskiem.

Będąc na wysokości powyżej 6000 m założyliśmy maski i zaczęliśmy korzystać z aparatury tlenowej, gdyż przy tak szybkim wznoszeniu i na takich wysokościach już nie można sobie pozwolić na ryzyko.

Po stosunkowo niedługim czasie znaleźliśmy się nad Śnieżką. Trudno byłoby opisać przecudowne widoki i wszystkie doznania, jakie na takich wysokościach, w takich warunkach stają się udziałem pilota! Termometr, który mieliśmy zamocowany na zewnątrz kabiny wskazywał temperaturę – 45°C. Myśmy w kabinie tego zimna nie odczuwali dotkliwie, bo tam wytwarzał się jednak jakiś mikroklimat; para i wydychane powietrze jakoś to ciasne wnętrze kabiny ogrzewało. Widoki były przecudne, zachmurzenia w ogóle brak, widzialność – trudno w ogóle określić jaka, ale Wrocław widać było doskonale – jak „na dłoni”. Tak – zachwycając się tymi pięknymi widokami ani żeśmy zauważyli, jak przekroczyliśmy wysokość dotychczas w rejonie Karkonoszy przez nikogo na szybowcu nie osiągniętą: 9000 m nad poziom morza! Wszystko zapowiadało, że uda nam się wreszcie nasze zamierzenie i że od 9-ciu lat utrzymujące się rekordy Andrzeja Brzusiaka zostaną pobite. Przewidywania te wkrótce już zostały potwierdzone. Zastanawialiśmy się z moim młodym pasażerem, jak wysoko uda się nam wlecieć, gdyż zdawaliśmy sobie sprawę z tego, że aparatura tlenowa którą dysponowaliśmy, zezwalała na wykorzystywanie jej do wysokości nie przekraczającej 12000 m n.p.m. Po cichu nam się marzyło pobicie rekordu świata, chociaż mieliśmy świadomość faktu, że wówczas musielibyśmy podjąć ryzyko związane z przekroczeniem dopuszczalnej dla tej aparatury wysokości.

Dalsze wypadki zwolniły nas jednak od podejmowania takiego ryzyka: kiedy obserwowałem z zadowoleniem wskazówkę wariometru wykazującą jeszcze około 2,5 m/sek wznoszenia, kiedy na wysokościomierzu było prawie 10000 m wysokości, w pewnym momencie, w takiej właśnie chwili – raptem zacisnęła mi się moja maska tlenowa na twarzy! Stało się coś takiego, jakby ktoś zamknął dopływ tlenu, zacisnął wąż! Pod wpływem wdechu maska przylgnęła mi ciasno do nosa, nie puszczając życiodajnego gazu!

-Przerażenie! – Rzut oka na manometr – w butli ciśnienie wynosiło jeszcze ponad 70 atmosfer, a więc wystarczało to jeszcze przecież na kontynuowanie lotu przez co najmniej kilkadziesiąt minut. W tym momencie zdałem sobie jasno sprawę z niebezpiecznej sytuacji, przy czym, jakoś dziwnie nie myślałem o sobie i o niebezpieczeństwie które mi groziło – bo wiadomo, że człowiek pozbawiony tlenu na wysokości 10000 m ma właściwie kilkadziesiąt sekund przytomności przed sobą...”Co się stanie z moim pasażerem, jeśli ja tu „wykituję”, lub choćby stracę przytomność?” Jedyna myśl, która mnie wówczas nurtowała: „czy – i w jaki sposób ten młody, niedoświadczony pilot potrafi uratować siebie?” To, o czym teraz piszę i co się teraz rozciąga w czasie, oczywiście – przebiegało mi przez umysł w ułamku sekundy. „Nie będzie skakał ze spadochronem” – pomyślałem – „chyba nie zdecyduje się na to, mając na pokładzie nieprzytomnego człowieka, raczej będzie próbował lądować”. Jednak dla chłopca z kilkunastogodzinnym zaledwie „nałotem” sprowadzenie szybowca nad lądowisko z tak dużej wysokości i doprowadzenie go do bezpiecznego lądowania w terenie górzystym przy tak silnym wietrze – właściwie nie miało szans. *cdn*

Waldemar Gross

13 kwietnia mija 102 rocznica urodzin Bolesława Orlińskiego i 11 rocznica śmierci Mariana Sypniewskiego. **CZEŚĆ ICH PAMIĘCI!**

Redakcja składa najserdeczniejsze życzenia spędzenia miłych Świąt Wielkanocnych wszystkim członkom i sympatykom klubu.

Składamy życzenia pomyślności wszystkim kwietniowym Jubilatom i Solenizantom: Franciszkom, Ryszardom, Wacławom, Czesławom, Jurkom, Wojciechom, Markom, Jarosławom i Marianom.

ADRES KORESPONDENCYJNY:

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

KLUB LOTNIKÓW „LOTECZKA”



Numer zredagowali: Stanisław Błasiak, Witold Kęsoń, Wojciech Sankowski.