

LOTNICZE WSPOMNIENIA z MRĄGOWA



Praca zbiorowa
pod redakcją Henryka SROKI



LATA TRZYDZIESTE W MRĄGOWIE WYŁONIC Z ZAPOMNIENIA

Proces rozwoju społecznego możemy poznawać na wiele sposobów, często odwołując się do zabytków, piśmiennictwa czy wykopalisk. Uzyskana w ten sposób wiedza ma swoją wartość.

Jestem przekonany, że poznać przeszłość, bardziej autorytatywnie, zwłaszcza tę niedawną, można przez penetrację ludzkiego przyswajania, utrwalania i przypominania doznanych przeżyć, wrażeń i sądów. Niewątpliwie należy się przy tym liczyć z możliwością wstydu, zakłopotania czy nawet ośmieszenia, ale rzetelność poznanej prawdy jest opłacalna i korzystna, szczególnie na dłuższą metę. W tym kontekście chciałbym zaproponować czytelnikowi „Awiatora z Mrągowa”. Wspomnienia wczesnych lat trzydziestych.

Trochę zagubione na Mazurach miasteczko Sensburg (Mrągowo) zawsze miało szczęście do energicznych, autentycznych „społeczników”, ludzi nie tylko życzliwych dla swoich gości, ale głęboko zaangażowanych w rozwój swojego miasta i regionu. Jednym z nich był i jest prawie dziś 80-letni obywatel niemiecki, Rudolf Wisemborski, który w czasie ostatniej wizyty rześko spacerował po stokach Góry Czterech Wiatrów. Tak wspomina przygodę swojego życia — lotnictwo.

Latem 1932 roku na plaży miejskiej (łąka nad jeziorem) zebrała się grupka entuzjastów latania: pan Hinza, zastępca dyrektora ówczesnej Kasy Oszczędności, panowie Zeppowie — bracia Otto i Willy, panowie Gert Czapla, Ernest Wilk, Willy Paczany, Joachim Bach, czeladnik stolarski Argus, kołodziej Reehog, ja i mój brat Karol. Zdecydowaliśmy założyć, wzorem kolegów ze Szczytna,

koło lotnicze. Decyzja zapadła. Zaprośmy lotników ze wspomnianego Szczytna, by nam pokazali, jak i na czym latają. Szybowiec wystawiony na pokaz obok ratusza miejskiego, wywołał sensację i rozbudził nadzieje prawie wszystkich mieszkańców miasta.

Dla nas rozpoczął się okres prawdziwych kłopotów. Zainicjowana przez pana Hinza zbiórka pieniędzy na ten cel przyniosła nieoczekiwane efekty, zwłaszcza że była prowadzona głównie wśród klientów Kasy Oszczędności. Dyplomowany nauczyciel handlowy pan Bach, jako specjalista od organizacji, zajął się sprawami związanymi z zarejestrowaniem naszego koła lotniczego i ubezpieczeniem naszych nóg, znalezieniem bogatego opiekuna, gotowego w razie konieczności pokryć szkody materialne i zdrowotne. Właściciel Poręby, wzgórze za jeziorem Czos, użyczył nam swojego terenu pod lotnisko oraz stodoły na hangar i warsztat. W ten sposób we wrześniu 1932 roku powstało u nas Niemieckie Sportowe Zrzeszenie Lotnicze (DLSV).

Za zebrane do jesieni pieniądze zakupiliśmy szybowiec i trochę sprzętu pomocniczego (wózek, linki itp.). Ze względu na szybką jesień w tym roku (deszcz, wichura, przymrozki) nie udało się nam zorganizować lotów. Szybowiec za zgodą właściciela Poręby zdecydowaliśmy przechować przez zimę w jego stodole.

Wczesną wiosną, bo już w marcu, ponownie zaczęliśmy realizować swoją pasję. I wielkie było nasze zdziwienie, że szybowca już prawie nie ma, gdyż zjadły go myszy. Smakował im najbardziej klej lotniczy, bo poobgryzały złącza belek nośnych w kadłubie i skrzydłach, połączenia żeberek w płatach nośnych oraz ogonie, również smakowało im płócienne pokrycie skrzydeł i steru kierunkowego.

Apatia po drogocennej stracie nie trwała długo, za resztę zebranych pieniędzy zamówiliśmy drugi szybowiec i energicznie przy pomocy ojca Ottona i Willega Zeppa zabraliśmy się do remontu. Współpraca z panem Zeppem zaowocowała jeszcze i tym, że wykupił on zamówione przez nas w zeszłym roku liny gumowe.

W połowie 1933 roku rozpoczęliśmy pierwsze loty. Pomagał nam, uczył wszystkiego i kierował nami pan Dennevitz, kandydat na policjanta, ubiegłoroczny absolwent kursu w Szczytnie. Lataliśmy rzadko, bo tylko w soboty i niedziele, zawsze przy pełnej „widowni”. Mieszkańcy miasteczka wybrali sobie akurat Górze

Czterech Wiatrów na miejsce majówek, dzielnie nam kibicując. Starsza dzieciarnia nawet pomagała przy wciąganiu lin i holowaniu szybowca pod górę. Przez całe lato 1933 roku wykonałem 5–6 15-sekundowych lotów.

W następnym roku, już jako grupa zorganizowana, przejeżdżaliśmy na własność rejon lotniska i rozpoczęliśmy budowę budynku przeznaczanego do zabezpieczenia szkolenia. r. 1934

W kwietniu na oficjalne rozpoczęcie kursu, przyjechał z Królewca pan Strehlon. Uparł się, że w czasie lotów musi powiewać flaga. Gdy wczesnym rankiem na najwyższym wzniesieniu zajęci byliśmy wciąganiem flagi na maszt, poryw silnego wiatru uniósł stojący obok szybowiec i przewrócił na plecy, co w konsekwencji doprowadziło do uszkodzenia i spowodowało kolejną, prawie miesięczną, przerwę w lataniu. Budowa nowego i remont starego szybowca zajął nam całe lato. Dobrze, że koledzy ze Szczytna pomogli i dzięki nim przy pięknej pogodzie wykonaliśmy kilka kolejnych lotów.

W 1935 roku już w naszym budynku, organizacyjnie uporządkowani, czekaliśmy na oficjalne otwarcie roku szkoleniowego. Szkolenie miało się rozpocząć 1 maja. W nocy, na 1 maja zerwała się burza śnieżna. Padało przez cały dzień, napadało około metra śniegu, a zasyły dochodziły do okien budynku; dobrze, że dotarli do nas z miasta państwo Nikielowie. Pani Nikiel nam gotowała, a pan Nikiel prowadził sklepik ze słodyczami i lemoniadą.

Od tego roku szkoleniem zajęła się już profesjonalnie organizacja młodzieżowa, szkoląc głównie na potrzeby armii. Piloci tutaj szkoleni, jak ptaki rozlecieli się po całym świecie. Wielu zginęło, część przeżyła, jedni mieli szczęście, bo trafili do niewoli angielskiej. Ja byłem w niewoli w Kanadzie do końca 1945 roku. Inni koledzy mieli mniej szczęścia: dostali się do niewoli na wschodzie. Większość z nich wróciła pod koniec lat 50. i teraz, gdy się spotykamy, niektóre tematy są tematami „tabu”. Pewne problemy naszej dyskusji nie są lubiane, o innych mówi się „ogródkami”. Jeden jest temat namiętny, rozpalający serce i duszę: Szkoła Szybowcowa w Mrągowie.

Wspomnienia Rudolfa Wisemborskiego
opracował „Ptak”



LOTNICZE TRADYCJE MRAĞOWA

W lipcu 1946 roku, równo 50 lat temu, w Mrağowie rozpoczął się pierwszy po wojnie (na Mazurach) w ówczesnym województwie mazurskim, turnus szkoleniowy polskich szybowników. Wcześniej, bo 65 lat temu, miejscowi entuzjaści lotnictwa, na rynku miasta pokazali jego mieszkańcom prymitywny aparat do latania: szybowiec. Wywołało to wielką sensację, wzbudziło entuzjazm i spowodowało, że w 1932 roku powstała tu szkoła szybowcowa. Lata 1932, 1946, 1961 wzbogaciły mieszkańców miasta i regionu o lotnicze, moralne i psychiczne przeżycia, które teraz możemy traktować jako tradycje lotnicze.

Pan Władysław Redziuk, mieszkaniec Końskowoli tak wspomina swoje pierwsze spotkania z naszym miastem. Był rok 1946, marzec. Po długiej i uciążliwej podróży w wagonie towarowym jako przesiedleńców z centralnej Polski wylądowano nas na stacji w Olsztynie. Wśród wielu nowych i dziwnych spraw zauważyłem na ścianie budynku kolejowego ogłoszenie o naborze do Szkoły Szybowcowej Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Żądzborcu, obecnego Mrağowa na Mazurach.

Podstawą przyjęcia do szkoły był bardzo dobry stan zdrowia. Zaświadczenie takie wydawali wyznaczeni lekarze w powiecie. Już w czasie pierwszej wizyty, dzięki dodatkowemu „argumentowi”, naszej kurze, udało mi się takie zaświadczenie załatwić. W międzyczasie również ukończyłem kurs szybowcowy w Olsztynie.

Podanie i życiorys oraz pozwolenie rodziców nie sprawiało także większych problemów, ponieważ wiedziałem, że mój ojciec również

marzył kiedyś o zostaniu pilotem. Po złożeniu wymienionych dokumentów w Żądźborku nie denerwowałem się długo. W czerwcu przyszła pozytywna odpowiedź.

Rozpoczęcie kursu nastąpiło 10 lipca 1946 roku, dość uroczystie. Na zbiórce przemawiał kpt. Jan Jankowski*, pilot myśliwski armii przedwrześniowej, który był szefem szkoły. Pan starosta życzył nam szczęścia, ksiądz udzielił błogosławieństwa. Po oficjalnych mowach kierownik wyszkolenia, Edmund Klimek, przedstawił co, jak i na czym będziemy latać.

Wtedy były to trzy szybowce SG-38 i GRONAU BABY, przez nas nazywana „Grunałka” (wszystkie poniemieckie). Mówił, pamiętam to dobrze, że na południe od szkoły, około 500 m jest góra 105 m wysoka, z której będziemy startować, że lądowanie będzie 70 m od jeziora w kwadracie 20×20 m. Żebyśmy się nie bali, bo będzie stałe pogotowie, gdyby ktoś nie docenił szybkości, wysokości lub odległości. Szybowce SG-38 nie miały w płatach hamulców powietrznych tak jak „Grunałka” i przelot lub niedolot były zawsze możliwe.

Prawdziwe loty nad jezioro rozpoczęły się później, gdzieś w połowie kursu, a do połowy — bywało różnie. Już na drugi dzień zaczęliśmy ćwiczenia na chwiejnicy, które nazywaliśmy „ćwiczeniami na szubienicy”. Na szczycie góry wieszano się szybowiec za pomocą liny do podpór drewnianych i uczeń z kabiny obserwował swoje położenia względem horyzontu, trenował jaką w czasie lotu zachować postawę i jakie są reakcje na wychylenie sterów. Później były to skoki i szury, króciutkie poderwania szybowca od ziemi, na parę sekund i na wysokość paru centymetrów.

Do lotów startowaliśmy za pomocą lin gumowych naciąganych ludzką siłą. Koniki ciągnęły szybowce z powrotem na górę, do podstawy góry jeden, a na szczyt dwa. Przed lotem szybowiec na szczycie były przywiązany za płożę ogonową do bolca koła sieczkarni, które było wmurowane w grunt (jest tam do dzisiaj, widziałem). Jedna osoba trzymała linę, którą szybowiec był przywiązany. Kierownik, pan Klimek dawał komendę „Pilot gotów” odpowiedź ucznia „Gotów”. „Liny gotów?” — po chwili

* Prawdopodobnie chodzi o Waława Bernatowicza.

pytał instruktor. „Gotowe” odpowiadała jedna z ośmiu osób, które naciągały te grube gumowe liny. Liny za pomocą zaczepu były przymocowane do przedniej dolnej płozy szybowca. „Naciągaj” wołał pan Klimek. Jak liny były naciągnięte tak, że już dalej ośmiu chłopców nie dało rady, padała ostatnia komenda „Puść”, wtedy trzymający linką od strony ogona puszczwał. Szybowiec z pilotem, na zasadzie kamienia z procy, szybował.

Z każdym dniem coraz wyżej i dalej, przez co loty stawały się ciekawsze, ale i niebezpieczniejsze. Pamiętam, jak dla niektórych trudno było wylądować w kwadracie 20×20 m i w odległości 70 m od brzegu jeziora Czos. Albo nie dolatywali lub przelatywali i wtedy lądowali w jeziorze. Do takich pechowców należała pewna urzędniczka z poczty w Falenicy imieniem Jadzia. Byli też i inni pechowcy. Ja byłem w czołówce pod względem latania, nigdy nie lądowałem w jeziorze, ani nie miałem w ciągu całego kursu żadnego uszkodzenia.

W czasie szkolenia było mnóstwo różnych zdarzeń i uszkodzeń szybowców. Pan inżynier — nie pamiętam już jego nazwiska, starszy pan, niesłychanie spokojny i cierpliwy — nie miał prawie żadnego odpoczynku, chyba że zabrakło celonu, certuszu lub acetonu — składników kleju niezbędnych do reperowania uszkodzonych szybowców.

Pamiętam dobrze, jak jeden starszy kolega pojechał na pogrzeb swojego ojca. Po powrocie chciał szybko nadrobić utracone loty, usiadł za stery, a że był silny wiatr, to go zniosło nad zagajnik (w ubiegłym roku, jak odwiedziłem szkołę, to zobaczyłem iż, po łasku nie zostało ani śladu). Podczas lądowania doszczętnie rozbił szybowiec; nawet nasz cierpliwy inżynier nie był w stanie go naprawić. Pilot siłą pędu został wyrzucony z fotela, doznał krwotoku wewnętrznego i po dwutygodniowym pobycie w szpitalu miejskim wrócił, ale kursu już nie skończył, bo i czas upłynął, a i zdrowie nie to. Nasza grupa zakończyła szkolenie 20 sierpnia, nie wszystkim udało się zrobić kategorię, chociaż pogoda była cudowna.

Parę słów o ludziach. Kpt. pilot Jankowski w czasie wojny latał w Anglii, pomagał powstańcom w Warszawie i nad Żoliborzem został zestrzelony. Skacząc na spadochronie, szczęśliwym zbiegiem okoliczności osiadł na stronien Polaków. Był wspnianiałym człowie-

kiem, nawet na pustyni nie można by się z nim nudzić. Na początku organizował nam naukę tańca, później zabawy.

Mieliśmy własną orkiestrę. Dziewczęta z Żądźborka, znając rozkład zajęć, przepływały na naszą stronę łodzią pana Kazia, naszego promisty i dozorcę. Pan Kaziu, do którego z racji jego wieku zwracaliśmy się „Panie Dziadku”, za drobną opłatą lub za darmo przewoził wszystkich chętnych, ale tylko do godz. 10⁰⁰ wieczór. Nasz „Dziadek” miał swoje zasady, nigdy się nie spieszył, wszystko, co robił, robił dobrze, mało mówił i nie pozwolił, by mu w czymkolwiek pomagać. Mieszkał w mieście, cały czas jednak spędzał z nami, a rano budził czasem dość ostro.

Osobą numer jeden był jednak pan kapitan, przedwojenny oficer i dobrze znający stosunki w lotnictwie alianckim. Traktował nas jak przyszłych pilotów wojskowych. Chyba dlatego znajdował czas na wycieczki krajoznawcze nad Śniardwy, Mamry. Oglądaliśmy byłą kwaterę Hitlera, zamki krzyżackie i nawet kościół w Świętej Lipce.

Najbardziej zapamiętałem go jednak ze względu na sposób, w jaki uczył nas pływać. Do dużej łodzi wsadzał dwunastu chłopców, z boku jedna mała łódź do asekuracji i kiedy byliśmy na środku jeziora padała komenda: „Wyskakuj z łodzi”, w dowolnym stylu, jak kto umiał, tak się ratował. Początkowo podziwiałem szefa, że nie liczy się z odpowiedzialnością, później zrozumiałem, iż dobrze nas znał. Byliśmy wszyscy zdrowi, a była to konieczność, bo przy lądowaniu na wodę łatwo można było się utopić.

Trochę o wyżywieniu. Jak na czasy powojenne, było bardzo dobrze: jajka, masło, mleko, marmolada, smalec, a przede wszystkim chleb. Wszystkiego pod dostatkiem. Chleb mieliśmy zawsze świeży, ponieważ piekła go pani kucharka, tu na miejscu co najmniej raz na dzień. Pani Hania nasza kucharka, korpulentna starsza Warmianka, była specjalistką wypieków.

Jadąc niedawno do Mrągowa pociągiem, w pewnej chwili poczułem smak i zapach tego sprzed pięćdziesięciu lat świeżego chleba z masłem; to było wspaniałe uczucie. Często jadalśmy ryby. Zapamiętałem te w galaretkach, specjalność pani Hani lub którejś z jej pomocnic. Wszystkie panie kucharki pochodziły z miasta, były Warmiankami, tak jak inne, które nas odwiedzały.

Problemów językowych nie mieliśmy żadnych. W sprawach osobistych stosowaliśmy język międzynarodowy, a towarzyskich,

fachowych i innych — polski i niemiecki. Pod koniec kursu szef szkoły przyjął do kuchni jeszcze jedną panią, pochodzącą gdzieś z dalekich kresów, i wówczas do języka polsko-niemieckiego dołożyliśmy parę słów rosyjskich.

Kurs był odpłatny, kosztował nas 500 złotych, dużo i odpowiadało dobremu uposażeniu miesięcznemu urzędnika państwowego.

Tak, jak pisałem, 20 sierpnia 1946 roku, oficjalnie zakończyliśmy kurs. Wydano nam książeczki i odznaki pilota szybowcowego. Pamiętam, że w towarzystwie zaproszonych znajomych i gości nastąpiło tzw. „laszowanie”. Wyróżnił się w tym pan instruktor Edmund Klimek: płożą szybowca lał po tyłku. Na środku sali stał udekorowany kwiatami taboret, należało się na nim położyć, instruktor i koledzy wspomnianą płożą lali, że do dzisiaj pamiętam. Niektórzy ze łzami w oczach, ale uśmiechnięci, promienieli ze szczęścia. Dziewczyny piszczały, goście bili brawo i gratulacji było bez liku.

Później do godzin rannych trwała zabawa taneczna. Stoły obficie zastawione, wódki było bardzo mało. W trakcie zabawy, w przerwach, były toasty i życzenia.

Pamiętam, pan Jankowski życzył nam, byśmy się spotkali tu za kilka lat jako słynni lotnicy. Pan Klimek, jak zwykle, radził nam, co mamy robić, by szczęśliwie i długo latać. Pan inżynier mówił, jak najlepiej naprawić szybowiec. Pani Hania płakała, a pan Kaziu wstał i w przyjacielskim geście wszystkich objął.

To, co się tu, na Półwyspie Czterech Wiatrów, działo latem 1946 roku, nigdy nie zapomnę. Ani ja, ani moi koledzy szybownicy rozszani teraz po całym świecie. Tyle serca i uczucia nie doświadczyłem nigdzie w Polsce, jak tutaj.

*Wspomnienia Władysława Redziuka
opracował „Ptak”*



LATO W MRĄGOWIE — 1961 rok

Rok 1960 był dla całej naszej grupy przełomem: obfitował w bardzo istotne zdarzenia i przeżycia. W połowie marca w pięknej scenerii Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, na głównym placu lotniska w obecności tłumów odbyła się nasza promocja. Uroczysty obiad, wieczorem bal oficerski, rano pospieszny wyjazd do domu na pierwszy urlop.

Powrót do dawnej jednostki wojskowej, gdzie uprzednio szkolił się, ale teraz już w innym charakterze, bo oficerskim. Przywitał nas dowódca pułku, pan Edward Sochaj, zaprosił na kawę i w czasie miłej rozmowy przydzielił każdemu prywatną kwaterę, małą, ale własną. W ciągu dwóch miesięcy opanowaliśmy program instruktorski i próbowaliśmy przestawić swoją mentalność z uczniowskiej na profesorską.

W drugiej połowie czerwca po roku intensywnego szkolenia byliśmy już w Mrągowie na obozie kondycyjnym. Na Półwyspie Czterech Wiatrów zakwaterowano nas w starych poniemieckich budynkach byłej szkoły szybowcowej. Warunki spartańskie. Duże 6–8-osobowe pokoje. Jeden, wspólny urządzony w piwnicach sanitariat i nowa, schludna, estetyczna stołówka. Piętro zaadaptowane ze strychu zajmowały: biblioteka, czytelnia, sala kinowa i mała przytulna kawiarenka. Dawny hangar szybowcowy spełniał funkcje sali gimnastycznej, budynek gospodarczy zamieniono na sztab.

Do dyspozycji mieliśmy za to dużo sprzętu wodnego: kajaki, rowery wodne, żaglówki, a nawet trzy łodzie wiosłowe. Wszystko

nowe, świeżo wykonane na miejscu przez ekipę, która od kilku miesięcy organizowała ośrodek.

Od marynarzy wojskowych otrzymaliśmy dwie duże DZ i stary, ale jary kuter, który utrzymywał komunikację z miastem. Już na drugi dzień, jako że była sobota, odświętnie ubrani, wybraliśmy się do miasta. Pierwsze, co nas zaintrygowało, to stosunek mieszkańców, przyjazne gesty, uśmiechy, pozdrowienia. Niektórzy zapraszali na piwo lub częstowali papierosami, ale papierosy ani piwo nie były nam w głowie, chociaż znalazło się wśród nas kilku miłośników tego napoju.

Po rozpoznaniu terenu (tak się to nazywa w języku lotniczym), zmęczeni długim spacerem, dla relaksu zajrzeliśmy do „Fregaty”, reprezentacyjnego wtedy lokalu z dobrą orkiestrą, a że czasu mieliśmy mało, gdyż o godzinie 10⁰⁰ wieczorem musieliśmy być w ośrodku, należało się spieszyć. Wystarczyły niecałe dwie godziny, by piosenki lotnicze razem z nami śpiewała już cała sala, śpiewy trwały zresztą dłużej, bo aż do chwili, gdy zegnali się z nami na przystani poznani przed chwilą przyjaciele.

Podstawą pewnego powrotu do ośrodka była znajomość hasła, które codziennie ustalaliśmy z naszym sympatycznym stróżem. Trzeba pamiętać, że kuter kursował tylko do 22⁰⁰, głośno warczał i, by nie przeszkadzać w nocy mieszkańcom, komendant zabronił go używać. Wystarczyło wtedy na pomoście zapalić gazetę i zawołać umówione hasło, by na pomoc wracającym po 22⁰⁰ wypłynął łódką lub kajakiem niezastąpiony pan Kazio.

Było wtedy wszelkie rekordy w liczbie osób mogących się pomieścić na łódce czy kajaku. Jako wybitny przewoźnik, Pan Kazio „ładował” na kajak od 8 do 12 osób i nigdy nie miała wywrotki. A chociaż burta znad wody wystawała nie więcej jak 10 do 15 cm, pasażerowie nie byli bardziej zmoczeni niż do pasa, pan Kazio natomiast był suchy całkowicie.

Byliśmy nim zachwyceni. Nie tylko bowiem nie przestrzegał bezwzględnej ciszy na swoim pływającym środku, na dodatek w czasie rejsu można było zmienić miejsce. Jedynym zakazem, który przestrzegał, był zakaz palenia, bo jak twierdził, komendant mógł zauważyć nocne „rejsy”.

Strogi pan komendant nie tolerował spóźnień i karał za nie bezwzględnie. Za godzinę spóźnienia należało wykonać gazetkę

ścienną, za dwie godziny — dwie gazetki itd. Korzystała z tego bibliotekarka, która za wykonanie gazetki dostawała od „ukarowanego” pilota równowartość 1/2 litra dobrej wódki. Po latach okazało się, że interes ten prowadziła prawie przez cały rok, dopóki nie wpadł na jej trop zastępca do spraw politycznych.

Fascynowała nas wtedy przyroda mazurska, czyste pełne ryb jeziora, cudowne pola, lasy, łąki, oglądaliśmy je już z góry z powietrza z samolotu, ale w bezpośrednim kontakcie wszystko było piękniejsze i w zasięgu ręki. Chłoniliśmy nową dla nas kulturę mazurską.

Na spływie kajakowym, gdy poprosiło się o szklanekę wody, dostawaliśmy dzban chłodnego kwaśnego mleka i zaproszenie do wejścia na podwórko lub do domu. Zawsze spotykaliśmy się z życzliwym zainteresowaniem, i pomocą. Do późna w nocy dyskutowaliśmy, często dość burzliwie, dlaczego i skąd pomimo wielu upokorzeń, „miejscowi”, jak ich wtedy nazywaliśmy, darzyli nas, lotników, taką sympatią i szacunkiem. Odpowiedź otrzymaliśmy wiele lat później, a dużo zrozumieliśmy po wizycie we Lwowie.

Niestety, pobyt 1961 roku w Mrągowie skrócono nam o kilka dni. W ramach tzw. „odwilży” politycznej nasza eskadra została wytypowana do złożenia wizyty kurtuazyjnej w ZSRR. Wylądowaliśmy na podmiejskim lotnisku niedaleko Lwowa. Po oficjalnych powitaniach, wystrojeni w piękne, stalowe, takie same, jak przed wojną mundury, białe koszule udaliśmy się do miasta, by zobaczyć sławny Lwów. Spacerowaliśmy akurat po starym mieście, gdy w pewnej chwili podbiegła do nas energiczna staruszka. Zaczęła nas ścisnąć i całować. Wzruszenie nie pozwalało jej na wypowiedzenie słowa. Po chwili, gdy już się trochę uspokoiła, powiedziała: — „Panowie, jaka jestem szczęśliwa żeście nas wyswobodzili, nie marzyłam, że dożyję takiej chwili. Boże, jaka ja szczęśliwa” — powtarzała. Konsternacja. My też nie potrafiliśmy nic powiedzieć, zwłaszcza, że do naszej kochanej babci po chwili dołączyła druga, później i dziadek. Rosjanin — nasz przewodnik zaczął na starsze panie krzyżeć, my na niego i z pewnością doszłoby do konfliktu międzynarodowego, gdyby nie interwencja naszego dowódcy. Postanowiliśmy odprowadzić panie do domu i po drodze wyjaśnić nieporozumienie. O ile mnie pamięć nie myli, już więcej takich kurtuazyjnych wizyt nie było.

Zadzierzgnięte w czasie naszego pierwszego pobytu w Mrągowie znajomości i przyjaźnie z mieszkańcami miasta i regionu, spowodowały, że przyjeżdżaliśmy tu prawie co roku, a niektóre znajomości trwają do dzisiaj.

Czas pokazał, że serdeczności wczesnych lat 60. nie były na pokaz, lecz brały się z chęci poznania swoich współziomków, wtopienia się w naszą mentalność, którą w tym czasie wykoślawiały, wszechwładne stosunki socjalistyczne. Dzisiaj, po 35 latach, gdy odwiedzamy te strony, z nostalgią wspominamy piękne lata i choć wiele się zmieniło, pozostał ten sam sympatyczny stosunek do nas, lotników. Czujemy, że miasto lubi swoich gości, a zresztą lotnicy, to teraz już prawie „swoi”.

„Ptak”



POD ZNAKIEM STRZELCA

Urodziłem się pod znakiem strzelca w mieście powiatowym, gdzie istnieje poniemieckie lotnisko użytkowane przez były ZSRR. Mieszkańcy starego powiatowego miasta Brzeg często narzekali na hałas wywoływany przez nisko przelatujące różnej generacji samoloty. Jednak we mnie to nie wzbudzało zbytniego zainteresowania lotnictwem, prócz wypowiedzania słów: „Panie pilocie, dziura w samolocie, paliwo się leje, a pilot się śmieje”.

Będąc w Technikum Leśnym w Tołwiczach, pod koniec pierwszego roku zaproponowano mi prowadzenie powstającego klubu modelarskiego. Początkowo latawce, szybowce, później samoloty latające na uwięzi, aż do sterowanych radiem.

Jednak przełomowym punktem było zorganizowanie przez szkołę dla sekcji modelarstwa na pobliskim lotnisku w Opolskiej Nowej Wsi pokazowych lotów. Każdy z nas wzbił się w powietrze szybowcem za wyciągarką oraz leciał samolotem typu „Wilga”. Ten dzień stał się dniem przełomowym w moim życiu. Nigdy już nie miałem takiego uczucia, trudnego do opisanego, gdy zamknęła się kabina szybowca i ruszył on wolno, szybciej, nagle zginęła z pola widzenia ziemia. Z wrażenia nie potrafiłem nic powiedzieć. Nim zdążyłem się zorientować, co się dzieje, już szybowiec musiał lądować. Tych paru minut lotu szybowcem nigdy nie przysłoniły godziny kariery lotniczej.

Zachorowałem na nieuleczalną chorobę — latanie. Pytanie: jak tę chorobę leczyć? Aeroklub lub Dęblin. Aeroklub — to małe samolociki, Dęblin — to szybkie, piękne stalowe ptaki, które były

bardziej kuszącym kąskiem. Wybrałem Dęblin. Przeszedłem badania. Wojna w domu rozpoczęła się, gdy otrzymałem bilet z komyndy uzupełnień wraz z powiadomieniem o dacie egzaminów. Już nikt nie był w stanie powstrzymać mnie od zamierzonego celu. Nawet zamówiona msza czy modlitwy rodziców, abym nie został przyjęty.

Jednak los był łaskawy. W krótkim czasie pierwsze loty na samolocie TS-8 BIS. Ale w miarę jedzenia, apetyt rośnie. Ostatnie egzaminy i na drugim roku upragniony wyjazd na lotniska. Nowy typ pięknego odrzutowca, który potrafi rozwijać duże prędkości, że aż ciarki przechodzą. Jest to stalowy TS-11 ISKRA.

Następny etap szkolenia, to jeszcze szybszy i sprawniejszy samolot i to z dopaleniem: piękny LIM-5. Lotnictwo coraz bardziej mnie wciągało, do takiego stopnia, że każdego roku, bez względu na typ samolotu, starałem się go szybko opanować, aby jako pierwszy w eskadrze wykonywać lot samodzielny; i zawsze to mi się udawało, za co otrzymywałem urlop, a instruktor — nagrodę.

Upragniona promocja i chęć kontynuowania latania w pułku bojowym na jeszcze szybszych maszynach. Ale jak to się stało? „Znając wasze możliwości, dowódca pułku chce was widzieć u siebie w pułku, jako instruktora” — powiedział komendant szkoły. Siedem lat „instruktorzenia” na samolocie LIM, wielu wyszkolonych podchorążych i dużo zadowolenia z pracy.

Rozwiązanie Pułku Modlińskiego dało szansę na ziszczenie się wizji pokonania dźwięku. SU-22 — w tym samolocie czułem się, jak w pięknej limuzynie. Piękna, wygodna, kolorowa kabina. Bomby, rakiety, działa, poligon, to jest to. Tutaj mam pole do popisu, tutaj mogę sprawdzić swoje umiejętności. Pierwsze sukcesy, kilka nagród za działania poligonowe i ponowne przeniesienie, tylko tym razem do leśnego garnizonu Mirosławiec z możliwością powrotu po przeszkoleniu nowo przybyłych pilotów na samolocie SU-22. Przyjemnie było spotkać i ponownie szkolić swoich byłych podchorążych, którzy tym razem byli już oficerami i nie na byle jakie samoloty mieli być przeszkoleni, tylko na SU-22, czyli „super-technikę”.

Latało się wspaniale, koledzy, którzy kierowali na poligonie, zakładali się z komendantem poligonu, czy tam razem ponownie bombami zniszczą tyczkę, stojącą na środku kręgu bombardier-

skiego, lub czy wszystkie rakiety dokładnie trafią w cel i wygrwali. Ale czas było pomyśleć o rodzinie; brak możliwości przeniesienia do większego garnizonu z danym typem samolotu zmusił mnie do podjęcia decyzji: coś dla rodziny albo moje zamiłowanie. WIML — symulacja i obniżenie grupy zdrowia.

Przeniesienie do dużego miasta, przeszkolenie na wielozadogowe samoloty, gdzie w trakcie lotu można porozmawiać, nawet wypić kawę. Ale zawsze, gdy lądowałem na lotnisku i stawałem przy SU-22 budziła się we mnie nieodparta myśl, aby osiągnąć tę maszynę i wykonać wianokę wyższego pilotażu czy wykonać lot na poligon. Po głowie się kołatało: „przecież jestem pilotem myśliwskim!”. Ale to już niemożliwe... Podjąłem trudną decyzję pożegnania się z lotnictwem wojskowym. Zostało mi lotnictwo cywilne.

Można by było o życiu każdego pilota napisać ciekawą opowieść biograficzną o wzlotach i upadkach, tragediach i wesołych chwilach, ale nigdy słowa ubrane w najpiękniejsze kolory nie oddadzą uczuć i emocji przeżytych w powietrzu, w chwilach grozy, podczas szczególnych sytuacji czy w spokojnej, przyjemnej słonecznej kąpieli, na puchowej chmurowej poduszce. Aby to wszystko przeżyć, zrozumieć, trzeba mieć w sobie coś! Coś, co w jednym człowieku rozwija się wolno i stopniowo nasila, a w innym uwalnia się z siłą wulkanu i ogarnia całe życie.

Krzysztof Skalski



LOTNICTWO I MEDYCYNA

Historia tego, jak i dlaczego znalazłem się w lotnictwie, zaczęła się dla mnie dosyć wcześnie, choć nie ominęły jej liczne przełomy, małe i duże zakręty. Patrząc na to z perspektywy czasu, dochodzę do wniosku, iż chęć swoją drogą, a przypadek swoją kreuje i koryguje realizację naszych (moich) planów i marzeń życiowych. Tak było też ze mną, w czego efekcie kilka dni temu zameldowałem się u komendanta WOSzK-u w stalowym mundurze, choć z nieco innymi korpusami w klapach niż to pierwotnie zakładałem.

Ale teraz cofnijmy się o ćwierć wieku. Zobaczymy wówczas małego chłopca, będącego pod wrażeniem niedawno obejrzanej bajki, który z zapałem rysuje samolot z wszystkimi jego elementami, wierząc, że gdy włoży ów rysunek pod poduszkę, to po położeniu się do snu poleci w nocy gdzieś daleko, że bardzo chce lecieć, aż do babci, która mieszka na drugim końcu Polski, prosi mamę, by dorysowała jeszcze dużo kanistrów z benzyną, by jej nie zabrakło.

Później była fascynacja latawcami. Bardzo im zawsze zazdrościłem, iż mogą sobie tak swobodnie szybować, a jeszcze bardziej ciekawiło mnie, „jak tam jest na górze”. Potem podstawówka, pierwsze modele, posklejane palce i podniecenie przy końcowym modelu. Z czasem, po nabyciu pierwszych doświadczeń, nobilitacja — klub modelarski. Modeli wciąż przybywało, a nie chciałem się rozstać z żadnym z nich. Wykorzystując okazję, iż matka wyjechała na kurs specjalizacyjny, podwiesiłem je wszystkie pod sufitem za pomocą nitki i kawałków białej tektury przyklejonych do sufitu. Cóż to była za armada! Codziennie, budząc się rano, miałem

ją całą przed oczyma i marzyłem. No cóż, miesiąc później wróciła mama.

Koniec podstawówki to już era książek. Pochłanianie ich w niesamowitym tempie. Niestety, nie było ich wówczas zbyt wiele, co jednak bardzo mi nie przeszkadzało i rekompensowałem sobie ten brak czytaniem ulubionych książek wielokrotnie. W końcu znałem je prawie na pamięć. Czasami trafił się film. Pamiętam rozpacz, gdy leżąc akurat w szpitalu, pielęgniarka nie pozwoliła nam, wtedy jeszcze chłopcom, oglądać w sobotę o godzinie 20⁰⁰ „Bitwy o Anglię”. Później „Bitwa o Midway”, „O jeden lot za daleko”, „Żądło” itd.

Potem ogólniak; masa nauki, coraz częstsza absencja w modelarni. Wówczas do lotnictwa dołączyła fascynacja morzem, okrętami, marynarką. Nigdy nie zapomnę takiej książki, jedynej „poważnej”, opartej zresztą na wspomnieniach autobiograficznych, „HMS Ulisses” Alistera Macleana. Wspaniała rzecz.

Matura i trudna decyzja: co robić? Dęblin czy Gdańsk? Zdecydowałem się na to pierwsze i siedziałem w pociągu do Wrocławia, ponieważ miałem mieć badania wstępne. Wszystko szło dobrze, aż do gabinetu okulisty. „Chłopiec musi nosić okulary, ma krótkowzroczność 1,5 D” — usłyszałem. Nagle pojawiła się przede mną pustka. Co robić? Chwileczkę, przecież ten chirurg, który mnie badał, miał lotniczy mundur! Niewiele się zastanawiając, złożyłem papiery do WAM-u w Łodzi. Nawet nieźle mi poszło.

Przeszedłem pierwsze dwa lata i pojechałem zapisać się do aeroklubu w Lublinku. Tam znów powiedzieli: najpierw badanie. O nie, tym razem tak łatwo się mnie nie pozbędziecie. Uzbierałem przez pół roku na soczewki kontaktowe, na wszelki wypadek nauczyłem się jeszcze tabeli Snellena na pamięć i bez problemu „zaliczyłem” badania. Zresztą obecnie można już latać w soczewkach nawet na samolotach bojowych, jako drugi pilot, a mnie chodziło przecież wyłącznie o szybowce i skoki spadochronowe.

Okres studiów to już poważne podejście do tematu, choć fascynacji do latania przybyli konkurenci, a w zasadzie konkurentki, które naprawdę zabierały dużo czasu.

Po ukończeniu WAM-u — promocja '93 i rozdział etatów. Znów pojawił się dylemat. Marynarka Wojenna czy Lotnictwo, Gdańsk czy Warszawa? Najbardziej odpowiadały mi lotniskowiec, ale takowych

się nie produkuje. I tutaj ponownie los pokierował moim życiem, podsunął mi właścicielkę pięknych, długich blond włosów i ślicznych oczu, wiodącej swoje życie w stolicy. Tak rozpocząłem staż podypłomowy w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej, gdzie naprawdę się odnalazłem. Interesowało mnie wszystko i wszyscy. Spędziłem tam cały rok rozpoczynając nieformalnie specjalizację z medycyny lotniczej. Odnalazłem swoje powołanie: nie zostałem pilotem wojskowym, ale jestem bardzo blisko nich. Nie latam sam, ale z nimi i wiedzą, że czuję i rozumiem podobnie, jak oni.

Teraz, przylądając się mojej drodze do lotnictwa, widzę, że przecież mogło być zupełnie inaczej, ale los jakby nade mną czuwał i w końcu dał mi szansę dowiedzenia się, jak jest tam, w górze, na latawcu.

por. lek. Robert Korwin-Piotrowski

PS.

Nurtuje mnie pewna prawidłowość, którą zauważyłem, słuchając opowieści o swoim życiu kolegów, pilotów, lekarzy, także tego, co pan komendant nam mówił, iż marzenia o lotnictwie i marynarce jakby szły w parze. Rodzi się pytanie: „Co wspólnego mają w sobie obie te dziedziny?” Na pewno ryzyko, ale przede wszystkim możliwość prawie bezpośredniego obcowania z Ziemią, tylko inaczej, przez spojrzenie na ląd z innej perspektywy, niezależnie od tego, czy będzie to spojrzenie z góry, z powietrza czy z otwartego morza. Możliwość dająca w jednym i drugim wypadku trudną do opisania satysfakcję z tego, co się robi.



INŻYNIER LOTNICZY

Urodziłem się 22 lipca 1961 roku w Łowiczu. Mieszkałem na wsi oddalonej o kilka kilometrów od miasta nad Bzurą. Tam też jako kilkuletni chłopiec wraz z moimi kolegami często chodziłem na rozległe łąki, na których było dużo stawów, a trawy w wietrzne dni połyskiwały niczym łagodne fale na morzu. Na skrajach łąk rosło dużo krzaków i wierzb, często opisywanych przez poetów, porównywanych do chłopskiej pięści.

Ponieważ w polu było dużo pracy, moim zadaniem było pilnowanie i co jakiś czas „przepuszczanie” krów na łąkach. Najbardziej lubiłem chodzić na łąki latem z moim kolegą. Przychodziliśmy tam i czekaliśmy, aż minie godzina dziesiąta. A to dlatego, że prawie codziennie, po tej godzinie, nad łąkami pojawiał się mały samolot, który z głośnym porykiwaniem i wyciem silnika kręcił najgroźniejsze figury: becзки, pętle i korkociągi. Było to dla nas coś tak pięknego, że czasami w bezruchu zamieraliśmy na kilka sekund, po czym było słycać nasze mocne wzdychanie: ach, gdyby można było tak przelecieć się chociaż raz samolotem i zobaczyć nasze łąki i okolice z góry.

Gdy miałem sześć lat, otrzymałem pod choinkę od mojego wujka prezent. Był to tak nieoczekiwany i piękny prezent, że nie zapomnę go do końca życia. Tym prezentem była mała, wierna kopia jednego z zachodnich śmigłowców, a co najważniejsze — śmigłowiec miał napęd i mógł po przeciągnięciu elastycznego paska przez dolną część uchwytu, na który się go zakładało, wzbijać się! Przebywał w górze od pięciu do dziesięciu sekund około ośmiu metrów

w zwisie, po czym, jak prawdziwy, w locie autorotacyjnym lądował na trawie. Z wujkiem „wypróbowaliśmy” go na śniegu, ale do zabawy musiałem poczekać jeszcze trzy miesiące.

Wiosną, po pierwszych lotach zabawki, przychodziło do mojego domu dużo kolegów i wszyscy podziwialiśmy, z jakim wdziękiem śmigłowiec zachowywał się w powietrzu. Po lądowaniu wszyscy biegli, aby go podnieść i ponownie wprawić w ruch wirnik.

Byłem bardzo dumny z mojego śmigłowca. Niestety, nie trwało to długo. Po trzech miesiącach jeden ze starszych kolegów zbyt mocno nakręcił napęd i zabawka wzbiła się tak wysoko w powietrze, jak nigdy dotąd. Po otrzymaniu wiatru znad dachów zabudowań, zabawkę zniosło, po czym uderzyła o ścianę budynku przy lądowaniu i rozbiła się. Rozpacz była ogromna, nie z powodu lania, jakie otrzymam od ojca, ale że już nigdy śmigłowiec nie będzie mógł latać. Ojciec, mechanik maszyn drukarskich, poskładał śmigłowce „do kupy”, ale mogłem go już tylko oglądać stojącego na kredensie.

Czas mijał. W 1967 roku na jesieni, ojciec otrzymał propozycję pracy w nowej drukarni położonej na Kujawach.

Przeprowadziliśmy się do Inowrocławia. Rok później rozpocząłem naukę w szkole podstawowej. Poznałem nowych kolegów i poza zabawą na terenach budowy nowego osiedla były też wycieczki, oczywiście w tajemnicy przez moimi rodzicami na przedmieścia miasta. Dlaczego tam? Dlatego, że na skraju miasta była duża „łaka”, i budynek, który, jak się później dowiedziałem, starsi koledzy nazywali „hangarem”. Był to teren Aeroklubu Kujawskiego. Oczywiście na ten teren nie było można wchodzić. Przesiadywaliśmy zatem z kolegami w krzakach i podziwialiśmy loty szybowców nad lotniskiem.

W sezonie letnim, gdy przychodził czas wakacji, z moim młodszym bratem jechaliśmy na wieś do rodziny, ale myślami pozostawałem z szybowcami i spadochronami. Po powrocie z wakacji spotkałem swoich kolegów i razem postanowiliśmy udać się do aeroklubu. Tam, za pozwoleniem starszego instruktora, mogliśmy podejść i pierwszy raz podziwiać ANTKA, GAWRONA i szybowce. Oczywiście były dziwnym blaskiem, a my coraz częściej myskowaliśmy pod hangarem.

Chodziłem także od strony miasta, bo tam najczęściej była ustawiana wyciągarka szybowcowa. Pomagaliśmy przepychać szy-

bowce i kiedy już młodzi adepci sztuki latania na szybowcach byli przygotowani do pierwszych lotów, pomagaliśmy, by przy starcie nie szły za nisko podłoża. Nabiegaliśmy się za szybowcami, ale warto było.

Razem z kolegą postanowiłem wstąpić do sekcji szybowcowo-spadochronowej. Gdy miałem już dokumenty, moi rodzice nie wyrazili zgody na zapisanie się do aeroklubu, ponieważ wraz z przeprowadzką do Inowrocławia zaczęły się moje kłopoty ze zdrowiem. Lekarz tłumaczył to zmianą klimatu i kierował do sanatorium w Rabce. Rodzice mieli niepodważalny atut w swoich rękach.

Na jakiś czas dałem sobie „odbój” ze wszystkim, co lata, choć coraz częściej nad Inowrocławiem pojawiały się śmigłowce. Kiedyś, jadąc z rodzicami do rodziny, widziałem zza okna samochodu lotnisko wojskowe i śmigłowce. To był dopiero widok! Jak się później okazało, coraz częściej latały nad miastem. Dopiero duże szturmowe MI-24, także latające co jakiś czas, to był widok potęgi śmigłowca wojskowego!

Lata mijały, szkoła średnia, matura pierwsza praca i służba wojskowa. Chciałem na śmigłowce, a komendant „poborówki” — nie. Zostałem kierowcą SKOTA. Bardzo zazdrościłem memu bratu, który po pół roku został przeniesiony do Pruszcza Gdańskiego jako mechanik. Cóż ja mogłem powiedzieć, kierowca transportera opancerzonego, a on — mechanik i to taki, który zaliczył już parę przelotów w składzie załogi. Razem z bratem skończyliśmy służbę i do pracy.

Byłem referentem ds. zaopatrzenia w Fabryce Maszyn Rolniczych. W 1986 roku założyłem rodzinę i trzeba było myśleć o postępkach w sferze materialnej. Zakład coraz częściej ograniczał wykonanie planu rocznego z powodu braku części, materiałów i surowców do produkcji maszyn rolniczych.

Wtedy dowiedziałem się od mojego kolegi, że jest jednostka wojskowa, która potrzebuje mechaników do obsługi śmigłowców. Zgłosiłem się do oficera ds. kadrowych, a ten skierował mnie do zastępcy inżyniera pułku na rozmowę. Po krótkiej rozmowie kapitan Woźnicki stwierdził, że mam szansę zostać starszym mechanikiem, ponieważ mój wyuczony zawód w technikum samochodowym ma wiele wspólnego ze sprzętem lotniczym.

Było tylko jedno „ale”: ukończenie Szkoły Podoficerskiej w Zamościu i kurs na śmigłowcu „MI-2”. Rewelacyjne stało się stwierdzenie inżyniera, że o ile pozytywnie przejdę badania w WIML mogę latać na śmigłowcu jako starszy mechanik, starszy strzelec pokładowy.

I stało się. Żona zawsze lubiła mundury, zwłaszcza galowe. Powiedziała, że przez okres nauki w PSZ da sobie radę w domu z dwojgiem małych dzieci. Ja z kolei ocenilem, że na karierę jest już za późno, ale nie na latanie. Oprócz tego nasz budżet rodzinny będzie podreperowany, bo w latach osiemdziesiątych podoficer „przebijał” średnią płacę prawie o połowę, co w owych latach było ważnym czynnikiem w poszukiwaniu pracy. Tak naprawdę, w duchu myślałem sobie, że będę mógł latać, ale o tym już żonie nic nie mówiłem.

Po ukończonej szkole i kursie otrzymałem pierwszy śmigłowiec, „dużą zabawkę” do obsługi. Byłem już starszym mechanikiem i oczekiwałem na egzaminy decydujące o postawieniu mnie na etat lotny.

Pod okiem starszego służbą kolegi i dowódcy klucza wystawiłem śmigłowiec do lotów. I wtedy zupełnie nieoczekiwanie dowódca klucza załatwił nieoficjalnie z pilotem przelot śmigłowcem. Oczywiście przystałem, nie wiedząc, że będzie to sfera kosząca z dwoma napalonymi na latanie młodymi pilotami.

Wsiadłem do kabiny i zająłem miejsce za pilotem. Śmigłowiec zaczął się wznosić. Moje pierwsze uczucie, to jakby pozostawienie całego ciężaru na ziemi, moich trosk, obowiązków i ta lekkość. Widoki były przepiękne.

Choć po „kosiaku” czułem się trochę dziwnie, z mego serca biła radość życia i satysfakcji, że spełniły się marzenia dziecięcych lat. Było też coś, co przeżywa skoczek, skacząc po raz pierwszy na spadochronie. Mogłem wreszcie zobaczyć Ziemię z lotu ptaka. Jest to coś tak pięknego i fascynującego, że pamięta się do końca życia. Ile w tym romantyki i delikatności! Nie tak, jak na szybkich samolotach ponaddzwiękowych. Tam chyba nie ma czasu na podziwianie krajobrazów.

W drodze do domu myślałem o figurach, jakie kręcił ZLIN nad łąkami nieopodal mego rodzinnego miasta i o mojej zabawce, która wywarła tak duże wrażenie na młodym chłopcu, a w końcu

o szybowcach i śmigłowcach latających nad moim domem na Kujawach.

Gdybym miał jeszcze raz wybierać w życiu, to wybrałbym zawód, który daje radość i dumę z latania. Jest to coś, co jest niezbędne do życia, gdy się raz tego spróbuje. Tak, jak lekarstwo dla człowieka, który choć raz przez chwilę chce być lekki i wolny niczym ptak. Tym lekarstwem jest latanie.

Obecnie lotnictwo przeżywa coraz więcej problemów, szczególnie służba „inżynieryjno-lotnicza”: części brak, nakłady finansowe coraz mniejsze. Pozostaje duża satysfakcja z tego, że sprzęt się lata, jak tylko jest to możliwe i że od czasu do czasu można pooglądać nasz piękny kraj z lotu ptaka.

„Siekiera”



URODZONY NA TRZECIM ZAKRĘCIE

Urodziłem się 20 czerwca 1952 roku w Łodzi. I dopiero po piętnastu latach od tego zdarzenia dowiedziałem się, że czerwony komin za oknem mego domu stanowił punkt charakterystyczny dla trzeciego zakrętu lotniska Lublinek.

Z dzieciństwa pamiętam sylwetkę BIESA, który z dziwną wtedy dla mnie regularnością wykonywał w pogodne dni zakręt nad moim domem. Długa kabina samolotu i stercząca antena koło oszklenia to w wyobraźni dziecka samolot uzbrojony z tyłu w km. Wtedy nie wiedziałem, co to za samolot, ale on latał nad moją głową. Wszyscy moi rówieśnicy byli tym zachwyceni, każdy z nas wielokrotnie wyobrażał sobie, że lata, jest pilotem.

Ale jak naprawdę nim zostać? Szkoła podstawowa i pierwsze latające taksówki. Potem zwijane ze złotka czekolady i wypełniane siarką z zapalek rakiety. Pierwsza spalona rakieta firanka, uwagi ojca na temat takiej pasji, która żywo przypominała pierwsze laszowanie. Ale chwyciło, ojciec zgodził się, że chłopak musi coś tam budować, niech więc idzie do modelarni, przynajmniej domu nie spali. W latach 60. modelarnie były dosłownie wszędzie: szkoła, dom kultury, LOK. Tam też młodzi chłopcy piłowali, cięli i gładzili wszystko, co tylko nadawało się do pomniejszania i budowania. A podczas powrotu do domu zjawiał się ten nieznośny srebrny ptak, który wykonywał zakręt nad domem, pozwalając choć na chwilę oderwać się myślami od ziemi i poszybować.

W 1967 roku — koniec podstawówki i nowa górką na drodze życiowej: ogólniak. Pierwszy rok przeszedł normalnie. Nauka, po

niej modelarstwo, ale nietotnicze: okręty. Wielka pasja! Kiedy w drugiej klasie bardzo poważnie myślałem o pójściu do szkoły morskiej, na tablicy ogłoszeń w liceum przeczytałem z niewielkiej karteczki: „Aeroklub Łódzki ogłasza nabór na kurs szybowcowy. Warunki... Adres...”.

Po raz pierwszy pojechałem na lotnisko. Pytania: „A co? A gdzie? A jak?”. Odpowiedź: musisz mieć, chłopcze, zgodę rodziców na piśmie, zgodę szkoły, przejść badania w GOBL Wrocław, w czasie zimy w niedzielę od 8⁰⁰ do 16⁰⁰ uczestniczyć w szkoleniu teoretycznym i, jeżeli zdasz, w marcu spotkamy się na lotnisku.

Pierwsza przeszkoda na drodze — rodzice. On zwariował, on się zabije, on nie ma zdrowia — wołali. Ale młody chłopak potrafi być uparty. W końcu ojciec powiedział: „Dajmy mu tę kartkę ze zgodą, pojedzie na badania, odpadnie i będzie spokój”. Z zaświadczeniem ze szkoły nie było problemów.

I znów w aeroklubie. Pierwsza w życiu delegacja do Wrocławia. Jadę sam tak daleko. W nocy, w obcym mieście, docieram do GOBL. Nocuję i rano staję na badania lekarskie. Jakoś idzie i nagle zdziwienie: zdolny! Rodzice, gdy wpadłem po powrocie do domu, nie musieli się pytać o wynik badania, całym bowiem ciałem się cieszyłem.

Początek listopada. Zebrano nas w budynku aeroklubu przy ulicy Piotrowskiej, gdzie miały się odbywać zajęcia teoretyczne. Było nas około 60, a miejsc na turnus szkolenia praktycznego tylko 12. Po kilku kolejnych niedzielach zauważyłem, że kolegów ubywa. Pod koniec marca było nas 14, w tym 2 dziewczyny. Po egzaminach aeroklubowych zostało nas 12. Teraz, co wtorek, od godziny 10⁰⁰ do zmroku, mogliśmy latać szybowcem CZAPLA za windą, czyli wyciągarką. No tak, ale co ze szkołą? Miałem we wtorek 4 lekcje, dwa razy prace ręczne oraz dwa razy język polski. Pan z prac ręcznych — znajomy z modelarni, więc problem z głowy. Ale język polski? „Ciocia Wiera”, stara panna, romantyczka, wspaniały pedagog. Co tu robić? Preczytałem parę książek lotniczych i postawiłem na romantyzm. Odegrana została scena, za którą po latach przeproszam Panią, pt. „Latanie, moja wielka miłość, moje wielkie życiowe powołanie”. Oczywiście, to wszystko poparte solidnym zapewnieniem, że będę uczęszczał na jej zajęcia dodatkowo w klasie równoległej w poniedziałek po zajęciach w mojej klasie.

I, o Boże, wypaliło! Mam zgodę, ale pod warunkiem, że zatwierdzi to dyrektor szkoły, postrach całej szkoły. Pod jego gabinetem nogi były bardzo miękkie. Ale, o dziwo, po wysłuchaniu, że tyle czasu w niedzielę uczyłem się, dostałem zgodę.

No i zaczęło się. Mój pierwszy instruktor — Wojtek Matz. Ćwiczenia na chwiejnicy i w końcu po raz pierwszy w kabinie CZAPLI. Kabina zamyka się. Tarczowy daje znak tarczą, wyciągarka rusza, szybowiec sterowany przez instruktora kieruje się bardzo stromo w górę, by następnie oddać dziób w dół. Na komendę instruktora wyczepiam linę wyciągarki, pierwszy w życiu zakręt w lewo i pierwsze zderzenie z lotnictwem. Szybowiec pochyla się na skrzydło, ja zaś staram się zachować pion swoim ciałem. Instruktor za pomocą „Dziennika postępów” delikatnie ustawia moją głowę we właściwej pozycji. Przypomina, że gdy szybowiec będzie leciał na plecach, to przy mojej tendencji do trzymania głowy w górze, niezbyt reprezentacyjna część mojego ciała będzie widoczna z kabiny.

I tak jeden dzień w tygodniu, aż do połowy czerwca, kiedy to aeroklub zafundował nam obóz stacjonarny na lotnisku. Gdy jest pogoda, wstajemy o godzinie 5⁰⁰. Po śniadaniu: wyciąganie sprzętu, loty za windą do godziny 10⁰⁰. Potem drugie śniadanie i spanie do godziny 15⁰⁰. Następnie obiad i do latania. Kolacja po zachodzie słońca i spać. Po tygodniu takiej pracy nie wiemy, czy wstaję dzisiaj czy już jutro. Młody, napalony organizm wiele wytrzyma.

W końcu ten wielki dzień: do drugiej kabiny wsiada szef szkolenia. Po dwóch lotach wysiada, lina zostaje podczepiona, szybowiec rusza. W drugiej kabinie nie ma nikogo. Czynności jest tyle, że nie ma czasu bać się, trzeba wykonać start, wyczepić się, wykonać cztery zakręty, szybowanie i lądowanie. I to wszystko w niecałe cztery minuty. Nareszcie ziemia; koledzy ciągną szybowiec na miejsce startu. A tam już czekają instruktorzy i koledzy, którzy byli lepsi. Na szczęście, tych ostatnich nie było zbyt wielu, gdyż płoza szybowca, którą składa się serdeczne życzenia wysokich lotów, jest bardzo twarda. Potem z dnia na dzień przybywało piórek. Pierwsze loty na holu, technika. Od sierpnia na lotnisko wtoczyły się BIESY, samoloty, które do tej pory oglądałem tylko z ziemi. A może by spróbować tam swoich sił? Tak, ale na nich lata wojsko...

Dwa lata do matury minęły szybko. Pierwsza miłość, studniówka, matura, a w przerwach — latanie na szybowcu. Po maturze decyzja: idę do Dębli. Rodzice bardzo niezadowoleni: ucz się w Łodzi, idź na politechnikę, latać będziesz sobie w aeroklubie. Ale Tomasz* są uparci. Pojechałem. Badania lekarskie i egzaminy w Dęblinie zdane.

W połowie czerwca 1971 roku skierowanie na Lotnicze Przy-sposobienie Wojskowe, kurs teoretyczny do Krosna. Tam pierwszy w życiu mundurek i furazerka. No i znowu ta nauka, a po niej uroczne ciemne oczy i długie nogi. Pełnia szczęścia! Powrót na lotnisko do Łodzi. Nowy instruktor Piotr Wiśniewski i samolot.

W moich oczach potężny i piękny TS-8 BIS. Pierwszy lot i słowa instruktora: „Ten czerwony komin zapamiętaj, to jest miejsce trzeciego zakrętu, który decyduje o prawidłowym lądowaniu”. A po miesiącu pierwszy raz druga kabina BIESA jest pusta. Dzieciaki, tak jak ja kiedyś z ziemi, widzą samolot, który skręca wokół komina, w nim tym razem jestem sam!

Potem noc 1 listopada 1971 roku. Pociąg do Dębli. Za oknami świecące się cmentarze i lęk przed wielką niewiadomą. Następnego dnia rano łaźnia, mundur i żegnaj na dwa lata niebo.

Trzeci rok nauczania. Koniec marca. Lecimy samolotem do Radomia. Tam na nas czeka kolejne metalowe cacko — TS-11 ISKRA. To już jest coś bardzo poważnego — odrzutowiec. Nowy instruktor, Mieczysław Mrozek, i dowódca klucza, słynny mjr Orliński, zwany Starym Orłem (od powiedzenia, że staremu wątrobę wyleci, ale was wyszkoli). Kolejny samodzielny wylot. Strefa na średni pilotaż samodzielna. I wielki czarny cień: kolega, z którym znam się trzy lata, mieszkam na jednej sali, nie wraca ze strefy, z której ja przed chwilą przybyłem. Pierwszy lotniczy pogrzeb. Ale latamy dalej. Kończę program na TS-11, mając ponad 80 godzin lotów za sobą.

Czwarty rok nauki, samolot LIM-5 w Dęblinie. Ta poprzeczka była chyba trochę za wysoko. Wspólna decyzja moja i instruktora. Tworzona jest grupa na AN-2: „Idź tam, tu możesz nie dać rady”.

I znowu zmiana lotniska. Podłogów. Lotnisko pokryte trawą, wokoło las i stawy hodowlane z pięknym karpem. Pocziwe AN-2

* Tomasz — od imienia Tomasz.

wznoszą się w powietrze. Bardzo szybka nasza mała grupka dogania w szkoleniu lotniczym kadetów, którzy już od dwóch miesięcy tu ćwiczą.

Czas szybko leci. Koniec listopada 1975 roku. Promocja. Bal oficerski, na następny dzień samolot IŁ-14 przenosi młodego podporucznika z „gapa” na mundurze do Krakowa. Pierwszy pułk w życiu, wszystko obce i straszne. Początek przyjemny, urlop, sylwester z dziewczyną z balu. Ale już 3 stycznia 1976 roku od nowa nauka i latanie. Trafiam do drugiej eskadry AN-2, której dowódcą jest mjr Haryszyn. Po dwóch latach kolejne szkolenie i samolot IŁ-14, ale tylko na jeden rok latania.

W międzyczasie zakładam rodzinę, dostaję własne mieszkanie. No i, oczywiście, kolejne szkolenie. Tym razem na samolot AN-26. W tych latach w Polsce jest to coś wspaniałego! Tak wspaniałego, że do tej pory nie mogę się z nim rozstać.

Tomasz Piguła



OD MRĄGOWA DO MRĄGOWA

Obecnie mija czterdziesta szósta wiosna mojego życia, w tym dwadzieścia pięć w służbie lotniczej. W 1968 roku ukończyłem Państwowe Technikum Rolnicze, po czym odbyłem roczny staż pracy w Państwowym Gospodarstwie Rolnym. Następne dwa lata przepracowałem w Rolniczej Spółdzielni Produkcyjnej, gdzie po raz pierwszy zetknąłem się z agrolotnictwem. Bazowały tam dwa samoloty AN-2, które opryskiwały i rozsiewały nawozy na tamtejszych uprawach. Po zaprzężeniu się z pilotami tych maszyn, nie było żadnych problemów i przeszkód, aby poznać krajobraz nadnoteckich pól i łąk z lotu ptaka. Każdy taki przelot był dla mnie przeżyciem, fascynacją i podziwem do ludzi, wykonujących zawód pilota. To było impulsem do zostania lotnikiem.

Jesienią 1971 roku stanąłem przed komisją poborową i bez wahania poprosiłem o skierowanie do odbycia zasadniczej służby wojskowej w jednostce lotniczej. Nie było problemów. Zaproponowano mi Jednostkę Łączności Wojsk Lotniczych w Mrągowie. Po krótkim czasie otrzymałem skierowanie do odbycia zasadniczej służby wojskowej w wyżej wymienionej jednostce w Mrągowie.

Od tamtej chwili rozpoczęło się życie w lotnictwie. Po półrocznym szkoleniu w jednostce, zostałem radiooperatorem radiostacji lotniczych i skierowano mnie do odbycia dalszej służby wojskowej w eskadrze lotniczej na lotnisku Poznań Ławica. Tam poznałem bliżej życie oraz pracę lotników i pilotów wojskowych, z którymi miałem możliwość wykonać sporo przelotów jako pasażer lotów treningowych.

Pewnego pięknego dnia zastępca dowódcy, mjr Luziński, zorganizował spotkanie z żołnierzami służby zasadniczej, na którym zaproponował nam możliwość dostania się do Szkoły Orłąt w Dęblinie. Życiowej szansy nie mogłem zlekceważyć. Bez namysłu wraz z kolegą wyraziłem zgodę, nie informując nawet rodziców o podjętej decyzji. Otrzymaliśmy rozkazy wyjazdu na badania lekarskie do Dęblina. Po dwudniowych badaniach — powrót na Ławicę i niecierpliwy okres oczekiwania na orzeczenie komisji lekarskiej.

Po dwóch tygodniach niepewności zostaliśmy wraz z kolegą wezwani do dowódcy jednostki, który pogratulował nam podjętej decyzji. Jednak kolega Waldek był załamany, ponieważ na moim orzeczeniu była decyzja o zdolności do służby w powietrzu, a na jego — do służby naziemnej. Postanowił więc, odsłużyć tylko zasadniczą służbę wojskową, a ja, wniebowzięty i szczęśliwy, po złożeniu dokumentów personalnych, zostałem oddelegowany na egzaminy do WOSL w Dęblinie. Po pozytywnym zdaniu egzaminów sprawnościowych odbyły się rozmowy z komisją kwalifikacyjną, która zaproponowała mi szkolenie na samolotach ponaddźwiękowych LIM. Jednak moje wcześniejsze zapoznanie się z pilotażem i zauroczenie przelotami na samolotach AN-2 było atrakcyjniejsze niż latanie na samolotach odrzutowych. Podjąłem więc decyzję szkolenia się w Szkole Chorażych Wojsk Lotniczych na AN-2. Ale przełożeni z komisji zdecydowali inaczej: „Nie chcesz latać na rurach, to będziesz latał na śmigłowcach”. To było nie po mojej myśli, ale decyzje zapadły. Był to sukces nie dla wszystkich osiągalny.

I tak po raz drugi rozpoczęło się szkolenie unitarne w Podlodowie i druga przysięga wojskowa w Dęblinie (pierwsza w Mrągowie). Było to dużym zaskoczeniem dla moich rodziców, ponieważ o podjętej decyzji dowiedzieli się dopiero z zaproszenia na drugą przysięgę do Dęblina.

W drugim roku szkolenia teoretycznego odbyły się pierwsze skoki spadochronowe w Ulężu, ze znanego mi wcześniej AN-2, co było wspaniałym przeżyciem, ale podszytym wielkim strachem. Pierwszy oddany skok i przełamany strach. Drugi skok odbył się z przygodami: po szczęśliwym lądowaniu, nie potrafiłem skutecznie zgasić czasy spadochronu, który ciągnął mnie około 200 metrów po lądowisku, zatrzymując się dopiero na zaoranym polu, więc bluza

od munduru była cała poszarpana. Trzeci skok, oddany również za strachem na lotnisku w Dęblinie, jednak lądowanie pomyślne i szczęśliwe.

Po wykonanych skokach spadochronowych i odpowiednim przygotowaniu teoretycznym rozpocząłem szkolenie praktyczne na śmigłowcach SM-1 w Kroczewie koło Modlina, Zakończyłem w Nowym Mieście nad Pilicą. Tego się nie zapomina: pierwszy samodzielny wylot i laszowanie na pilota. Wówczas człowiek staje się prawdziwym pawiem i orłem, choć umie niedużo.

Po pozytywnym zdaniu egzaminów praktycznych oraz teoretycznych w listopadzie 1974 roku odbyła się promocja i wielki bal w mundurach galowych z upragnioną gapą na piersi. To było uhonorowaniem młodzieńczych marzeń i efekt życiowych dążeń. Można powiedzieć, że był to pierwszy rozdział mojego młodzieńczego życia.

Drugi etap życiowych przeżyć stanowiła zawodowa służba wojskowa w dwóch jednostkach lotniczych. Pierwszy przydział po promocji — pułk śmigłowcowy w Inowrocławiu. Tam doskonaliłem i zdobywałem nowe uprawnienia lotnicze. Po rocznym szkoleniu na SM-1 wprowadzono nowe śmigłowce MI-2. To się wiązało z nowym szkoleniem teoretycznym w Dęblinie i dalszym, praktycznym w Inowrocławiu. Po sześcioletnim pobycie na Kujawach wyszkoliłem się we wszystkich warunkach atmosferycznych, zdobyłem uprawnienia instruktorskie i osiągnąłem pierwszą klasę pilota wojskowego. Zdażyłem również zawrzeć związek małżeński.

Pewnego dnia płk Kolankiewicz, inspektor DWL — wcześniej był moim dowódcą — zaproponował mi przeniesienie do klucza łącznikowego w Pile. Propozycję przyjąłem z zadowoleniem i wyraziłem zgodę. W ten sposób wróciłem w moje rodzinne strony, z czego byłem bardzo zadowolony i usatysfakcjonowany. W Pile zaaklimatyzowałem się bardzo szybko, a zarazem z pilota bojowego przekwalifikowałem się na „dorożkarza”. Służyłem tam do chwili złożenia wypowiedzenia stosunku ze służbą wojskową, chociaż loty dyspozycyjno-usługowe dalej były moją pasją. W sumie nalatałem trzy tysiące godzin.

Obecnie przebywam na ostatnim WOSzK-u, gdyż 30 kwietnia 1996 roku postanowiłem zakończyć służbę wojskową. Dlatego tak zatytułowałem ten szkic: „Od Mrągowa do Mrągowa,” ponieważ

tu, w 1971 roku, zaczynałem swą służbę w lotnictwie i po 25 latach kończę ostatnimi zajęciami w Mrągowie.

Tak kończy się drugi etap mych życiowych przeżyć, podsumowując okres szczęśliwych i przyjemnych dni. Przez wykonanie lotów w lotnictwie śmigłowcowym poznałem dobrze cały nasz kraj od Szczecina do Przemyśla i od Orzysza do Jeleniej Góry. Chyba nie ma w Polsce takiego lotniska, na którym by mnie nie było ze swoim wiatrakiem. Również kilkakrotnie lądowałem i startowałem na lądowisku WOSzK-u w Mrągowie, przewożąc lub zabierając przełożonych.

Podczas wykonywania lotów były i takie, które się zalicza do niedyscyplinowania pilota, jak przewiezienie z lądowiska za stodołą teścia i teściowej do Piły. Innym razem, wracając z zabezpieczenia ćwiczeń lądowych, wylądowałem na polance w mojej rodzinnej miejscowości niedaleko miejsca zamieszkania rodziców, wyłączyłem śmigłowiec, zjadłem obiad, po czym zabrałem rodziców na pokład śmigłowca i przewiozłem do wujka, który mieszka 30 km dalej.

Ale nie zawsze była sielanka. Zdarzały się również chwile mniej przyjemne. Podczas wykonywania treningowych skoków spadochronowych w Inowrocławiu nie wypełniła się czasza spadochronu głównego i musiałem skorzystać ze spadochronu zapasowego, który napęłnił się dopiero około 100 metrów nad ziemią. Następnie przymusowe lądowanie z gen. Hormozą na pokładzie w terenie po wyłączeniu się prawego silnika.

Innym wypadkiem lotniczym, w którym brałem udział jako prawy pilot, było lądowanie w minimalnych warunkach atmosferycznych. Dowódca załogi, mjr Morik, uderzył śmigłem ogona o pas lotniska, co spowodowało przewrócenie i zniszczenie śmigłowca. Z przygody udało się nam wyjść bez większych obrażeń. Jednak nie zraziłem się tymi niepowodzeniami i latałem dalej, czerpiąc z latania prawdziwą przyjemność.

Ż.P.



LUBIĘ MRĄGOWO!

Urodziłem się w 1961 roku w miejscowości nigdy nie zaznaczonej na mapie, a która się znajduje 1 km od granicy polsko-rosyjskiej. Szkołę podstawową ukończyłem w tej samej wsi.

Jako chłopiec wyrastałem w okolicach jezior, lasów, pól obfitych w pachnące trawy i łany zbóż. Wolny czas spędzałem z przyjaciółmi w okolicznych lasach i sadach pełnych owoców. Bardzo często przeistaczaliśmy się w bohaterów przeczytanych książek. Byli Indianie, żołnierze, ludzie źli i dobrzy. Był też moment, kiedy przeczytałem książkę pt. „Dywizjon 303”. Od tego momentu zacząłem marzyć, a właściwie to tak bardzo marzeń tych nie dopuszczałem do myśli, ponieważ, według mnie, to była utopia. Godzinami przesiadywałem na dość wysokich konarach drzew, a profil gałęzi był tak ukształtowany, że przypominał kabinę samolotu. Tam wczuwałem się w rolę pilota, który leciał gdzieś na zadanie bojowe.

Wszystko to działo się, kiedy byłem w szkole podstawowej i gdy, patrząc w niebo, obserwowałem samoloty lecące bardzo wysoko. Były to zawsze samoloty, które przelatywały nad Mrągowem*. Moja miejscowość jest oddalona 80 km od tego miasta. Oprócz tych samolotów widziałem czasami rolniczą wersję AN-2, który rozsiewał nawozy na okolicznych pegeerowskich polach. Słyszając warkot samolotu, wybiegałem z domu i z zapartym tchem obserwowałem ten samolot. Moim marzeniem było zobaczyć z bliska

* Nad Mrągowem przebiega korytarz powietrzny Moskwa – Berlin.

tych ludzi, którzy go pilotowali. Dla mnie byli to ludzie niezwykli, a spotkanie z nimi kojarzyło się z mnóstwem wrażeń i pełnią szczęścia.

Przed ukończeniem szkoły średniej nieśmiało zacząłem rozważać kilka wariantów przyszłej edukacji. Pierwszy wariant to, oczywiście, szkoła lotnicza. Rodzice i rodzzeństwo mój pomysł stawiali jak 1:100, że nie mam żadnych szans, ponieważ kryteria, jakie się stawia, ażeby dostać się do szkoły w Dęblinie, zdyskwalifikują mnie.

W tajemnicy przed wszystkimi pojechałem do WKU w Elku. Po jakimś czasie wezwano mnie na badania lekarskie. Przeszedłem je pomyślnie. Zdałem egzaminy teoretyczne. Pragnę zaznaczyć, że przed trafieniem do szkoły w Dęblinie wiedziałem jedynie, jak wygląda AN-2.

Trudno było się zaaklimatyzować w warunkach koszarowych komuś, kto wyrósł i wychował się wśród lasów i pięknych jezior. W Dęblinie czułem się jak ktoś osaczony i zamknięty w betonowej obrożi budynków. Jednak miłość i chęć spełnienia marzeń pomogły mi w tych trudnych chwilach przetrzymać to wszystko.

Będąc na szkoleniu LPW w aeroklubie, gdzie latałem na ZLIN-42, doznałem pełni szczęścia. Chwilami nie wierzyłem, że to, co się działo, było rzeczywistością. Samolot ZLIN-42, na którym latałem, „pieściłem”, czułem, że żyje. Wiele godzin spędzałem w hangarze, by być przy tym, co dało i pomagało zrealizować moje marzenia.

Cztery lata w WOSL wspominam miło. Latałem na TS-11, SBLIM, LIM-5. Poznałem wielu sympatycznych ludzi. Byli też tacy, których nie darzyłem sympatią. Zawsze ceniłem szczerość, koleżeńskość i uczciwość. Po skończeniu WOSL zostałem przydzielony do pułku lotniczego.

Często, przeważnie wtedy, gdy jestem sam w domu, siedząc przy kawie, wracam pamięcią do lat minionych. Pamiętam każdy szczegół moich młodzieńczych marzeń, a wtedy odżywają wspomnienia i czasem łąza w oku się zakręci, bo przecież wszystko to, o czym marzyłem w przeszłości, spełniło się. Być pilotem, to ciężki zawód, ale jego piękno i szlachetność niwelują te minusy.

W pracy pilota oprócz harówki są jeszcze przyjemne rzeczy, np. wyjazd raz w roku na 21 dni do Wojskowego Ośrodka Szkole-

niowo-Kondycyjnego. Osobiście cieszę się, kiedy zbliża się termin wyjazdu na WOSzK. Oczywiście, że zawsze jadę do Mrągorowa. Po pierwsze, są to ukochane Mazury, rodzinne strony, z którymi jestem tak bardzo emocjonalnie związany. Po drugie, komfort psychiczny, warunki zakwaterowania — istny raj dla kogoś takiego, jak ja. WOSzK w Zakopanem, podejrzewam w 1/3 nie da mi tego, co mam tutaj.

Nie wiem, w jaki sposób to wyrazić, ale instruktorzy w WOSzK-u Mrągorowo, to profesjonaliści i wspaniali ludzie. Jestem zauroczony mnogością gabinetów odnowy biologicznej, możliwością korzystania z wszelkich pomieszczeń, gdzie można rozwijać tężyznę fizyczną i umysł. Wiele by można było jeszcze pisać o urokach WOSzK-u w Mrągorowie. Powiem krótko: tu jest wspaniale!

„*Taboret*”

SPIS TREŚCI

LATA TRZYDZIESTE W MRĄGOWIE WYŁONIĆ Z ZAPOMNIENIA	3
LOTNICZE TRADYCJE MRĄGOWA	6
LATO W MRĄGOWIE — 1961 rok	11
POD ZNAKIEM STRZELCA	15
LOTNICTWO I MEDYCyna	18
INŻYNIER LOTNICZY	21
URODZONY NA TRZECIM ZAKRĘCIE	26
OD MRĄGOWA DO MRĄGOWA	31
LUBIĘ MRĄGOWO!	35

... tacy, których nie darzyłem sympatią. Zawsze ocenilem szczerą koleżeńską i uczciwą. Po skończeniu WOSL zostałem przydzielony do pułku lotniczego.

Często, przeważnie wtedy, gdy jestem sam w domu, siedząc przy kawie, wracam pamięcią do lat młodości. Pamiętam każdy szczegół moich młodzieńczych marzeń, a wtedy odżywiają wspomnienia i czasem ta w oku się zakręci, bo przecież wszystkie te, o czym marzyłem w przeszłości, spełniło się. Być pilotem, to ciężki zawód, ale jego piękno i szlachetność niewidzą te minuty.

W pracy pilota oprócz harówki są jeszcze przyjemne rzeczy, np. wyjazd raz w roku na 21 dni do Wojskowego Ośrodka Szkole-

Biblioteka Miejska
w Mrągowie

Dżs



000-000047-00-0