

Biuletyn Loteczki



numer 23

maj 2001

WIOSNA LOTECKI

W przedświąteczny wtorek 10 kwietnia na „loteczkowym” spotkaniu zgromadziła się spora grupa przyjaciół lotniczych. Centralną postacią wśród nich był **Stasiu Sójka**. Najpierw pokazał będącą w dziewiczym stanie przepiękną Kronikę Klubu Lotników „LOTECZKA”, która czeka teraz na wypełnienie. Imponuje ona nie tylko jakością wykonania, ale i formatem: pomiędzy A2 i A3. Stasiu nie żartuje, do dzieła tworzenia kroniki zabiera się „z marszu”. To wielka praca, która może przekroczyć czasochłonność wydawania naszego biuletynu. Stasiu przedstawił zebrany swój plan, jak wyobraża sobie przyszły wygląd kroniki. Oprócz opisu historii i bieżącej działalności Klubu chce On umieścić w kronice sylwetki WSZYSTKICH żyjących i nieżyjących członków LOTECKI oraz laureatów „ZŁOTEJ LOTKI”. Nie mogą oprzeć się pokusie i muszę podzielić się z Czytelnikami, że jestem pod wrażeniem tego planu. Aby go urzeczywistnić, Stasiu apeluje o dostarczanie materiałów z życia LOTECKI w minionych czterech latach oraz indywidualnych biografii ze zdjęciami. Notki biograficzne wraz ze zdjęciem będą ważnym fragmentem kroniki. W tym celu do prawie wszystkich LOTKOWICZÓW wysłał listy bądź kontaktował się telefonicznie z indywidualną prośbą o jej zadośćuczynienie. Proszę Koleżanki i Kolegów o dostarczenie swych życiorysów i zdjęć.

Ważnym fragmentem działalności LOTECKI jest odświeżanie i propagowanie historii polskiego lotnictwa. Na naszych oczach codzienność przechodzi do historii. Przyznanie Złotej Lotki Wacławowi Kozielskiemu skierowało nasze myśli na lata czterdzieste i pięćdziesiąte, dla niektórych tak nieodległe, dla innych zaś bardzo dalekie. Czas najwyższy, aby przypomnieć historię wrocławskiego CWL, która przez nikogo nie jest dogłębnie spisana. A to przecież stąd wywodzi się kwiat doskonałych instruktorów i pilotów samolotowych, którzy później przez dziesięciolecia dominowali pod polskim i obcym niebem w różnych specjalnościach. Na szczęście żyje jeszcze wielu zasłużonych twórców, pracowników i absolwentów wrocławskiego CWL. W samej LOTECKI można wymienić wśród nich m.in.: Wacława Kozielskiego, Stasia Sójkę, Józia Młocka, Olka Pawlikiewicza czy Tadzia Kaczmarka. Żywię nadzieję, że każdy z nich dołoży swoją cegiełkę i przybliży nam te czasy sprzed pięćdziesięciu lat.

Pierwszą cegiełkę złożył Pan Wacław Kozielski przed dwoma laty w poprzedniej siedzibie w przywiezionej kawiarence. Na ostatnim spotkaniu kolejną cegiełkę dołożył Stasiu Sójka, który przybliżył nam „swój” CWL Wrocław z roku 1951. Choć od tego czasu mija właśnie półwiecze Stasiu opowiada jakby to szkolenie miało miejsce wczoraj. Czasu jednak nie da się oszukać. Jeden z dowodów: z grupy Stasia żyje tylko On sam. Wśród tych, co odeszli na zawsze była m. in. Peła Majewska. Żywię nadzieję, że Stasiu znajdzie jeszcze czas na pisemne opracowanie tematu swego referatu, aby zamieścić go w Biuletynie Loteczki.

TU PROŚBA: NA MARCOWYM SPOTKANIU STASIU ZOSTAWIŁ PRZEZ ZAPOMNIENIE ORYGINALNE MATERIAŁY I KILKANAŚCIE ZDJĘĆ ZE SWEGO SZKOLENIA W CWL. NASTĘPNEGO DNIA WRÓCIŁ DO NASZEJ SIEDZIBY W NADZIEI, ŻE TO ODNAJDZIE. NIESTETY, ANI MATERIAŁÓW, ANI ZDJĘĆ JUŻ NIE BYŁO. MOŻE KTOŚ Z NAS PRZEZ POMYŁKĘ LUB PRZYPADKOWO ZABRAŁ TE DOKUMENTY ZE SOBĄ? JEŚLI TAK SIĘ STAŁO – UPRASZA SIĘ O ICH ZWROT WŁAŚCICIELOWI. BEZ NICH JEGO OPRACOWANIE BĘDZIE ZNACZNIE UBOŻSZE.

Na kwietniowym spotkaniu przyjęliśmy w poczet członków zwyczajnych LOTECKI Gienia Pieniążka. Jego sylwetka jest nam dobrze znana, aby przedstawiać Go pobieżnie. Z radością natomiast zamieścimy w biuletynie szczegółowszą biografię Gienia. Teraz z przyjemnością witamy **Gienia w naszym gronie!** Miło nam również z powodu chęci wstąpienia do LOTECKI **Halinki i Andrzeja Grobelnych**, co potwierdzają ich pisemne zgłoszenia. Dotychczas byli Oni miłośnikami Klubu. Mamy nadzieję, że będą wśród nas tak samo aktywni, jak to robią dotychczas w celu kwitnienia polskiego lotnictwa sportowego! Chęć do wstąpienia w nasze szeregi ma również Pan Czech Nowacki, absolwent ostatniej przed wojną, trzynastej promocji dębskiej Szkoły Orłat, aktywny uczestnik II wojny światowej jako pilot PSP w Wielkiej Brytanii. Pan Czech, który ma obecnie 86 lat, wrócił do kraju przed dwunastu laty, z chwilą uzyskania przez Polskę niepodległości. Zamieszkał w Dusznikach-Zdroju. Odczuwa potrzebę kontaktu z bratnimi lotniczymi duszami. **ZAPRASZAMY ZATEM PANA CZECHA DO LOTECKI!**

Kiepska wiosna nie pozwoliła nam na zorganizowanie planowanego (wstępnie) spotkania u Tadzia Dobrocińskiego 21 kwietnia. Mając obawy, czy pogoda zmieni się zdecydowanie na lepsze mieliśmy o tym spotkaniu zdecydować już po świętach wielkanocnych i umówić się telefonicznie. Niestety, deszcz i chłód nie dał żadnych nadziei na zorganizowanie tego spotkania. Następną okazją będzie mityng na lotnisku Mirosławice 12 lub 13 maja. Czy do niego dojdzie zależy od możliwości organizacyjnych przyjaznego nam Aeroklubu Dolnośląskiego. **Decyzję podejmujemy na zebraniu w dniu 8 maja.**

ZBYSZEK BAŁOWSKI jest jednym z kilku oficerów, członków LOTECKI. Wszyscy oni są niezwykle szlachetnymi kolegami. Większość z nich pędzi już żywot emerytów. Zbyszek zaś nadal czynnie pracuje, dowodząc jednostką na Strachowicach. Zajmuje Mu to tyle czasu, że brak go już na częstsze spotkania w naszym Klubie. Jego oddanie obowiązkom zostało jednak docenione. W uznaniu całokształtu pracy Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju wyróżniło Go tytułem Najlepszego Pilota Wojskowego Roku 2000. Nagrodę Dowództwa, Skrzydlatej Polski i CENZIN-u odebrał On na VI Balu Lotników, który odbył się 3 lutego br. w hotelu *Jan III Sobieski* w Warszawie. **LOTECKA serdecznie gratuluje Zbyszkowi tego wyróżnienia!**

Oprócz Zbyszka wiele Koleżanek i Kolegów nie może być często z różnych powodów na loteczkowych spotkaniach. W związku z tym przed świętami wielkanocnymi złożyliśmy życzenia listownie, e-mailem lub telefonicznie dla wielu z Nich. Byli to: Z. Bałowski, J. Bem, B. Broszko, M. Catewicz, Z. Chwaliszewski, M. Czmiel-Paszyk, W. Dziedzio, Z. Girulski, W. Gross, H. i A. Grobelni, M. Hermaszewski, W. Jerzyk, T. Kaczmarek, B. i M. Kozdrowie, A. i W. Kozielscy, M. Królikowski, T. Majewski, J. Marek, W. Matuszewicz, Cz. Miodoński, R. i W. Miszkurkowie, J. Młockek, Czech Nowacki, D. Orczykowski, M. Orczykowski, M. i E. Popiołkowie, L. Rządkowska, K. Sierzan, Stanisław Skalski, A. Sokolski i J. Wasilewski. Wielu z Nich wysłało również życzenia dla loteczkowiczów. **Serdecznie dziękujemy!**

Każdy pobyt we Wrocławiu dla O. Dominika jest okazją do odświeżenia loteczkowych kontaktów. 21 kwietnia O. Dominik był w dolnośląskim grodzie. Szkoda, że pogoda pokrzyżowała nam plany spotkania u Tadzia Dobrocińskiego, gdzie O. Dominik miałby szanse wzmocnić nam siły duchowe.

Halinka Grobelny, powszechnie znana pod panieńskim nazwiskiem Bułka, również przebywała we Wrocławiu przez kilkanaście godzin 24 i 25 kwietnia. **Halinka też emanuje energią, niczym O. Dominik.** Doświadczyłem tego w ciągu kilku godzin wraz z Danusią Witek. Halinka opowiedziała nam m. in. o żarowskich przygotowaniach do Krajowych Zawodów Szybowcowych, jakie mają być rozegrane na Żarze od 28 kwietnia do 6 maja. Poprzez Halinkę życzymy żarowskiej kadrze i zawodnikom szybowcowej pogody w trakcie trwania ich podniebnych zmagani!

Janusz Wasilewski wciąż żyje lotnictwem i wspomnieniami z życia we Wrocławiu. Choć obecnie mieszka w Hamburgu nie zapomina tam również o LOTECZCE. Dowiódł tego podczas pobytu we Wrocławiu od 27 kwietnia do 1 maja, kiedy to oprócz odwiedzin kilku kolegów był również z wizytą na lotnisku Szymanów w sobotę 28 kwietnia, gdzie po wykonaniu lotu za wyciągarką z Januszem Gogałą na Bocianie SP-3034 promieniał ze szczęścia.

Stanisław Błasiak

FINANSE LOTECZKI

Stan finansów LOTECZKI na 28 kwietnia: 15 dolarów USA, 120 dolarów kanadyjskich oraz 3898.02 zł. Z tego 1555 złotych jest złożonych na koncie FUNDUSZU PAMIĘCI I SOLIDARNOSCI. Kwoty złotówkowe nie obejmują jeszcze odsetek po 18 grudnia ub. r.

Większe wpłaty w ostatnim miesiącu:

- gen. St. Skalski – 100 zł.,
- J. Wasilewski – 100 zł.,
- H. i A. Grobelni – 50 zł.,
- E. Pieniążek – 20 zł.

25 kwietnia LOTECZKA wysłała na konto Społecznego Komitetu Budowy Pomnika Upamiętniającego Lotnisko Fordon kwotę 200 zł.

SERDECZNE ŻYCZENIA majowym Jubilatom i Solenizantom składa redakcja biuletynu.

Stanisław Błasiak

JÓZEF MŁOCEK O SOBIE

Urodziłem się w Kaliszu 10 lutego 1927 roku. Rodzice: mama Irena z Przygodzkich, ojciec Michał Młócek.

W 1933 roku zacząłem uczęszczać do szkoły. Do 1939 roku ukończyłem 6 klas. Rozpoczęcie nauki w gimnazjum uniemożliwiła mi wojna. W 1934 roku wstąpiłem do harcerstwa. Zostałem przyjęty do 4-tej Orlej im. Księcia Józefa Poniatowskiego w Kaliszu. Tam dosłużyłem się 36 sprawności oraz stopnia Harcerza Orlego. Pełniłem różne funkcje: zastępowego, drużynowego, członka Komendy Hufca Kaliskiego i jako ostatnią - Szefa Działu Szkolenia Komendy Hufca Kaliskiego. Tam też rozpocząłem w LOPP budowę modeli lotniczych w 1938 roku. Po wojnie stworzyliśmy przy Hufcu Kaliskim I Drużynę Starszaków (16-20lat) o kierunku wodniacko-lotniczym. Drużyna ta stała się załącznikiem Aeroklubu Kaliskiego. Dużym wyczynem było odzyskanie z Żydów przechowywanej tam przez okres okupacji Wrony (będącej przed wojną własnością Kolejowego Klubu Lotniczego w Poznaniu, gdzie działał instr. Pan Czarnecki z Poznania). Po jej wyremontowaniu i po przejściu latem 1945 roku ćwiczeń na chwiejnicy, we wrześniu wykonaliśmy pierwsze wzloty do 5-6 metrów wysokości. Pracę społeczną w harcerstwie zakończyłem w 1948 roku.

Podczas okupacji byłem pomocnikiem mechanika samochodowego w firmie „Orkan” w Kaliszu. W listopadzie 1944 roku, wstąpiłem do Batalionów Chłopskich. Brałem udział w osłonie ważnych obiektów Państwowych podczas wyzwalań miasta Kalisza, jak głównej bramy 29 pułku Piechoty i Kościoła Garnizonowego. Do wyzwolenia pracowałem w warsztatach naprawczych samochodów zabezpieczających tabor Komendy Wojennej Miasta. W lutym 1945 roku zostałem członkiem ZWM, zaś od 12 listopada 1945 - PPR. W 1945 roku rozpocząłem naukę w Gimnazjum Mechanicznym. Od 1946 roku rozpocząłem pracę zawodową w WSK w Kaliszu.

Praca zawodowa:

28. 10. 1941 - firma „Orkan”, pomocnik mechanika samochodowego,

1947 - 1951 - Państwowe Zakłady Samochodowe nr 8 - mechanik samochodowy, zastępca Kierownika Działu Silników,

9.07.1948 - 28.11.1950 - służba wojskowa w Oficerskiej Szkole Lotniczej Dęblin I - Eskadra Radom,

1.02.1952 - 31.12.1952 - Centrum Wyszkożenia Lotniczego we Wrocławiu – instruktor,

1.01.1953 - 28.10.1956 - Aeroklub Ostrowski, instruktor samolotowy i szybowcowy, od 1954 roku szef wyszkolenia, 1.11.1956 - Państwowa Szkoła Szybowcowa w Lesznie - szef wyszkolenia,

styczeń 1957 - Aeroklub Leszczyński - szef wyszkolenia, styczeń 1958 - Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lesznie - szef wyszkolenia,

styczeń 1959 - Centrum Szybowcove w Lesznie - Kierownik Działu Szkolenia Samolotowego,

czerwiec 1966 - 31.03.1969 - Centrum Szybowcove w Lesznie – szef wyszkolenia,

1.04.1969 - Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Poznaniu, kierownik zespołu do 31.10.1987,

Od 1 listopada 1987- emeryt.



Praca w Lesznie sprawiała mi dużą przyjemność, ponieważ było dużo do zrobienia. Na wzór ostrowski spowodowałem założenie Aeroklubu Leszczyńskiego dla wyszkolonych pilotów z Leszna i okolicy, którzy „błąkali się” po różnych aeroklubach ościennych. Brałem udział w organizowaniu Szybowcowych Mistrzostw Świata w 1958 roku, łącznie z budową nowego obiektu służącego też następnym mistrzostwom świata w 1968 roku. Byłem pomysłodawcą zbudowania basenu kąpielowego, który w tamtym czasie był wielką atrakcją dla uczestników turnusów treningowo-szkoleniowych i różnych imprez sportowych. Z uwagi na trudności współpracy z Kierownikiem Szkoły chciałem zrezygnować z pracy w Lesznie. Uzyskałem zgodę na przejście do Lotnictwa Sanitarnego za porozumieniem stron.

Jako Kierownik Wielkopolskiego Pogotowia Lotniczego wykonałem we wszystkich miastach powiatowych lądowiska przy szpitalach. M.in. w Lesznie w porozumieniu z dyrektorem Wojewódzkiej Kolumny wybudowane zostało lądowisko dla śmigłowców przy ulicy Mickiewicza. Wykonałem wraz z kolegami bardzo dużo lotów ratowniczych z tego lądowiska. Przekazałem również nieodpłatnie dla nowobudowanego szpitala wojewódzkiego plan budowy lotniska śmigłowcowego. Wiem z wieloletniego doświadczenia, że tylko dzięki bliskości lądowisk względem szpitalu udało się uratować wielu ludzi. Obecnie jest to szczególnie ważne przy transplantacjach.

Podczas pracy w Poznaniu utrzymywałem ścisły kontakt z dyrektorami Szkoły w Lesznie, niosąc pomoc w przypadkach braku części, oleju, paliwa. Udało mi się nawet nieodpłatnie przekazać jeden samolot PZL-101 SP-KXT z rezersem 880 godzin oraz płatowiec bez silnika typu Jak-12m. z wylatanymi od nowości 600 godzinami. Zamieniłem dalsze 3 PZL-101 na Morawę L-200, która wymagała kapitalnego remontu (lata do dziś w Zespole Poznań).

Słowem, jak umiałem i jak mogłem, nie zapominając nigdy o Organizacji, która pomogła mi bardzo mocno rozwinąć „moje skrzydła”. Staram się lotnictwu pomagać dalej. Biorę czynny udział w życiu Szkoły,

Aeroklubu Leszczyńskiego, Radzie Szkoły, Loteczki. Jestem od 1987 roku przewodniczącym Leszczyńskiego Klubu Seniorów Lotnictwa i staram się jak mogę, przy pomocy moich kolegów np. jak Zbigniew Bukowski, Józiu Boniak, Kaziu Mikołajczyk i wielu innych, pomagać w trudnym okresie dla lotnictwa sportowego, swą pracą społeczną, by przetrwać ten trudny okres.

Byłem współzałożycielem Wodnego Pogotowia Ratunkowego w Lesznie w roku 1970. Za pracę w tej organizacji uzyskałem wysokie wyróżnienia, m.in. Medal 80-lecia WOPR, Złotą Odznakę Ratownika Wodnego oraz w 1986 roku Dyplom ze słowami podziękowania Wojewódzkich Władz Pogotowia Wodnego w Lesznie.

Za całokształt pracy w Lotnictwie Sanitarnym Ministerstwo Zdrowia wyróżniło mnie odznaczeniem państwowym - Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Główny Lekarz Wojewódzkiego Urzędu Wojewódzkiego Służby Zdrowia w Poznaniu, dr Lucyna Łuczak przekazała mi list gratulacyjny za długoletnią, ofiarną pracę i wzorową pracę na stanowisku Kierownika Zespołu oraz wyraził szczególne uznanie za 18-letnią nieprzerwaną pracę pilota sanitarnego i za duży wkład pracy w wybudowanie nowoczesnego lokum dla lotnictwa sanitarnego w Poznaniu.

Słowa uznania i podziękowania otrzymałem również od Dyrektora Wydziału Zdrowia, dr Kazimierza Kaźmierskiego oraz od Dyrekcji Wojewódzkiego Szpitala Zespolonego z rąk Zastępcy Dyrektora, dr med. Jerzego Pichóra, którzy m.in. złożyli mi serdeczne podziękowanie za ofiarną, pełną poświęcenia pracę w zakresie transportów lotniczych chorych znajdujących się w stanach nagłego zagrożenia.

Mimo dużych możliwości zamiany mieszkania podczas zmian administracji w Polsce w 1975 roku i faktu, że kocham Poznań, nie zamieniłem Leszna na stolicę Wielkopolski. W dużej mierze zawdzięczam to mojej Żonie Ewie.

Mam nadzieję, że moja skromna praca społeczna przysparza trochę splendoru dla miasta i województwa poprzez wspieranie działalności Aeroklubu i Szkoły. Wykonując zadania w powietrzu na pokazach w kraju i zagranicą, dając okrasę podczas zawodów żużlowych. Wspieramy duże wiodące dyscypliny w mieście jak i inne w województwie.

10 lutego 2001 skończyłem 74 lata. Jeszcze w Gdańsku, gdzie przed czterema laty zostałem zaproszony na pokazy lotnicze z okazji 1000-lecia tego miasta i „kręciłem” akrobację, nie przyniosłem wstydu ziemi leszczyńskiej i Wielkopolsce.

Dziś wiele radości sprawiają mi wrocławskie spotkania w Klubie LOTECZKA. Miło spotkać tylu druhów lotniczych szlaków!

Emocje nad Karkonoszami

Dokończenie

I to było moje największe zmartwienie. Zdążyłem tylko otworzyć hamulce aerodynamiczne, ustawić trymer w położeniu „ciężki na lew” i krzyknąć: „utrzymuj prędkość 150 km/godz i kierunek na Jezów”!

W tym też czasie rozpoczęły się bardzo – oględnie mówiąc – nieprzyjemne dla mnie sensacje związane z niedotlenieniem i z bardzo gwałtownym opadaniem szybowca: utrata ostrości widzenia, kolorowe koła lub szaro w oczach, uczucie szalonej duszności. Zerwałem maskę z twarzy, no ale i tak nie było tam czym oddychać... Odczuwać zacząłem skurcze wszystkich możliwych mięśni, których istnienia może człowiek nawet nie podejrzawać! Szczególnie dolegliwe były skurcze mięśni brzucha i karku. Ręce miałem zupełnie zdrętwiałe i – właściwie – „znieczulone”. Patrzałem na nie jak na jakieś obce ciało. Takimi odrętwiałymi, skrzyżowanymi przed sobą rękoma odpychałem drążek sterowy od siebie – co mnie przybliżało do zbawczej zawartości tlenu w powietrzu, ale wówczas nasilały się szalenie bóle powodowane skurczami mięśni, bądź też popuszczałem nacisk na drążek i wówczas skurcze i te bóle nieco ustępowały, ale za to tym bardziej się dusiłem. Trudno mi powiedzieć, jak długo to trwało, ale jedno jest faktem, że udało mi się nie stracić całkowicie

przytomności; starałem się myśleć tylko o jednym: widzieć i rozpoznawać przyrządy pokładowe. Nie po to, by według nich cokolwiek kontrolować, ale tak jakoś sobie wówczas wmawiałem: „dopóki tę tablicę przyrządów widzę, dopóty jestem przytomny”. To mi się udało, a jak się potem okazało, mój pasażer był tak przerażony tym, co się ze mną działo i – z kolei – jak mi potem opowiadał, nie o siebie się bał, a o mnie. Bał się po prostu, że ja tam nie przeżyję tego braku tlenu. Nie był też w stanie w ogóle racjonalnie myśleć, działać i – jak się potem okazało – w ogóle nie kierował szybowcem.

Po pewnym czasie poczułem się lepiej, i – nie wiedząc właściwie po co, postanowiłem spróbować założyć maskę. Udało mi się tego dokonać – i – ogromne zaskoczenie: tlen normalnie dopływa! – Tlen normalnie dopływa, normalnie sobie oddycham! Po kilku głębokich wdechach, po kilku zawrotach głowy stwierdziłem, że znajdowaliśmy się na wysokości 4500 m ponad startem i, że właściwie cały strach i cała niebezpieczna przygoda jest już za nami!

Co było przyczyną tego wydarzenia? Jest właściwie tylko jedno domniemanie: prawdopodobnie, do napełnienia butli pokładowej został zastosowany niewłaściwy rodzaj tlenu. Tlen medyczny różni się od tlenu lotniczego. Tlen używany dla celów leczniczych musi zawierać odpowiednią ilość wilgoci, parę wodnej; natomiast tlen lotniczy musi być odwodniony – właśnie dlatego, że przy dekompresji tego tlenu w zaworach redukcyjnych i przy bardzo niskich temperaturach w jakich się z niego korzysta, mogłoby występować zamarzanie wykroplonej pary wodnej. I to zamarzanie powodować może zamknięcie prześwitu przewodów. Przypuszczać należy, że z takim właśnie przypadkiem mylnego napełnienia butli tlenem medycznym a nie lotniczym mieliśmy tutaj do czynienia.



Na szczycie jeżowskiego szybowiska – 1960 rok. Od lewej: Jurek Popiel, Heniu Maciag i Waldek Gross.

Po wylądowaniu koledzy wyjęli nas przemarzniętych i zeszytywniałych z szybowca, podrzucali nas do góry z radości, potem ścignęli z naszych nóg buty futrzane i dość długo rozcierali nam nogi, złodowacia! dosłownie.

Zjechalismy na dół, do Szkoły. Przypominam sobie, że przez dłuższy czas, chyba przez dwie lub trzy godziny leżałem sobie i odpoczywałem – i wciąż mi było mało powietrza! Dosłownie gryzę mi się chciało to powietrze, ciągle miałem wrażenie, że mi go mało, mało, ciągle mało...

Waldemar Gross

[Powyższy tekst stanowi nieco zmodyfikowaną transkrypcję opowiadania nadanego w audycji radiowej J. Bartoszewskiego z cyklu „Punkt Krytyczny – Godzina Zero”]

Choćby na drzwiach od hangaru

Gdy opuściłem stolicę dla Centrum Szybowcowego APRL w Lesznie, zaczęło się dla mnie duże latanie. Podczas prowadzenia prób w locie PZL-35 „Wilga” w Lesznie niezapomniana kierowniczką Centrum, pani mgr Irena Zabięło namówiła mnie na etat szefa technicznego z nowoczesnym pełnieniem obowiązków instruktora z dodatek lotny. Doskonały personel techniczny dawał mi dużą swobodę latania, co bezlitośnie wykorzystywałem. Okazja była po temu jak chyba nigdzie. Szybko zdobywałem kolejne uprawnienia lotnicze. W sezonie często do późnych godzin wieczornych ścigałem szybowce rozproszone po polach.

W tych czasach Leszno było Mekką przelotów diamentowych, zwłaszcza na 500-ki. Zwykle przeloty te wykonywało się po prostej na wschód. Dawało mi to niemałą gratkę latania po szybowce po całej Polsce aż pod ruską granicę. Józek Dankowski po wypuszczeniu na przelot ostatniego szybowca wysyłał w ślad za tą chmarą holówki, obowiązkowo z linami do trójholu. Holówki lądowały zwykle na lotniskach położonych na rubieżach wschodnich i oczekiwaly na meldunki, następnie ściagało się szybowce z pól na lotniska, a potem w „pęczkach” po trzy wiosłowało się do Leszna. Ale te wspomnienia i przygody jak sama nazwa mówi z terenu przygodnego to temat na inny ciekawy serial. Trzymajmy się wątku zasadniczego.

Mimo tak dużej porcji latania wszystko to było dla mnie za mało i szukałem jeszcze innych okazji. Znalazłem je we Wrocławiu, dowiedziałem się że na Gądowie Małym przy Aeroklubie Wrocławskim działa Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych (LZUG). Szybko więc zakreśliłem się koło tego latania. W grudniu 1966 z rąk Miecia Wołaka udało mi się uzyskać uprawnienia agro. Bardzo mi przypadło do gustu latanie nisko po ziemi bez konsekwencji narażania się na miano powietrznego chuligana. Nie zapomnę wrażenia, jakie zrobił na mnie pokaz Miecia w lataniu pod drutami. Było to nad Odrą , nad którą przewieszona była linia wysokiego napięcia. Przelatując potem wiele razy obok tej linii śmiałem się że była ona tak wysoko, a ja to tak pierwszy raz przeżyłem. Nie zdawałem sobie wtedy sprawy ileż to razy w mojej karierze zawodowej przyjdzie mi wejść w kolizję z różnymi drutami.

Od 1967 roku wszystkie urlopy wykorzystywałem na latanie agro z Wrocławia. Zabawa była ciekawa choć wiodło się życie prawdziwie cygańskie. Nie było wtedy jeszcze czarterów w kombinatach PGR, lecz były to tzw. skakanki – z powiatu do powiatu po kilka dni w celu opryskania pól ziemniaków czy rzepaku, bo właśnie następował okres inwazji szkodnika lub chwastów. Wkrótce zaczęła się też moda na nawożenie pól przy pomocy samolotów. Wtedy już na dłużej zagrzewało się miejsce, bo przy takich dawkach na jedno pole trzeba było wykonać kilka do kilkunastu lotów.

Pierwsze moje latanie w terenie rozpocząłem w grupie pod okiem Staszka Łuszczyńskiego, który choć nie rozpieszczał, dał mi dobrą szkołę latania agro.

Latanie na opryski wymagało całkowitego przedstawienia trybu życia. Pobudka już o 3.00 nad ranem a i wcześniej, gdy kwatery były dalej od lądowiska. Jeszcze przed wschodem pierwszy start i latanie do godz. 8.00, dopóki nie zaczynała budzić się termika i wiatr. Samo latanie jak najniższe, żeby chemikalia „siedziały” w uprawach i broń Boże nie przemieszczały się na „drugą wieś”, bo zaraz będzie wrzask, że pszczoły, ryby, plantacje tytoniu i inna ekologia. Tak, tak – już wtedy zaczynało się o ekologii mówić.

Potem przerwa na dospanie i znów loty w godzinach przedwieczornych. Zlecenia na loty dawali wtedy tzw. ochraniarze z Powiatowych Stacji Kwarantanny i Ochrony Roślin. Najczęściej dla świętego spokoju zlecali grupom lotniczym załadunek chemikaliów do samolotów. Każda grupa miała do dyspozycji kierowcę i samochód, na którym było paliwo i sprzęt załadunkowy, min. pompa spalinowa. Agrolotnicy to byli wtedy „paniska”. w jednej kieszeni kasa za mgławik w drugiej za miedzian i hulaj dusza!

Najgorzej gdy czasem chemikalia były w proszku. Wtedy na nic automatyzacja. Wszystko trzeba było robić ręcznie na kobyłkach ustawionych przy samolocie i w maskach pozał się Boże. Lotnicy wyglądali jak młynarze. Ale trudno – raz na wozie, raz pod wozem.

Czasem ochraniarze próbowali zagrać chytrze i zgodnie z umową żądali sprzętu załadunkowego, bo sami chcieli wykonać załadunek i wyrwać nam grosz. Dla takich złośliwy mechanik miał specjalny sprzęt. Była to pompa ręczna tzw. „moja – twoja” gdzie dźwignia została skrócona o 1/3 i skąpi ochraniarze musieli zmagać się z nią na klęczkach aż im portki pękały. A my, co prawda bez kasy, ale ileż uciechy było przy zagrzewaniu okrzykami ochraniarzy do szybszego lądowania. Zazwyczaj odechciewało im się tego na zawsze.

Wiele by można pisać o wesołym życiu agrolotników na „skakankach”, ale lepiej nie. A nuż któreś zonie wpadnie do głowy pomysł, żeby sprać „ułana” po pysku za stare grzechy.

Ranne pogody sprawiały czasem różne niespodzianki. Zdarzało się, że rejon oprysków przykryty był poduszką mgły porannej i chcąc nie chcąc trzeba było wracać na lądowisko, choć nieraz doloty były spore.

Zbigniew Bukowski

Stój ! Stop ! Druty !

W tym stylu hasła figurowały na tablicach przyrządów samolotów rolniczych wzbudzając ogólną wesołość wśród lotników na radosną twórczość lotniczych biurokratów, którzy po takiej działalności mogli już spokojnie spać. Druty stały sobie dalej na upatrzonych pozycjach a na ich niespodziewane pojawienie się przed maską nie dawało się wrzucić wstecznego ani wyhamować.

Mój pierwszy kontakt z drutami miał miejsce na polach powiatu Środa Wielkopolska. Pryskaliśmy wtedy ziemniaki na stonkę 2-ma Gawronami ze Staszkiem Łuszczyńskim. Wykonywałem ostatni lot przed wieczorem już szarzało. Nagle przy wyjściu z pola – potężny błysk i huk! Nawet nie poczułem żadnego szarpnięcia, ale wiedziałem już, że to linia wysokiego napięcia, którą przeoczyłem w szarówce na tle zoranego pola. A swoją drogą do dziś tylko u nas na polach linie i słupy są szare. Za to w masywach leśnych bardzo często maluje się je na zielono. A co! Ileż to radości jak jakiś lotnik w to walnie. W wielu krajach na druty nanizane są kolorowe piłki, ale dla nas to bzdura! Wracając jednak do tematu, to dodać warto, że słupy jak na złość ukryte były za drzewami. Wychyliłem się przez okno, żeby zobaczyć ewentualne skutki kolizji, zobaczyłem za samolotem brązowy warkocz. Pomyślałem, że może coś się pali, choć praca silnika była bez zarzutu. Zdecydowałem się siadać na sąsiednim polu oceniając, że się do tego nadaje. Po zakończeniu dobiegu wyskoczyłem z kabiny. Okazało się, że spod kadłuba leją się chemikalia, ponieważ końcówką prawej rury opryskowej trąciłem własnie linie i nastąpiło rozłączenie tej rury przy pompie. Szybko to naprawiłem i wystartowałem. Było już dość ciemno, gdy wróciłem na lądowisko. Staszek już nieco zaniepokojony tylko zapytał:

„Co linia, czy odciągi ?” Ale nie czekając podszedł do samolotu, zdjął z rury kawał drutu i fachowo ocenił: „Linia, bo drut aluminiowy.” dodał : „ No to już jesteś pilot rolniczy”.

Pamiętam też z tej samej akcji na „skakankach”, gdy przyłecieliśmy do Kobylnicy pod Poznaniem na opryski. Na lotnisku przywitali nas miejscowi ochraniarze i odwieźli do hotelu w Poznaniu. Proponowali nam jakąś libację, ale skoro uzgodniliśmy, że latamy nazajutrz od wczesnego rana, odmówiliśmy. Tym bardziej, że wstać trzeba było bardzo wcześniej, bo dojazd był spory. O 3.00 nad ranem przyjechali po nas nieco zmęczeni, bo na konto naszego przylotu zdrowo zabalowali i wracali prosto z libacji. Na lotnisku urządziliśmy załadunek i jeden z ochraniarzy zapytał mnie czy może ze mną lecieć. Wtedy mieli na to pozwolenie, żeby kontrolować naszą pracę. Opryskałem kilka pól. Zostało mi się ostatnie, bardzo długie lecz wąskie, przez środek przechodziła poprzecznie linia, na drewnianych ale wysokich słupach. Skakanie ponad nią było bardzo niezręczne, a ponadto już zaczęło trochę dmuchać i nad linią chemikalia znośiło. Zdecydowałem się skuć to pole pod linią. Przed najściem pod linię ochraniarz puknął mnie w kolano pokazując na przeszkodę. Machnąłem ręką i robiłem swoje. Po przejściu pod linią ochraniarz zwiesił głowę. Tego jeszcze mi brakowało! Wróciłem na lotnisko jak mogłem najszybciej. Podkołowałem do załadunku, wyłączyłem silnik i gdy nastała cisza usłyszałem, że mój ochraniarz normalnie chrapie, taki był biedak zmęczony, że z wrażenia usnął, a minie przyprowadził o niezły stres.

Teraz mogę już pisać o tym bezkarnie, ale wtedy dostałbym zdrowo po uszach.

Zbigniew Bukowski

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.