

Biuletyn Loteczki



numer 27

16-31 sierpień 2001

TO JUŻ 50 LAT!

Ostrów Wlkp. – miasteczko jakich w Wielkopolsce wiele. Ciche, czyste, dużo zieleni. Jeden z największych węzłów kolejowych w Polsce. Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego. Duża parowozownia. Kilka tysięcy pracowników – kolejarzy. Jeszcze mleczarnia, browar, fabryka sklejki. Kilka szkół podstawowych, technikum kolejowe, gimnazjum męskie i żeńskie i moja szkoła: gimnazjum i liceum administracyjno-handlowe. Czterdzieści tysięcy mieszkańców miało wszystko, co potrzebne jest do mieszczańskiego życia. Był tylko dylemat – jesteśmy miastem kolejarzy, czy może miastem lotniczym? W widłach ulicy Poznańskiej i Krotoszyńskiej leżało małe, na owe czasy dobrze wyposażone lotnisko Aeroklubu Ostrowskiego. W samym mieście. Z Rynku do lotniska szło się 20 minut. Kolejarze produkowali i remontowali wagony. Nazwisk ich w Polsce nie znał nikt. A piloci, lotnicy? Już przed wojną, jeden z braci Morissonów, konstruktor samolotów „Ostrovia” – zasłynął rewelacyjnymi, nowatorskimi rozwiązaniami (awionetka z chowanym podwoziem). Koniec lat 40-tych i początek 50-tych, to wyczyny tak znanych pilotów jak Roman i Henryk Zydorczakowie, Stanisław i Czesław Cnotliwi, Antoni Śmigiel, bracia Miśkowie oraz Tadek Szymczak, Józio Młoczek, Józek Kurpiela. Pierwszy spadochronowy rekord świata ustanowił Jerzy Kubaczewski. Były to nazwiska o których było głośno w całej Polsce. Jak tu było chodzić do szkoły, kiedy nad miastem krążyły roje szybowców, a od wczesnego rana do późnego wieczora słychać było warkot silników lotniczych?

Maj 1951 rok. Po zdaniu egzaminów maturalnych trzeba było podjąć decyzję – co dalej? „Kupcy” czekali na absolwentów – ale pracować za biurkiem, być księgowym – rozpacz! Ostatnią dobrą radę, jaką usłyszałem od mego wychowawcy: „Stasiu, to nie twoja przyszłość” postanowiłem dobrze zrealizować. Antos Śmigiel zapewnił mnie, że dobrze spędzę wakacje np. na kursie szybowcowym. Zaprowadził mnie do Aeroklubu, gdzie formalności papierkowe załatwiłem od ręki. Obiecano mi, że w wypadku uzyskania pozytywnych badań, pojadę na szkolenie samolotowe. Była to pierwsza decyzja, która „ustawiła” moje dalsze życie. Pierwszego lipca 1951 roku znalazłem się na lotnisku Gądów Mały, dokąd zostało przeniesione Centrum Wyszczolenia Lotniczego z Ligoty Dolnej. Zebrała się nas prawie setka. Z całej Polski. Wszyscy żądni wielkiej przygody – latania. Już jednak pierwszy dzień w CWL-u ostudził rozpalone nasze głowy. Wszyscy przeszliśmy tzw. rozmowy kwalifikacyjne. Ja – u por. Kasprzaka. Był to dobry człowiek. Wszyscy jego „interesanci” zostali zakwalifikowani do szkolenia. Mniej szczęścia mieli ci, którzy „rozmawiali” z innym oficerem. Całkiem liczna grupa musiała wracać do domu. Politycznie nie spełniali wymogów – czort wie jakich. Wyjeżdżamy na lotnisko Długa Wieś k/Pasikowic. Ubrano nas w mundurki, zakwaterowano, podzielono na dwie eskadry i rozpoczęła się nasza lotnicza edukacja. Mozolna, ciężka i trudna edukacja. Od rana do wieczora. Wykłady z przerwami na posiłki i zajęcia wojskowe. Wieczorem odprawy w grupach ze swoimi instruktorami – były ciekawe i bardzo owocne. Po tygodniu „wkuwania” egzaminy teoretyczne, o dziwo – raczej formalnościowe. Łagodne. Dzień 8 lipca okazał się najszczęśliwszym dniem w całym moim życiu. Byłem w eskadrze, która miała latać od rana do południa. Pobudka o 4-tej. Po godzinie, marsz na lotnisko. Wszyscy bierzemy udział w przygotowaniu lotniska do lotów. Dwa pasy do startów i lądowań czekają na samoloty. Punktualnie o 6-tej nadlatuje eskadra 12-tu samolotów. Zgrabne, małe Pajperki, kolejno lądują, ustawiają się w bramkach i czekają, aby nas zabrać w pierwszy lot poznawczy. Tyle lat minęło, a ja pamiętam każdą jego chwilę. Pierwszy raz byłem w powietrzu – czuję zapach kabiny, słyszę melodię silnika, widzę pola, lasy i wioski. Dzisiaj – tak jak wtedy, po 50-ciu latach. Filozof napisał, że odczuć radości i bólu człowiek nie pamięta. Jest to wierutne kłamstwo – ja pamiętam bardzo szczegółowo i jedno i drugie. Każdy lot czy skok /nawet ten tragiczny/ sprawiał mi wielką radość. Ten pierwszy jednak był najpiękniejszy. Na odprawie po lotach instruktor zauważył, że cała grupa zniosła lot bardzo dobrze, co wróży ułatwienia w dalszym szkoleniu. Każdy następny dzień wyglądał podobnie. Pobudka, śniadanie, wymarsz na lotnisko, rozłożenie startu, czekanie na samoloty. Lotów szkolnych z każdym dniem przybywało coraz więcej. Było ciężko ale atmosfera, którą stworzyła kadra CWL-u łagodziła wszystkie niedogodności. Kadra. Wspaniali ludzie, doskonali piloci, wzorowi wychowawcy. Najpierwszy z nich – to por. pil. Wacław Koziełski. Komendant kursu. Wzbudzał strach ale i zaufanie. Mówił mało,

jednak każde jego słowo było wyważone, zwięzłe, pełne treści. Budził respekt nie tylko u kursantów. Funkcję kierownika lotów pełnił instr. pil. Adam Flis. Zawsze surowy, groźny, wymagający. Karał za wszystko – czasami człowiek nie wiedział za co. Dowódcami kluczy byli: instr. Licewicz, instr. Sojka, instr. Nowak. Najwspanialszy był jednak instruktorzy. Choć zaczynali dopiero karierę pilotów-wychowawców, byli doskonali. Udało im się stworzyć wzór człowieka, jakim winien być każdy pilot. Nauczyli nas szanować życie swoje i innych, być stanowczym, zdyscyplinowanym, wymagającym. Nauczyli szanować samolot, instruktora i mechanika. Z nauk tych korzystałem podczas całej swej kariery instruktorskiej. Tak jak pierwszy lot pamiętam, tak wracam pamięcią do naszych instruktorów. Do Radka Lisowskiego i Ryśka Wołka – moich instruktorów. Pamiętam dokładnie instr. Gorzelaka, Wikę, Radzimskiego, Dąbkowskiego, Jankowskiego, Szymczaka. (blondyna), Szymczaka (bruneta) i Borysa Wilego. Lipiec był łaskawy pogodowo. Szkolenie nabierało rumieńców. Rozpoczęły się loty samodzielne. Ileż to było radości po każdym locie samodzielnym. Władza zaczęła traktować nas trochę poważniej (mniej ganiań) a i sami staliśmy się bardziej dojrzały. Loty samodzielne kończyły się lotem egzaminacyjnym z d-ą klucza. Pozytywna ocena zezwalała przejść do następnego zadania – lotów do strefy na akrobację podstawową. Na lot kontrolny poleciałem z instr. Licewiczem. Po wylądowaniu dostałem wpis do książki lotów „lądowanie po wędkarsku” i ocenę – 3. Była to dyskwalifikacja z dalszego szkolenia. Mój instruktor udał się do samego Szefa z interwencją. Po skończonych lotach polecono mi wsiąść do samolotu a do kabiny instruktorskiej wsiadł sam Komendant. Poleciał mi wykonać start, lot na wysokości 2 metrów do widocznego komina, wrócić do lotniska, wejść w krąg i wylądować. Podczas całego lotu czułem, że drążek sterowy ciągle jest odpychany. Była to jakże cenna interwencja i pomoc znakomitego instruktora. Lot jakoś tam wykonałem i wylądowałem też. Za lot dostałem ocenę – 4, za lądowanie – 5. To był trzeci decydujący moment na mej życiowej drodze. Z płk. Koziełskim wykonałem jeden lot w życiu. Lot o wszystko i o wszystkim. Często korzystałem z tego rodzaju metody w swej instruktorskiej pracy – skutecznie. Latałem przeszło 40 lat. Wykonałem 22939 startów i lądowań – w tym 17 przymusowych (na CSS-13, Junaku-2, ZLIN-26, Gawronie, AN-2, Kruku i Dromaderze). Zawsze przyczyną tych lądowań były awarie silnika. Wszystkie lądowania były szczęśliwe, bez najmniejszych uszkodzeń. Jak to w życiu bywa, po kilku latach, gdy byłem członkiem PLKE i przygotowałem egzaminy praktyczne na samolotach i szybowcach, Kostek Licewicz coś tam przeszkrobał i musiał zdać egzamin kontrolny. Tak, jak ja u niego ileś tam lat do tyłu. Teraz role się odmiennie. Ja miałem przyjmować wyznaczony egzamin. Oczywiście, skończyło się na wypełnieniu protokołu. O locie, który miał zdecydować o mojej karierze, nic nie pamiętałem. Nie wyjaśnił mi, co znaczy „lądować po wędkarsku”. Byliśmy wiele lat przyjaciółmi. Na Długiej Wsi szkolenie zaczęło się w pewnej chwili walić. Ktoś tam zabrał państwowy samolot i wybrał wolność w innym ustroju. Cała Polska została zawieszona. Na samolotach CSS-13, na których myśmy się szkolili, postanowiono wymienić zbiorniki z 180 na 60 litrów. Trwało to przeszło miesiąc. Zajęcia teoretyczne i wojskowe skracaly nam czas oczekiwania. Wrzesień pogodą nie dopisał. Wszyscy skończyli loty do strefy, ale lotów po trasach już się zrealizować nie udało – zadanie skończyć mieliśmy w macierzystych aeroklubach. W końcu września turnus został zakończony. Pozostały wspomnienia. I te bardzo miłe, i te przykre, smutne. Jeśli w swym życiu „coś tam dla lotnictwa zrobiłem” – zawdzięczam to CWL-owi, rocznik 51. Absolwentami kursu zostało wielu świetnych pilotów. Trudno mi wymienić wszystkich. Może tylko kilku: Zajda, Wiland, Menet, Klombka, Grzeszczyk, Łukasik, Chreptowicz i panie Pola Majewska, Krysia Makos, Halina Maczka, Teresa Cholewińska. Absolwentów było 75 – dobrze wyszkolonych. Miłe jest to, że uczyli nas latać Ci, którzy zbudowali samolotowe powojenne lotnictwo polskie i na trwałe zapisali się w jego historii. A przykre i smutne to, że wielu, bardzo wielu zakończyło już swą ziemską służbę i odeszło. Na lot bez końca, często śmiercią lotnika. Nie żyją moi instruktorzy Radek Lisowski i Rysiu Wołek. Już nie żyje Zbyszek Łukasik, Pola Majewska, Rysiu Zajda, Tadek Rossa – członkowie mojej IV grupy, III klucza, I eskadry. Zostałem sam. Wspomnienia, które na papier przełamałem poświęcam Im. Co skrzydła mi przypięli i samego z grupy zostawili.

Stanisław Sójka

ZADUMA WE WSPOMNIENIACH

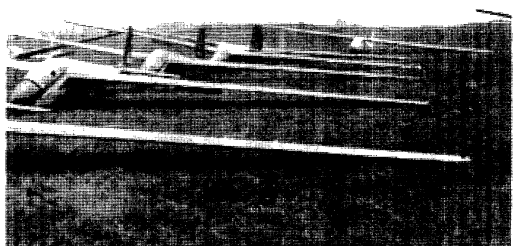
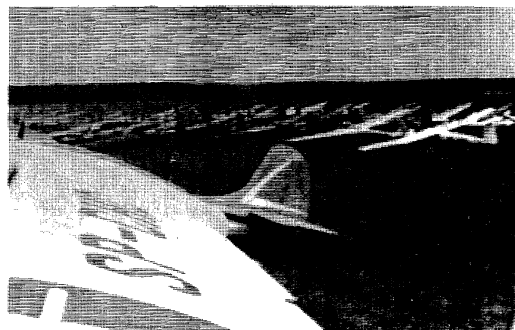
Gdy tylko skończyła się wojna, odżyła w Polakach Ikarach tęsknota za podniebnymi uciechami, wędrówkami szybowcowymi pomiędzy chmurami, lataniem w przeróżnych postaciach. Odradzały się lotniska, ożywał sprzęt lotniczy pozostawiony przez okupanta. Szybko uruchamiano produkcję sprzętu lotniczego, zwłaszcza szybowców szkolnych. Jak grzyby po deszczu powstawały szkoły szybowcowe górskie i na nizinach. Weryfikowano i doszkalano przedwojenną kadrę instruktorską. Powstało Centrum Szkolenia Instruktorów Szybowcowych, Centrum Wyszkożenia Lotniczego, Centrum Wyszkożenia Spadochronowego. Postawiono na młodzież. Nowa, młoda kadra w błyskawicznym tempie opanowała etatowo aerokluby, wprowadziła nowe metody szkolenia, wydzwignęła polskie lotnictwo z wojennego niedowładu. Prym w tych poczynaniach wiodli szybownicy. Setki wyszkolonych instruktorów, duża ilość szybowców od SG-38, ABC, Salamander, Komarów, Jeżyków, Żurawi, Czapli, Much, Jaskółek i Bocianów, niemieckie wyciągarki i czeski Herkules, samoloty Po-2 i CSS-13 do holowania, szkoły górskie szkolące przy pomocy gum, w tempie błyskawicznym wprowadziły polskie szybownictwo do światowej elity. Każdego roku szkolono setki pilotów, ilość srebrnych, złotych i diamentowych odznak szybowcowych dawała Polsce światowy prymat. Wspaniałe, nowatorskie konstrukcje polskich szybowców: Zefir, Foka, Pirat, Cobra, Jantar i inne, rozślały polską myśl konstrukcyjną na wszystkich kontynentach. Czołowi polscy piloci seryjnie zdobywali medale na Mistrzostwach Świata. Leszno i Lisie Kąty stały się ośrodkami światowego formatu. Ustanawiane tam rekordy świata wypełniają tabele polskimi nazwiskami. Rośnie liczba doskonałych pilotów wyczynowych, którzy z różnych przyczyn nie mieszczą się na listach startowych mistrzostw Polski. Wprowadzono więc system kwalifikacji, oparty na stopniowym awansie z III do II ligi a następnie do I ligi (mistrzostw). Utworzono okręgi, w których rozgrywano zawody kwalifikacyjne pierwszego stopnia (III liga). Nasz okręg tworzyły aerokluby: wrocławski, opolski, jeleniogórski i lubiński. Start w III-ciej lidze miał nauczyć pilotów latania zawodniczego, umożliwić im start w wyższej klasie zawodów, podnieść kwalifikacje ogólnolotnicze. Co to były za zawody!!! Wszystko, co stało w hangarach, od Muchy 100, Lisa, aż do Jantara ciągnęło na lotnisko w Lubinie i stawało się sprzętem wyczynowym. Kiedyś, dawno temu, wylądowałem na motoszybowcu w amerykańskiej bazie lotniczej w NRF. Od dowódcy jednostki (amerykańskiego Polaka, lub odwrotnie) otrzymałem lotniczą mapę (1 : 250.000) rejonu Legnicy. Demonstrując mi jej właściwości, odpowiednio ją podświetlił niewidocznym światłem. Najpierw zobaczyłem trzebnickie wzgórza – leciałem szybkim samolotem poniżej szczytów gór. Widziałem zalesione zbocza, wioski, drogi. ale również słupy trakcji elektrycznej. Słabą polszczyznę kazał mi zmienić kąt patrzenia na mapę. Leciałem wzdłuż Odry do Ścinawy – do Lubina było bliżej. To, co zobaczyłem, zaparło mi dech na parę minut. Doskonale widoczne lotnisko, a



na nim koło do lądowania skoczków, 51 ustawionych do startu szybowców, 5 samolotów holujących, samochód sanitarny i dźwig w sąsiedniej fabryce domów. Wszystko doskonale widoczne. Zdjęcie zostało wykonane podczas zawodów naszego Okręgu. Byłem dumny jak...wzruszył się moim opowiadaniem. Dowódcą jednostki amerykańskiej był mjr. Stanisław Novak, urodzony w Łodzi, żonę miał z Ostrowa Wlkp., mieszkał w Teksasie. Za młodu zapalony pilot szybowcowy. O ironio – w rok po moim pobycie w NRF – zginął w Bawarii, uderzając myśliwcem w zbocze góry. Do dziś przechowuję jego emblemat szybowcowy, który oderwał od swego munduru, aby mi go wręczyć na pamiątkę. Bardzo często wracam wspomnieniami do NASZYCH zawodów. Mimo lubińskich niedogodności (brak stołówki, hotel mało funkcjonalny), latało się dużo, pewnie, rozsądnie. Pamiętam zawody, kiedy udało się rozegrać 9 konkurencji w 12 dni trwania zawodów. Pamiętam rozegraną konkurencję, kiedy 11 pilotów zdobyło diament za lot po trasie trójkąta 300 km. Sportowej rywalizacji towarzyszyła wspaniała atmosfera. Tworzyli ją zawodnicy, mechanicy, holownicy, sędziowie, wszyscy. Byłem organizatorem i kierownikiem prawie wszystkich lubińskich „okręgówek”, często rozgrywanych wraz z Sz.M.P. Kobiet i udziałem zawodników z NRD i Czechosłowacji. Zawsze współpracowałem z Achilem Rudnikiem. Był w swej profesji doskonały. Umiał tworzyć atmosferę – wspaniałą. Gdzie jesteś teraz Achilu, czy dalej jesteś wspaniałym głównym sędzią? Co robisz rozsądny i rzeczowy Stefanie, któryś potrafił odprawić przed konkurencją zmieścić w jednym zdaniu – „nie pozabijajta się”. Pamiętam Urszulę, która obserwowała latające kobiety. O Bożenie, pod nosem mruknęła – to talent czystej wody, przyszła gwiazda światowego formatu.

Podczas wieczornych rozmyślań, widzę Bolka z mapą i słyszę melodię jego głosu, wyczuwam obecność mojego przyjaciela Heńka Lisieckiego, widzę rozgadane go Józia, jak wskakuje do holówki, Zenka Skolskiego mi brak, dlaczego okrutny los zabrał lotnika znakomitego Maćka Michałowskiego? Wielu innych już nigdy nie wystartuje z lubińskiego lotniska. Może już nigdy nie spotkamy się pod szlakiem cumulusów – pozostali na murawie lotniska – żywi? Często tęsknię za minionymi latami lotniczej pomyślności. Wszystkie szkoły szybowcowe zostały zlikwidowane, na szkolenie szybowcowe może sobie pozwolić garstka zapaleńców, zamiera życie na lotniskach, naturalną śmiercią giną różne zawody i imprezy szybowcowe. Dzisiaj jest 31.VII.2001 rok. Ani razu, ANI RAZU w tym roku nie widziałem startującego szybowca z lubińskiego lotniska. A może oczy już nie te? Staram się uczestniczyć w każdym spotkaniu Loteczki. Często tam słyszę – pamiętasz, jak to w Lubinie się latało, jaka była wspaniała atmosfera?

Napisałem kiedyś do wszystkich Lotkowiczów, że życie krótko trwa. Dalej tak myślę. Już mi nie jest smutno. Za 14 dni spotkam się z Lotczkowiezami wszelkich imion.



TAK BYŁO...

Jestem z rocznika 1933. Ostrowiakiem. Absolwent CWL Wrocław – rok 1951. Początek drogi życiowej i lotniczej: W maju 1952 roku otrzymuję skierowanie do pracy w CWSpadzie – Nowy Targ. Mam być pilotem wywożącym skoczków spadochronowych. Nastąpił moment, że takich jak ja było nas 6 osób, a samolot tylko jeden. Aby nie rozstawać się z lotniskiem, zostałem dołączony do trwającego kursu instruktorów spadochronowych. Rozpocząłem skakać. Nowa fascynacja, wrażenia, emocje, doznania – po prostu wspaniała zabawa. Szybko dogoniłem kolegów z kursu. Po pomyślnych egzaminach końcowych, jako jeden z prymusów miałem możliwość wyboru miejsca pracy. Wybrałem Kielce – lotnisko Masłowa. Potrzebowałem jednego sezonu, aby sekcja spadochronowa liczyła się w kraju i efektywnie rywalizowała z Krakowem i Warszawą oraz z Wrocławiem, który dołączył do Aeroklubów najlepszych w kraju (około roku 1955). W okresie tym modne było współzawodnictwo pracy. Dużo skakałem. Byłem członkiem kadry narodowej. W roku 1956 uczestniczyłem w dwóch obozach treningowych przed Mistrzostwami Świata w Moskwie. Eliminacje wygrałem wraz z Waldkiem Bołotowiczem, jednak do Moskwy ani ja, ani Waldek nie pojechalśmy. Zadecydowały układy „regionalne”. Był to powód do całkowitej rezygnacji z uprawiania sportu spadochronowego. Podobnie uczynił Waldek – poszedł do wojska. Mając uprawnienia instruktora szybowcowego i samolotowego, zmieniłem specjalność. O pracę nie musiałem się martwić. Jak zostałem pilotem szybowcowym – opowiem, bo to chyba jedyny taki przypadek w Polsce. Każda sekcja musiała wykonać roczne plany. Andrzejowi Koskowskiemu zabrakło jednego „łebka”, aby taki plan w szkoleniu podstawowym wykonać. Odmówić koledze? – nie wypada. Wsiadłem do Żurawia, aby wykonać lot za wyciągarką. Podczas startu pękła lina holownicza. Podobno zachowałem się właściwie, stąd decyzja instruktora, abym poleciał samodzielnie. Wykonałem trzy loty na Musze-ter. Zostałem pilotem szybowcowym III klasy. Plan został wykonany, a ja zostałem fanatykiem bezsilnikowego latania na zawsze. Moje szkolenie szybowcowe trwało 30 minut.



Pojechałem do Pińczowa, aby przygotować spadochrony ratownicze do użytkowania. Jako nagrodę, otrzymałem lot na Komarze. Jedyny mój lot, którego start odbył się za pomocą lin gumowych, a którego czas trwania wyniósł przeszło 5 godzin. Czwarty lot samodzielny, warunek do srebrnej odznaki szybowcowej. Przelot i przewyższenie zrobiłem w 11-tym locie samodzielnym. Start za wyciągarką, nabranie wysokości 2500 metrów, ustawienie Muszki na kurs i po 40 minutach lotu znalazłem się nad Solcem n/Wisłą – na wysokości 2000 metrów. Takie to wtedy panowały warunki termiczne. Lotem powrotnym za samolotem zdobyłem uprawnienie do lotów holowanych. Z Masłowa wykonałem przelot Opatów – Wrocław, co dało mi pierwszy diament. Kielecki okres pracy wspominam bardzo miło,

zwłaszcza kadrę instruktorską: Nawrockiego, Jankowskiego, Zelka, Rozparę, Gajosa, Świeczkę, Niczewskiego i Szymanka, Benię i Andrzeja Koskowskich, Kaczmarka i Kielkowicza. Wspaniali kompani i doskonali fachowcy. Niestety – większość z nich już nie żyje.

Wiosną 1958 roku zostaje przeniesiony do Ostrowa Wlkp. Wróciłem na własne śmieci. Inne obowiązki, inny rodzaj pracy. W tym aeroklubie latało się i szkoliło bardzo dużo. Była to tradycja, z powodzeniem dalej kontynuowana. Były sezony, w których mój nalot instruktorski wynosił powyżej 300 godzin. Zostałem pierwszym instruktorem w Polsce, posiadającym uprawnienia instruktora I klasy spadochronowego, szybowcowego i samolotowego. Chciałem być dobrym instruktorem. Potrzebowałem doświadczenia i rutyny. Tego nauczyć nikt nie potrafi. Startowałem w zawodach najwyższej rangi. Bardzo wiele się nauczyłem. Odnosiłem sukcesy, największe na samolotach. W załodze ze Stanisławem Babiarem wylatałem tytuł mistrza i wicemistrza Polski. Najwięcej nauczyłem się, startując w zawodach szybowcowych. Szybownictwo, to sport czysty, samodzielny, wymaga dużej wiedzy ogólnej, sprytu, odwagi z rozsądkiem, inteligentnego myślenia. Aby odnosić sukcesy – trzeba być po prostu dobrym.

Kochałem pracę. Wyszkołem setki pilotów szybowcowych i dziesiątki pilotów samolotowych. Wielu z nich, to piloci samolotów bojowych, komunikacyjnych, pracujących w lotnictwie gospodarczym, latają na śmigłowcach. To moja nieskrywana satysfakcja.

W 1971 roku zostaje przeniesiony do Lubina. Młody aeroklub, nowe wyzwania, nowe zadania, nowe obowiązki. Do Lubina przenosi się również Zdzisław Konik. Też okrutnie skory do pracy. Postanawiamy z marnego lądowiska zbudować lotnisko, jakiego inni będą nam zazdrościć. Bez żadnej pomocy finansowej ze strony ZG APRL, budujemy 2 duże hangary, budynek z wieżą kontrolną, warsztaty, spadochroniarnię, kotłownię, część hotelową, radiostację prowadzącą i pas startowy długości 950 metrów. Zakupiliśmy znaczną ilość nowych szybowców i spadochronów. Mieliśmy ich najwięcej w Polsce. Był to ogromny wysiłek – nie wytrzymał go Zdzisław Konik. Odszedł przedwcześnie.

Byłem szefem wyszkolenia, następnie kierownikiem (z mianowania, nie z wyboru). Coraz więcej czasu poświęcałem organizacji szkolenia i treningu pilotów i skoczków. Byliśmy organizatorami różnych imprez lotniczych: zawodów międzynarodowych modelarskich, spadochronowych, szybowcowych i samolotowych, mistrzostw Polski. Czasami imprezy te przerastały nasze możliwości organizacyjne. Ale karuzela lotniczej działalności kręciła się raźnie. Piętnaście lat pracy w AZM-ie skończyłem jej natychmiastowym wymówieniem. Ostatnim moim zakładem pracy był ZUA Wrocław. Latałem nad polami, lasami, gasiłem pożary w kraju i zagranicą. Szkoliłem dla potrzeb agro nowych pilotów. Ostatni lot wykonałem na ulubionym samolocie Dromader w dniu 17 maja 1991 roku. Niczego w swym dotychczasowym życiu nie żałowałem, choć napracowałem się okrutnie. Po ostatnim swym skoku spadochronowym straciłem nogę. Do latania jednak wróciłem. Ile wysiłku to mnie kosztowało, wie tylko Pan Bóg i Stasiu Kolasa, Tadek Majewski, płk. Skwarzynski i płk. Malczewski, którzy tak jak ja walczyli o mój powrót do latania. W życiu osiągnąłem więcej, niż wydawać by się mogło. Ustanawiałem rekordy Polski, z powodzeniem startowałem w różnych mistrzostwach, zdobyłem diamentową odznakę szybowcową nr 94, zostałem mistrzem sportu. Wykonałem 414 skoków, na szybowcach wykonałem 10951 startów w czasie 1910 godzin (1009 godzin instruktorskich), przeleciałem 26444 kilometry na 31 typach szybowców. Na samolotach spędziłem w powietrzu 6891 godzin, startowałem i lądowałem 22939 razy (nalot instruktorski na samolotach 1910 godzin). Latałem na 26 typach samolotów. Miałem 17 przymusowych lądowań samolotowych. Wszystkie lądowania na szybowcach i samolotach udało mi się wykonać bez najmniejszych uszkodzeń. Z 40-tu lat lotniczej pracy jestem zadowolony.

Odczuwam SATYSFAKCJĘ. Nie mają dla mnie znaczenia medale ani order, których uzbierało się dwa tuziny. Mnie cieszy np. list, jaki otrzymałem kilka tygodni temu od pilota I klasy którego na szybowcach wyszkoliłem w 1964 roku. Treść listu – podziękowanie za najpiękniejsze przeżycie – pierwszy samodzielny lot.

Jestem święcie przekonany, że przez całe moje życie lotnicze, ktoś tam na GÓRZE, trzymał mój drążek sterowy, razem ze mną zawsze szczęśliwie lądował. To nazywa się SZCZĘŚCIEM, którego nigdy mi nie brakowało. Tylko to, że jestem członkiem LOTECZKI skłoniło mnie do napisania skróconej historii mojego lotniczego życia. To taka spowiedź, bez czekania na rozgrzeszenie, zresztą tylko do wiadomości LOTKOWICZÓW.

Stanisław Sójka

ADRES KORESPONDENCYJNY:

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

KLUB LOTNIKÓW „LOTECZKA”



Redakcja biuletynu: Stanisław Błasiak, Witold Kęsoń, Wojciech Sankowski.