



Awiator z Mrągowa



2 maja 1996 roku

WYDANIE SPECJALNE.

Egzemplarz bezpłatny.

Nasze miejsce w Europie

Nie można wykreślić z mapy Europy krainy leżącej między Karpatami i Batykiem, Bugiem i Odrą. Rola tych terenów w czasie X- XII w. w rozgrywkach politycznych sięgała ościennych krajów Moraw, Rusi i Łużyc.

W XIV w. ziemie od Adriatyku i Morza Czarnego po Skandynawię stanowiły arenę bynajmniej nie turniejowych zapasów Polski z innymi nacjami. Nieco ponad sto lat później interesy króla polskiego sięgały przez Francję do Hiszpanii, przez Włochy i Bałkany na Krym.

Nikt nie może wątpić, że Polska leży w Europie. Kiedyś była silna, sama tworzyła struktury europejskie. Teraz jest słaba i sama musi się do tych struktur wpraszać. Jest krajem, w którym społeczeństwo nie chce być w służbie władzy, lecz decydować o władzy.

Cechą polską i europejską jest poszanowanie indywidualizmu i mimo wszystko parlamentu, tak

w skali państwa, jak i miasta czy gminy. W czasie tysiącleci wytworzyliśmy wartości, które wzbogaciły Europę i stały się własnością powszechną.

Sejm polski, poczęty z dawnych wieców plemiennych, jest jednym z najstarszych parlamentów na świecie, a Konstytucja 3 maja była jedną z pierwszych w świecie ustaw zasadniczych narodu. Jej hasła wolności i równości odbijały się w losach Europy, czasów rewolucji Francuskiej czy Wiosny Ludów. Podstawą rozwoju cywilizacji jest jednak praca ludzka i jeżeli mówimy o miejscu i wkładzie polskim do kultury Europy i świata, to powinniśmy pamiętać o pracy setek tysięcy Polaków w Ojczyźnie i na emigracji. Ich praca tworzy wartości kultury ludzkiej Europy i świata. Świadomość o tym daje nam poczucie własnej wartości i określa nasze miejsce w Europie.

H.S.



III Turnus szkoleniowy w 1961 r.

Od Redakcji

Jeżeli masz przed sobą nasze pismo, z całą pewnością można o Tobie powiedzieć, że jesteś sympatykiem lotnictwa, lubisz Mrągowo, masz poczucie humoru, możesz być trochę zblazowany, ale na pewno nie jesteś złym człowiekiem.

Celem niniejszego wydania specjalnego "Awiatora z Mrągowa" jest przybliżenie historii naszego Ośrodka, ale nie tylko.

Obok wspomnień i faktów z przeszłości znalazło się też miejsce na humor i satyrę, które mamy nadzieję, że nikogo nie obrażą. Osobom bez poczucia humoru odradzamy stanowczo lekturę tej rubryki.

Zacznijmy od statystyki. Przeglądając stare kwity wyliczyliśmy, że lotnicy zjedli przez te lata: 1.250 ton ziemniaków, 70 ton kapusty kiszzonej, 35 ton kapusty świeżej, 550 ton różnych mięs, 652.854 jajek (prawie zawsze świeżych) i 1.300.000 bułek. Ponadto wypito prawie 600.000 litrów mleka (kwaśnego trochę więcej). Jeden z naszych poważnych panów doktorów wyliczył, że prawie 50.000 osób, które mieliśmy przyjemność gościć, spaliło 35 trylionów kalorii, wydalając z siebie 15 cystern potu i, co istotne, wcale nie w saunie, a w łóżku.

Drogi Czytelniku! Przejechałeś taki szmat drogi, by odpocząć, pośmiać się z siebie samego, bliźniego czy żony (cudzej).

Przyjemnego spędzania czasu życzy Redakcja.

Robota i troski, i tak Cię dorwą.

Biblioteka Miejska
w Mrągowie

Dżs



000-000007-00-0

MARSZ LOTNIKÓW

Lotnik skrzydlaty, władca świata bez granic,
Ze śmierci drwi, a w twarz się życiu głośno śmieje,
Drogę do nieba skraca,
przestrzeń ma za nic,
Smutki mu z czoła pęd zwieje.
Jak równo silnik gra, jak śmiało śmigło tnie.
Już ginie pośród chmur
najśmielszych
orłów niebotycznych ślad.
Nie straszny mrok i mgła, nie straszny wiatr, co dmie.
Jesteśmy od Ikara mędrsi o tysiące lat.

Ref.

A jeśli z nas kto legnie
Wśród szaleńczych jazd,
Czerwieńszy będzie kwadrat,
Nasz lotniczy znak.
Znów pełen gaz!
Bo cóż, że spadła któraś z gwiazd,
Gdy cała wnet eskadra pomknie na szlak.

Zawrót, korkociąg śmiały, silnika wycie

I wyrównanie, aż zgięty się kwiaty jasne.

Krag ziemi oszalały ginie jak w błękicie,

Pięć części świata za ciasne!

Leć w górę znaku nasz!

Nie trzeba wcale słów.

Skrzydlaty klucz do sławy drzewi zamyka

Orla mamy hart.

My, Polski czujna straż, husarii dawnej

huf. Nie ścichnie nigdy w dali głos silnika.

Hej na start!

Ref.

A jeśli z nas kto legnie...

MARSZ LOTNIKÓW

Słowa: T. Kubiak, Muzyka: E. Olearczyk
1949 rok

Niech nam rosną białe - czerwone skrzydła

U ramion rosną pośród gwiazd,

By w cieniu skrzydeł wieś zakwitła

I rosły białe mury miast.

Niech szumi pszenicy stado

I miastom łoskot fabryk gra,

Gdy polskie serce i polski motor

Na straży granic czujnie trwa.

Na Mazury nie tylko pod żagle

Zbliżający się sezon letni to czas wypoczynku nad wodą, czas żagli i innych sportów wodnych. A sport żeglarski to przede wszystkim Kraina Tysiąca Jezior - Pojezierze Mazurskie.

Tutaj w Mrągowie, leżącym w samym sercu przepięknego Pojezierza Mrągowskiego, będącego częścią Pojezierza Mazurskiego, znajduje się jeden z Wojskowych Ośrodków Szkoleniowo - Kondycyjnych dla personelu latającego. Ośrodek ten chętnie odwiedzany jest przez brać lotniczą. I nic w tym dziwnego, już samo położenie ośrodka na Półwyspie Czterech Wiatrów, gwarantuje relaks i doskonały wypoczynek. Piloci zakwaterowani są w jedno- i dwuosobowych pokojach wyposażonych w węzły sanitarne, aparaty telefoniczne, a także gniazda antenowe, pozwalające na podłączenie odbiorników telewizyjnych do sieci TV satelitarnej.

W kompleksie hotelowym znajduje się: biblioteka, sala bilardowa, siłownia, sala tenisa stołowego, kawiarnia i nowo otwarty - po konsultacji z naukowcami Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej - gabinet autorelaksacji. Są to obiekty pozwalające na pełne zagospodarowanie czasu wolnego i odpoczynek po zajęciach. Gdy dodamy do tego halę sportową i kryty basen, kręgielnię, strzelnicę i korty tenisowe, saunę, gabinety fizykoterapii, masażu i hydroterapii - to wylania się obraz ośrodka, potrafiącego zaspokoić gusty najwybredniejszych pensjonariuszy, a co najważniejsze, potrafiącego w pełni - co potwierdzają uczestnicy turnusów - zregenerować siły fizyczne i psychiczne lotników do dalszej służby w obronie polskiego nieba. Ale jest to tylko otoczka tego, co przyciąga tu miłośników Mazur i oczywiście żagli. Ośrodek dysponuje bazą umożliwiającą w sezonie letnim uprawianie całej gamy sportów wodnych. Miłośnicy żeglarskiego oprócz doskonalenia swych umiejętności mają rów-

nież możliwość zdobywania patentów żeglarskich, miłośnicy windsurfingu uczą się i doskonałą swą technikę w pływaniu na desce z żaglem. Grupy pletwonurków mają możliwość podglądania fauny i flory jeziora Czos, jak również innych licznych w okolicy jezior. Niezapomniane wrażenia pozostawia jazda na nartach wodnych po jeziorze Tałty. Wszyscy uczestnicy turnusów letnich biorą udział w spływie kajakowym na jednym z najpiękniejszych tego typu szlaków wodnych w Europie, jakim jest szlak rzeki Krutyni z niepowtarzalną fauną i florą.

W planach Ośrodka jest również reaktywowanie tygodniowych rejsów żeglarskich po Wielkich Jeziorach Mazurskich, spływów kajakowych, jak również rajdów rowerowych. Miłośnicy wędkarstwa znajdą tutaj spokój i taaaką rybę, zarówno latem, jak i w ciągu całego roku.

Zimą miłośnikom narciarstwa proponujemy zajęcia na własnym stoku z wyciągiem narciarskim, jak również na pięknie położonych narciarskich trasach biegowych. Na zamrażniętej tafli jeziora Czos proponujemy uprawianie żeglarskiego i windsurfingu lodowego, jak również gier i zabaw na łyżwach. Sprzęt do uprawiania tych dyscyplin posiadamy w Ośrodku. Mniej atrakcyjny jest okres wiosenno - zimowy. Nie przez wszystkich lubiane zajęcia z turystyki pieszej redukujemy do minimum, zastępujemy je jazdą na rowerach, na wrotkach, grami zespołowymi na świeżym powietrzu i w hali sportowej oraz gimnastyką i zajęciami na pływalni. W celu uatrakcyjnienia i udoskonalenia procesu szkoleniowego w okresie od wiosny do jesieni ubiegłego roku wprowadziliśmy w Ośrodku zajęcia z jazdy konnej, które cieszyły się dużym powodzeniem wśród lotników. Niestety skromne możliwości finansowe Ośrodka zmusiły nas do odstąpienia od tej formy zajęć. Własna stadnina to na razie marzenie.

cd. na str. 3



II Eskadra szkolna pułku lotniczego z Białej Podlaski w 1963 r.



Ksiądz Dziekan Wiesław Świdziński na spotkaniu z lotnikami.

dok. ze str. 2

Na zakończenie pragnę poinformować czytelników, że w ramach skromnej działalności gospodarczej Ośrodek prowadzi działalność hotelową. Miłośników

Mazur, nie tylko w mundurach, zapraszamy do skorzystania z naszej oferty wypoczynkowej.

kpt. mgr Daniel Szymczyk (1992 r.)

Lotnicze Mrągowo

W lipcu 1946 roku, równo 50 lat temu, w naszym mieście rozpoczął się pierwszy po wojnie turnus szkoleniowy szybowników.

Wcześniej, bo 65 lat temu, miejscowi entuzjaści lotnictwa na rynku miasta pokazali jego mieszkańcom prymitywny przyrząd do latania: szybowiec. Wywołało to wielką sensację, wzbudziło entuzjazm i spowodowało, że w 1932 powstała tu szkoła szybowcowa.

Lata 1932, 1946 i 1961 wzbogaciły mieszkańców miasta i regionów o lotnicze moralne i psychiczne przeżycia, które teraz możemy traktować jako tradycje lotnicze.

Pan Władysław Redziuk, mieszkaniec Końskowoli tak wspomina swoje pierwsze spotkanie z naszym miastem: Był rok 1946, miesiąc marzec, po długiej i uciążliwej podróży w wagonie towarowym, wylądowano nas jako przesiedleńców z centralnej Polski na stacji w Olsztynie. Wśród wielu nowych i dziwnych spraw zauważyłem na ścianie budynku kolejowego ogłoszenie o naborze do Szkoły Szybowcowej w Żądzborgu. Podstawą przyjęcia do szkoły był bardzo dobry stan zdrowia. Oświadczenie takie wydawali wyznaczeni lekarze w powiecie. Już w czasie pierwszej wizyty, przy pomocy dodatkowego argumentu, naszej kury, udało mi się takie oświadczenie załatwić. Podanie i życiorys oraz pozwolenie rodziców nie sprawiło także większych problemów, ponieważ wiedzia-

łem, że mój ojciec także marzył kiedyś, by zostać pilotem.

Po złożeniu wymienionych dokumentów szkole w Żądzborgu, w czerwcu przyszła odpowiedź pozytywna. Rozpoczęcie kursu nastąpiło 10 lipca 1946 roku. Po oficjalnych mowach kierownik szkolenia, pan Edmund Klimek, przedstawił jak i na czym będziemy latać. Wtedy były to 3 szybowce SG-38 i GRONAU BABY, przez nas nazywana Grunalka.

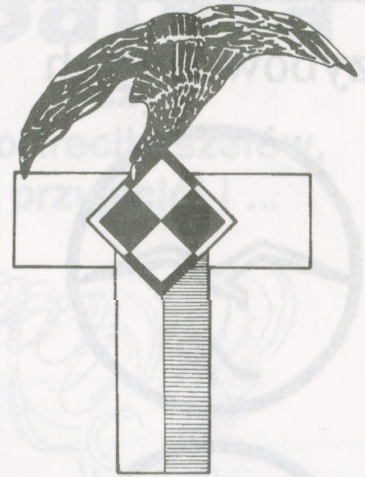
Prawdziwe loty nad jezioro rozpoczęły się w połowie kursu, a wcześniej ćwiczyliśmy na chwiejnicy. Na szczycie góry szybowiec wieszano się za pomocą liny do podpór drewnianych i uczeń z kabiny obserwował swoje położenie względem horyzontu, trenował jaką w czasie lotu zachować postawę i jakie są reakcje na wychylenia steru.

Parę słów o ludziach. Pan Janowski - kpt. pilot w czasie wojny latał w Anglii, pomagał powstańcom w Warszawie, tam nad Żoliborzem został zestrzelony, skacząc na spadochronie osiadł na stronie Polaków. Na kursie organizował nam naukę tańca i zabawy.

Mieliśmy własną orkiestrę, dziewczęta z Żądzborga znając nasz 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 dar-

dok. na str. 4

Odznaki pamiątkowe



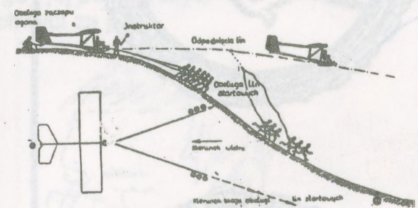
Odznaka pamiątkowa 13 pułku lotnictwa transportowego



Odznaka pamiątkowa 17 eskadry lotniczej

Pierwsze szybowcowe loty

Start z lin gumowych



Start z wyciągarki



Start za samolotem



Odznaki pilotów szybowcowych



Lotnicze Mrągowo

dok. ze str. 3
mo przewoził wszystkich chętnych, ale tylko do 22-giej.

Nasz Dziadek miał swoje zasady: nigdy się nie spieszył, mało mówił i wszystko robił dobrze. Mieszkał w mieście, cały czas jednak spędzał z nami, a rano budził, czasem dość ostro.

Osobą nr 1 był jednak pan kapitan, jako przedwojenny oficer dobrze znający stosunki w lotnictwie alianckim. Organizował nam wycieczki nad Śniardwy, Mamry, do Kwatery Hitlera, pokazywał zamki krzyżackie i nawet kościół w Świętej Lipce.

Najbardziej zapamiętałem go jednak jak uczył chłopców pływać. Do dużej łodzi wsadzał 12 osób, z boku była jedna łódź do asekuracji i kiedy byliśmy na środku jeziora padała komenda: "Wyskauj z łodzi!". W dowolnym stylu, jak kto umiał, tak się ratował.

Wyżywienie jak na czasy powojenne było bardzo dobre. Mieliśmy jajka, ma-

sło, mleko, marmoladę, smalec i przede wszystkim chleb. Często jadalśmy też ryby, w różnych postaciach. Problemów językowych nie mieliśmy żadnych, w sprawach osobistych stosowaliśmy język międzynarodowy, w sprawach towarzyskich i fachowych język polsko - niemiecki.

20 sierpnia 1946 roku oficjalnie zakończyliśmy kurs. Wydano nam książeczki i odznaki pilota szybowcowego. Później do godzin rannych trwała zabawa taneczna, a w trakcie niej toasty i życzenia. Tego, co na Półwyspie Czterech Wiatrów działo się latem 1946 roku nigdy nie zapomnę ani ja, ani moi koledzy, rozsiani teraz po całym świecie. Tyle serca i uczucia nie doświadczyłem nigdzie w Polsce.

Z szacunkiem dla mieszkańców miasta Mrągowski Pilot Szybowcowy
Władysław Redziuk.
Końskowola 10.10.1996r.

oprac. Henryk Sroka

Samoloty nad Mrągowem

"Urodziłem się w 1961 roku w miejscowości nigdy nie zaznaczonej na mapie. Szkołę podstawową ukończyłem w tej samej wsi.

Jako chłopiec wyrastałem w okolicach jezior, lasów, pól obfitych w pachnące trawy i lany zbóż. Wolny czas spędzałem z przyjaciółmi w okolicznych lasach i sadach pełnych owoców. Bardzo często przeistaczaliśmy się w bohaterów przeczytanych książek. Byli Indianie, żołnierze i inni. Był też moment, kiedy przeczytałem

"Dywizjon 303." Od tego czasu zacząłem marzyć. Godzinami przesiadywałem na drzewie i wczuwałem się w rolę pilota, który leciał na zadania bojowe.

Przed ukończeniem szkoły średniej zacząłem rozważać kilka wariantów mojej przyszłej edukacji. Pierwszy z nich to oczywiście szkoła lotnicza. Rodzice i rodzeństwo mówili mi, że nie mam szans, ponieważ kryteria, jakie tam się stawia, zdyskwalifikują mnie.

cd. na str. 5



Zjazd koleżeński pilotów szybowcowych z 1946 roku

Samoloty nad Mrągowem

dok. ze str. 4

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

Cztery lat w WOSL wspominam miło. Latałem na TS-11, SBLIM, LIM-5. Poznałem wielu sympatycznych ludzi.

Po ukończeniu szkoły zostałem przydzielony do pułku lotniczego.

Często, przeważnie wtedy, gdy jestem sam w domu, wracam pamięcią do lat minionych. W pracy pilota oprócz ciężkiej harówki są jeszcze przyjemne rzeczy, np. wyjazd raz w roku do Wojskowego Ośrodka Szkoleniowo Kondycyjnego. Oczywiście, zawsze jadę do Mrągowa. Po pierwsze, że są to ukochane Mazury, rodzinne strony, z którymi jestem emocjonalnie związany. Po drugie komfort psychiczny, warunki zakwaterowania to istny raj dla kogoś takiego jak ja.

Instruktorzy WOSZK to profesjonaliści i wspaniali ludzie. Jestem zadowolony mnogością gabinetów odnowy biologicznej, możliwością korzystania z wszelkich pomieszczeń, gdzie można rozwinąć tężyznę fizyczną i umysł. Powiem krótko. Tu jest wspaniale.

"Taboret"

Pod znakiem strzelca

"Urodziłem się pod znakiem Strzelca w powiatowym mieście, gdzie istniało poniemieckie lotnisko użytkowane przez były ZSRR. Mieszkańcy powiatowego miasta Brzeg często narzekali na hałas wywołany nisko przelatującymi samolotami. Będąc w Technikum Leśnym w Tołowicach pod koniec pierwszego roku zaproponowano mi prowadzenie powstającego Klubu Modelarskiego. Początkowo latawce, później samoloty latające na uwięzi, aż do sterowanych radiem.

Zachorowałem na nieuleczalną chorobę - "latanie". Na dalsze życie wybrałem Dęblin. Przeszedłem badania. Wojna w domu rozpoczęła się, gdy otrzymałem bilet z Komendy Uzupel-

nień wraz z powiadomieniem o dacie egzaminów. Już nikt nie był w stanie powstrzymać mnie od zamierzonego celu. Nawet zamówiona Msza czy modlitwy rodziców, bym nie został przyjęty. Los okazał się łaskawy. W krótkim czasie pierwsze loty na TS-8 BIS. Ale w miarę jedzenia apetyt rośnie. Ostatnie egzaminy i na drugim roku upragniony wyjazd na lotnisko. Nowy typ pięknego odrzutowca, który potrafi rozwijać duże prędkości. Chodzi o TS-11 ISKRA. Następny etap szkolenia to samolot lepszy LIM-5. Lotnictwo coraz bardziej mnie wciągało. Upragniona promocja i chęć kontynuowania latania w Pułku Bojowym na jeszcze szybszych maszynach. **cd. na str. 6**



Spyw kajakowy w 1963 roku.

Satyra

czyli
portreciki szefów,
przyjaciół i ...



Mrągowskie niewiasty

Nasze miasto choć nieduże, pięknej płci zawdzięcza wiele, pierwszy odczuł to miś bury, wążąc cicho w jego mury. I gdy chłopcy dzielne nogę dały z miasta, tu czekała misia burmistrza niewiasta. Za topór chwyciła jak dzielny rębalo, biedaczysku łapę przednią uchlastało. Miał szczęście biedaczek, że uciekł do lasa, bo by mu ucieła z pewnością k... . Teraz po stuleciach na tych samych śmieciach, Pani burmistrz niewinnymi oczyma, twardą ręką opozycję za mordeczkę trzyma. I chociaż od dawna wieści gminna bają, że gdy jej podskoczyć, to chwyci za j... .



Żadna nie unika, kozika Kazika.



Pokochało dziewczę Edzia,
ale za co? - sam nie wiedział.
Tajemnica tego taka,
drapieżnego miał On ptaka.



Pierwszy kawaler Warszawy.



Prezydentów jest stangretem
i byłym brunetem.
Czarne, białe i brązowe,
on hołubi laski,
najchętniej te, około szesnastki.
Nie gardzi starszymi
nasz miły stangrecik,
bo ostry ma wciąż
swoj skarb - sztylecik!



Tolek ze swoją grupą (1966).

Pod znakiem strzelca

dok. ze str. str. 5

Rozwiązanie Pułku Modlińskiego, szansa na ziszczenie się wizji pokonania dźwięku. SU-22 - czułem się w nim jak w pięknej limuzynie. Piękna, wygodna, kolorowa kabina. Bomby, rakiety, działa, poligon to jest to, to jest moje pole do popisu. Latało się wsporniale. Koledzy, którzy kierowali na poligonie, zakładali się z Komendantem poligonu, czy tym razem ponownie bombami zniszczą tyczkę, stojącą na środku kręgu bombardierskiego. Czas było pomyśleć o rodzinie. Żona, idąca do pracy córka, brak możliwości przeniesienia do większego garnizonu z danym typem samolotu zmusiły mnie do podjęcia decyzji: albo rodzina, albo moje zamilowania. WIML - symulacja i obniżenie grupy zdrowia.

Potem przenoszę się do innego miasta, szkolenie na wielozadogowe samoloty, gdzie w trakcie lotu można porozmawiać, a nawet wypić kawę. Ale

zawsze, gdy lądowałem na lotnisku i stawałem przy SU-22, wzbudzała się we mnie nieodparta myśl, aby osiągnąć tę maszynę i wykonać wiązanekę wyższego pilotażu, czy wykonać lot na poligon. Przecież byłem pilotem myśliwskim. Podjąłem trudną decyzję pożegnania się z lotnictwem, ale tylko wojskowym. Kończąc współpracę z wojskiem. Zostało mi lotnictwo cywilne.

Z życia każdego pilota można by było napisać ciekawą biograficzną opowieść o wzlotach i upadkach, tragediach i wesołych chwilach, ale nigdy słowa ubrane w najpiękniejsze kolory nie oddadzą uczuć i emocji przeżytych tam w powietrzu, w chwilach grozy. Aby to wszystko przeżyć, trzeba mieć w sobie coś. Coś, co w jednym człowieku rozwija się wolno i nasila, w innym zaś uwalnia się z siłą wulkanu i ogarnia całe życie.

Krzysztof Skalski
Kraków, 26.03.1996r.



Dowodcy jednostek lotniczych na ognisku w WOSZK.

Na latawcu

Historia tego, jak i dlaczego znalazłem się w lotnictwie, zaczęła się dla mnie dość wcześnie. Patrząc na to z perspektywy czasu dochodzę do wniosku, iż czasem przypadek kieruje realizacją naszych planów. Tak było i ze mną, w efekcie czego kilka dni temu zameldowałem się u komendanta WOSzK w stalowym undurze.

Ale cofnijmy się o ćwierć wieku. Gdy byłem małym chłopcem, z zapalem rysowałem samoloty ze wszystkimi jego elementami i wierzyłem, że w czasie mojego snu on uleci gdzieś daleko. Później była fascynacja latawcami - bardzo im zazdrościłem, że mogą tak swobodnie szybować. Potem podstawówka, pierwsze modele, posklejane palce. Z czasem nobilitacja - klub modelarski. Modeli wciąż przybywało. Codziennie, budząc się rano, miałem ich całą armadę nad głową. Koniec podstawówki to już era książek. Czytałem je ciągle, w końcu znalazłem je na pamięć. Czasami trafiał się jakiś film. Potem ogólniak, masa nauki, coraz

częstsza absencja w modelarni. Matura. Dęblin i samoloty czy Gdańsk i morze? Zdecydowałem się na pierwsze. Na badaniach wstępnych wszystko szło dobrze, aż do gabinetu okulisty. Okazało się, że mam krótkowzroczność 1,5 D. Złożyłem papiery w WAM w Łodzi. Przeszedłem pierwsze lata i pojechałem zapisać się do aeroklubu. Tam też badania. Kupiłem sobie soczewki kontaktowe, na wszelki wypadek nauczyłem się tabeli Snellena na pamięć i bez problemu zaliczyłem badania.

Po ukończeniu studiów promocja 93, rozdział etatów. Rozpocząłem staż podyplomowy w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej, gdzie naprawdę się odnalazłem. Interesowało mnie wszystko i wszyscy. Spędziłem tam cały rok i odnalazłem swoje powołanie. Teraz widzę, że los czuwał nade mną i w końcu dał mi szansę dowiedzieć się, jak to jest w górze na latawcu.

por. lek. Robert Korwin - Piotrowski 25 marca 1996r.

Smacznie i zdrowo w WOSzK Mragowo

"Za to, co od wielu lat, czyli: za uśmiech, serdeczność, wspaniałe posiłki oraz cierpliwość itp...itd...
Dziękujemy!

Uczestnicy Turnusu z JW 1641 (kujawiacy)

Co jest tajemnicą sukcesu, zdrowego i smacznego żywienia personelu latającego, odbywającego szkolenie kondycyjne w WOSzK Mragowo?

Co właściwie należy rozumieć przez zdrowe i pełnowartościowe żywienie? W ostatnich latach wiele mówi się na ten temat, ale nauka nie udzieliła jeszcze jednoznacznej odpowiedzi. Niektórzy kojarzą racjonalne żywienie z wyrzeczeniem się pokarmów pochodzenia zwierzęcego albo przynajmniej mięsa. Inni rozumieją przez to różnorodne pożywienie, składające się ze wszystkich artykułów spożywczych roślinnych i zwierzęcych, z zachowaniem odpowiednich proporcji oraz kultury ich spożywania.

Tak rozumianemu zdrowemu żywieniu służba żywnościowa Ośrodka kierowana przez st. chor. szt. Marka Jelonka poświęca najwięcej uwagi, realizując jednocześnie ustalenia zawarte w "Przepisach o stosowaniu należności żywnościowych w czasie

pokoju". Determinuje to konieczność dostosowania form organizacyjnych żywienia do zadań merytorycznych Ośrodka z jednoczesnym uwzględnieniem szerzej rozumianych potrzeb specyficznego konsumenta, jakim jest personel latający Sił Zbrojnych RP.

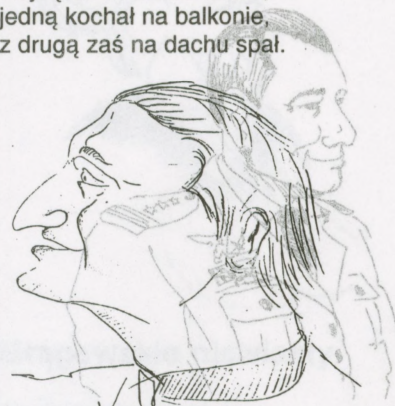
Należność żywnościowa 040 - operacyjna, bo taką właśnie przygotowuje się w Ośrodku dla ogółu zdrowych i wysportowanych uczestników turnusów stosowana jest w systemie 4 - posiłkowym w 3 zestawach. Zapewnia ona pełne i systematyczne pokrycie wydatków energetycznych organizmów szkolonego personelu jak i uzupełnienie wszystkich niezbędnych składników spożywczych, dla zapewnienia konsumentom urozmaiconego i racjonalnego wyżywienia, odpowiadającego ich upodobaniom oraz potrzebom wynikających z ogólnego stanu zdrowia i intensywności szkolenia kondycyjnego.

Obowiązujący dzisiaj system zaopatrzenia, oparty na zasadach gospodarki rynkowej daje służbie żywnościowej szeroki możliwości do działania począwszy od sfery planowania poprzez zaopatrzenie, przerób i rozdział posiłku.

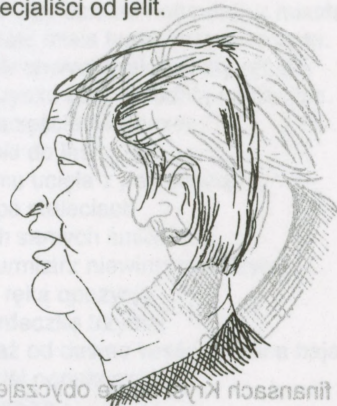
dok. na str. 8



Miał pan Franek mały domek i wyrąbał w nim co chciał, jedną kochał na balkonie, z drugą zaś na dachu spał.



W szmatę wpuścić go chcieli, specjaliści od jelit.



Każdy chciałby spróbować ogóreczka od naszego Jureczka.



W szkoleniu liczyć możemy na lud, lecz diety będą to przewidywać

Święty Walenty.



Franciszek I Polski.



Ala ma kotka, Heniu - kociaka,
już szczypie drugą,
czy znów będzie draka?



W finansach Krysi dobre obyczaje,
głupią złotówkę mądrze się wydaje.



W szkoleniu liczyć możesz na lud,
lecz diety Irenki to prawdziwy cud!

Pierwsze zapiski kronikarskie

17 czerwca 1961 r.

"Jest poniedziałek rano, pogoda wspaniała. Trzecia grupa w składzie 10-ciu kajaków wypływa na zajęcia. Po rozległym lustrze jeziora płynie nasza flotylla. Po niespełna kilkunastu minutach koniec jeziora, następuje pełne rozczarowanie, gdyż trzeba wracać. Ale co to? - instruktor kieruje kajak w wąski kanał - no to my za nim. I tu dopiero przyjemność kajakowania, płyniemy pod wiaduktem szosy i toru kolejowego, a następnie po krętym kanale, gdzie trzeba uważać, by nie utknąć nosem w mule lub nie wyrznąć nosem o pień drzewa. Daje to pełną przyjemność, gdyż trzeba umiejętnie wiosłować. Od czoła słychać głos - przeszkoda na drodze. Okazuje się, że aż pięć ciałaków topi się w trzęsawisku. Bezradny gospodarz patrzy z przerażeniem na ginący dobytek. Oficerowie pośpieszyli na pomoc. Śmiech, jaki później rozbrzmiewał, spowodowany był tym, że kilku wpadło po pas obok zwierząt, tak, że jedni ratowali drugich, ale chłopską własność wydostali z bagna."

2 lipca 1961 r.

"Atrakcją turnusu było uczestnictwo trzech oficerów pilotów - kobiet: **ppłk Ireny Karpik**, **kpt. Zofii Andrychow-**

skiej i **kpt. Bronisławy Wieczorek**.

Uczestniczyły one na równi z mężczyznami we wszystkich zajęciach. Między innymi brały udział w spływie kajakowym do Św. Lipki."

18 lipca 1961 r.

"W dniu 17.07. w celu właściwego przygotowania instruktorów do następnego spływu po trasie Sorkwity - Ruciane - j. Wiartel, zorganizowano wycieczkę instruktorów do Krutyni leżącej na szlaku spływu. Celem wycieczki było zapoznanie z historią, legendą i ważniejszymi zabytkami leżącymi na trasie spływu. O tym wszystkim uczestnikom wycieczki opowiadał wybitny znawca folkloru mazurskiego, znany pisarz mazurski, autor wielu prac z zakresu kultury i obyczajów mazurskich oraz zasłużony działacz mazurski w jednej osobie - **Karol Mallek**. Przebywa obecnie na letnisku w Krutyni. Liczne ciekawostki, jakie usłyszeliśmy od p. Malłka uzupełniły poważne luki w naszych wiadomościach o Mazurach. Ciekawe opowiadania, liczne legendy i fakty przez niego podane stanowiąc będą dla nas skarbnicę, z której czerpać będziemy w czasie prowadzenia wycieczek po jeziorach mazurskich.

cd. na str. 9



Kierownik szkoły Wacław Bernatowicz, wspaniały człowiek i lotnik.



Kadra WOSzK w 1987 roku.

cd. ze str. 8
fragmenty z 1963r.

(...) Przybyły do Ośrodka lekarz **por. Marian Doraczyński** awansował do stopnia kapitana. Natomiast **ppor. Ta-deusz Szulc** awansował do stopnia porucznika.(...) Będąc kilkakrotnie na obozach kondycyjnych po raz pierwszy spotkałem się z faktem, że wyjścia poza

Ośrodek nie zamykają się w trzech dniach, co wywołało u mnie nastrój więzienny, lecz zostały rozszerzone do wszystkich dni tygodnia.(...)

Z kroniki Wojskowego Ośrodka Kondycyjnego dla Personelu Latającego w Mragowie fragmenty wybrała **Teresa Kowalewska**.

Komendanci WOSzK

Inwestycje 35-lecia

- Listopad 1960 - styczeń 1965 r.
ppłk Wiktor Gorbaszewicz
- Styczeń 1965 - wrzesień 1973 r.
mjr/ppłk pilot Edward Sochaj
- Wrzesień 1973 - maj 1982 r.
plk pilot Julian Grzegorzczak
- Sierpień 1982 - sierpień 1984 r.
plk pilot mgr inż Seweryn Chlebicki
- od sierpnia 1984 r.
ppłk/ppłk dypl. pilot Henryk Sroka

- 1961 - budowa drogi dojazdowej i pomostów na przystani.
- 1962 - uruchomienie wyciągu narciarskiego z napędem spalinowym.
- 1963 - budowa wieży spadochronowej.
- 1965 - komory niskich ciśnień.
- 1968-69 - budowa sali gimnastycznej.
- Lata 70-te - budynek sztabowy, sauna, basen.
- 1984-95 - rozbudowa infrastruktury.



Instruktor (Edward Sochaj) i jego uczeń (Henryk Sroka).



Gdy Wiesio z "głębszym" już się uporał, stworzył nam teatr... jednego aktora.



Leokadia WoSzk-u nowe plany snuje i skrupulatnie od wszystkich forsy kasuje.



Basia serwuje wszystkim "na zdrowie", by potem dzwonić po pogotowie.



Szef za...12 lat, wciąż dziewczkom będzie stawał mat.

Humor bez granic...

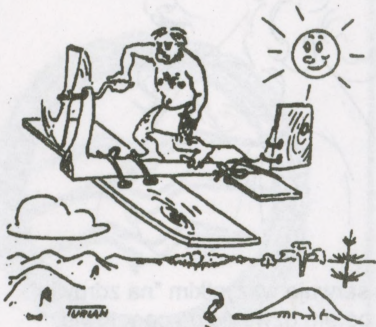


- Panie Komendancie, czy prawdą jest, że ma pan zamiar rzucić nami przez następne 12 lat?

W kawiarni u Henia



Pierwsze, ćwiczebne loty w WOSzK



Marzenia awiatorów o ... pracy w czytelniku



Jak poznałem Pana Tadzia?

1 kwietnia 1991 roku mieliśmy na WOSzK-u sympatyczną, choć nieco smutną uroczystość. Po wielu latach zaszczytnej, lecz trudnej pracy wojskowej odchodził do rezerwy nasz sympatyczny kolega, wspaniały przyjaciel i opiekun lotników Pan ppłk Tadeusz Sz. Po oficjalnej ceremonii, w gronie współpracowników zasiedliśmy do uroczystej kolacji, która po chwili przerodziła się w przyjacielską biesiadę. Opowiadaniom, żartom i dowcipom nie było końca. Przypomniała mi się dawna historia jeszcze z początku lat 60-tych, gdy jako świeżo upieczony ppor. lotnictwa miałem niewątpliwą przyjemność nabierania kondycji na WOK-u w Mragowie. Na pewno był to maj, miesiąc radości i jeszcze długich, ale już ciepłych wieczorów. Z jakichś ważnych powodów nie zdążyłem na ostatni tego dnia rejs powrotny kutra. Hasła nie znałem, zatem został mi długi, bo prawie 8-mio kilometrowy spacer dookoła jeziora Czos. Spacer przez las w ciemną, ciepłą i spokojną noc był wspaniały, tylko nocne życie zwierzątek przypominały, że dookoła kwitnie bujne mazurskie życie. Już w połowie drogi zacząłem sobie uświadamiać, jak trudnym będzie bezpieczne osiągnięcie ostatecznego celu, czyli ciepłego w internacie łóżka.

Trudnym ze względu na groźnego, akuratanego, nieprzekupnego Pana Tadeusza, który miał wtedy służbę oficera dyżurnego. Po prawie 1,5 godzinnym spacerze, już prawie trzeźwy przechodząc przez płot znalazłem się przed dużym budynkiem dawnej szkoły szybowcowej - głucha, ciemna noc, wszyscy śpią, światła wygaszone, jedynie Pan Tadeusz czuwa. Po prawie dwukrotnym obejściu budynku stwierdziłem, że tylko jedno okno jest nieco uchylone - od pomieszczeń ubikacji. Jako dawny harcerz, namiętny czytelnik kryminałów i jeszcze trochę na rauszu, podjąłem decyzję - przez ubikację na korytarz, po schodach i pod okienkiem dyżurki prześlizgnę się do sypialni. Nikt nie zauważył, że wróciłem później. Lotnik podejmuje decyzje szybko, po chwili w absolutnej ciemności i ciszy udało mi się uchylić okno na tyle, by wślizgnąć się do wewnątrz. Już prawie udało mi się. Będąc nogami wewnątrz budynku stwierdziłem, że jestem uziemiony. Tkwiący w górnej ramie duży gwóźdź zahaczył o mój nowy, za 900 zł kupiony swetr z czystej, owczej wełny. Spokój to zasada obowiązująca w lotnictwie od zawsze. Gdy w powietrzu zaistnieje coś niespodziewanego, pierwsze to zach-

wać spokój. Kilka ekwilibrystycznych ruchów tułowiem i gwóźdź puścił, choć później stwierdziłem w swetrze niedużą dziurę. Wielką była moja radość, gdy zsuwając się z wysokiego okna poczułem pod nogami coś twardego. Kiedy jednak stanąłem na tym pewnie, z wielkim rumorem spadłem na podłogę. Okazało się, że była to metalowa beczka i gdy mocniej obciążylem jedną jej krawędź, po prostu się wywróciła. Zamarłem na chwilę w bezruchu, nasłuchując co będzie dalej. Byłem przekonany, że hałas obudził nie tylko oficera dyżurnego, ale co najmniej połowę śpiących w budynku kolegów. Nikt jednak nie nadchodził, cisza panowała dalej, zatem i ja wybrałem się w dalszą drogę. Pokonałem schody, korytarz i prześlizgnąłem się pod oknem dyżurki. Znalazłem się w łóżku. Koledzy chrapali, inni wzdychali, a i mnie szybko wziął w objęcia Morfeusz.

Rano o 7.00. pobudka, pukanie do drzwi i wchodzi zawsze poważny, z paskiem pod brodą Pan Tadeusz. Czujnie się rozgląda i pyta: "Który z panów wrócił dziś do internatu w nocy?" Zaspasane buzie kolegów świadczyły o niewinności. Wszyscy już po całkowitym rozbudzeniu przekonują pana dyżurnego o potwornym nieporozumieniu, że na pewno to nie ta sala, że my jak niewinne dzieciątka położyliśmy się wczoraj o 22.00. do łóżek, za co dajemy sobie uciąć... prawie wszystko. Pan Tadeusz zdecydowanie, ale spokojnie powtórzył pytanie. Ku mojemu zdziwieniu podchodzi do mnie i pyta: "A pan, panie poruczniku?" Nie zdążyłem otworzyć ust, gdy moi przyjaciele mówią: "Panie Tadeuszu, kolega pierwszy położył się wczoraj spać, a w ogóle to on jest straszny śpioch i prawie nic innego nie robi, tylko śpi."

Dyskusja zaczęła nabierać rumieńców, kiedy mocno już zirytowany oficer dyżurny, lekko się jękając prosi: "Czy mógłby pan się nieco podnieść i zobaczyć chodnik obok i ślady na podłodze?"

Tak sprawa się rypla, okazało się, że beczka, którą wczoraj wywróciłem w ubikacji była pełna chloru, białego pudru, który przylepiony do zelówki obuwia pozostawił wyraźne ślady każdego mojego kroku. Pan Tadeusz dał się w końcu jakoś przekonać, że na pewno był to jakiś kosmita, a może duch albo ufoludek. Tak czy inaczej za dwa dni na zbiórce ogólnej musiałem mu zaprezentować trzy gazetki ścienne.

Ptaszek V

Humor bez granic...



- Kto to jest ten czarny?
- Janek, Ruski, Janow?
- Nie Ruski, ten z Persji, a ten - to Persjanow.

Anegota stara jak lotnictwo

W kawiarni powiedzmy osiedle "Pekin" spotyka się dwóch lotników, starych kumpli. Jeden opalony, wypoczęty akurat po kondycji w Mrągowie, wymieniają uwagi, wrażenia ze swoich kondycyjnych przeżyć i wojaży.

- *Wiesz spędziłem tam wspaniale czas, komendant zafundował nam nawet wycieczkę do Puszczy Piskiej.*

- *Stary apropo puszcza, spotkałem wczoraj w tej właśnie kawiarni twoją żonę.*

Motto

I ten komendant to ci smakosz
Mało rzecz świnił, ale wieprzył
Jadał korzenie, gadał także
I pełną garścią mową wieprzył.

Gdzieś w Siemirowicach po poworcie z...



- Chcesz mieć braciszka?
- Poczekaj, aż tata wypocznie po kondycji.

.....

- Pani Miro, to mięso po prostu śmierdzi.
- Proszę się nie denerwować, zaraz włączę wentylator.

Parafrazy WOSzK-owskie

Kobiety są jak słonie,
Lubię na nie patrzeć,
ale nie chciałbym ich posiadać.

Zenon Fisch

Kobiety są jak konie, lubię na nie patrzeć i lubię dosiadać.

Anonim

Szczęśliwy jest naród, którym rządzą mądre kobiety, ale czy takie są?

Anonim

Nieszczęśliwy jest naród, którym rządzą kobiety.

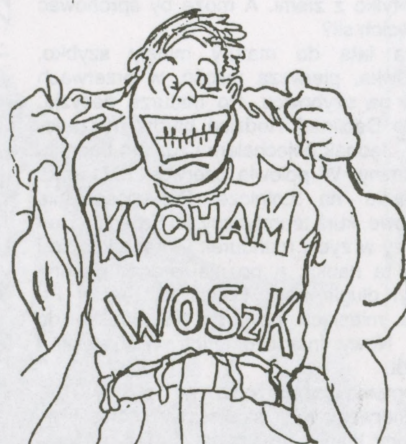
Mahomet

.....



RODACY:

Powtórzcie stare hasło:
Polsce potrzebne jest mydło,
ciągle drogie jest masło,
a tanie kropidło.



PRZEPIJEMY

Przepijemy naszej babci domek mały, domek mały, domek mały, i kalosze, i bambosze, i sandały. Jeszcze dziś, jeszcze dziś, jeszcze dziś.

Przepijemy naszej babci majty w kratę, majty w kratę, majty w kratę, Takie duże, flanelowe i włochate. Jeszcze dziś, jeszcze dziś, jeszcze dziś.

Przepijemy naszej babci pieska, kotka, pieska, kotka, pieska, kotka, I zostanie naszej babci tylko cnotka, Jeszcze dziś, jeszcze dziś, jeszcze dziś.

Przepijemy naszej babci złote zęby, złote zęby, złote zęby, I zrobimy naszej babci d.... z gęby, Jeszcze dziś, jeszcze dziś, jeszcze dziś.

Przepijemy naszej babci wszystko w domu, wszystko w domu, wszystko w domu, Przepijemy naszą babcię po kryjomu, Jeszcze dziś, jeszcze dziś, jeszcze dziś.

Przepijemy naszej babci domek śliczny, domek śliczny, domek śliczny, I zrobimy z tego domku dom publiczny, Jeszcze dziś, jeszcze dziś, jeszcze dziś.

PIEŚŃ LOTNIKÓW

Słowa: Kazimierz Winkler 1950 rok

Klucz lotniczy mknąc wysoko
Wszystkim serca otwiera na oścież
I w sercach jak motorów rytm rośnie
Coraz szerzej i mocniej Pokój.

Wspaniały start Nowej Huty
Traktory ruszające w przyszłość
Zmieniają w ziarno i beton
Niedawne wątle sny
Fabryki, Warszawa i młode
Rosnące w siły lotnictwo
Toczą się w potężny planu
sześćdziesięcioletni rytm.

Wszelkie podobieństwo osób było celowe i zamierzone. Wszelkie protesty i sprostowania będą uwzględnione w następnym wydaniu "AWIATORA z Mrągowa", za ... 35 lat. Przedruk artykułów lub grafiki wyłącznie za zgodą redakcji. Do użytku wewnętrznego. Projekt i skład: Agencja "TRAF" Mrągowo, tel. 65 40.

Smacznie i zdrowo w WOSzK Mragowo

dok. ze str. 7

Bogata oferta dzisiejszego rynku producentów żywności umożliwia pełne urozmaicenie oferowanych posiłków, dla których jedyną barierą jest wysokość dziennej normy budżetowej.

Planowanie żywienia to domena naszej dietetyczki pani Bogusławy Jarki, która dobierając odpowiednie produkty spożywcze, układa i dostosowuje poszczególne zestawy jadłospisów do wymagań i upodobań lotników.

Jedną z form propagujących zasady racjonalnego żywienia są zapoczątkowane w Ośrodku degustacje i pokazy nowych potraw i produktów prezentowane konsumentom w stołówce. Pozwala to na dobór i zastosowanie takich artykułów, które w czasie pre-

zentacji zyskały pozytywną opinię żywionych lotników i są powszechnie uznane za najwartościowsze z punktu widzenia fizjologii żywienia.

Dlatego też w naszych jadłospisach znajdują się coraz częściej takie produkty, jak: soja, kukurydza, kielki zbożowe, mieszanki zbożowo - owocowe "musli", pieczywo razowe, naturalne przetwory mleczne itp. W szerokim asortymencie wprowadzamy potrawy i wyroby drobiowe, rybne, mięsno - warzywne. Obok typowych wyrobów garmażeryjnych produkcją objęto tak zwane potrawy "domowe", jak różnego rodzaju placki, pyzy, pierogi i naleśniki, których walory smakowe i jakościowe są niejednokrotnie wyższe od podobnych półproduktów dostępnych obecnie na rynku. Świeże owoce i warzywa, soki i

napoje owocowe, sałatki są nieodłącznym elementem każdego jadłospisu. Zupełnie wyeliminowano z procesu technologicznego tłuszcze zwierzęce, zastępując je roślinnymi.

Dopracowane są również sposoby przyrządzania potraw, oparte na indywidualnych tajnikach sztuki kulinarnej personelu produkcyjnego, nadając potrawom specyficzny i oryginalny smak, na przykład: kotlet a'la Jolka, schab a'la Marysia, szczupak na Kaziny sposób.

Przysmaki trafiają w końcu na stoły konsumentów. W estetycznie urządzonej stołówce piękne panie kelnerki uwijają się między stolikami. Puste talerze i uśmiechnięte twarze skłaniają stołowników do kolejnych wpisów w "Książce skarg i wniosków".

mjr Zbigniew Wasilewski

Urodzony na trzecim zakręcie

Urodziłem się 20 czerwca 1952 roku w Łodzi. I dopiero po 15 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 dla mnie wtedy regularnością wykonywał w pogodne dni zakręt nad moim domem. Wszyscy moi rówieśnicy byli tym zachwyceni i każdy z nas niejednokrotnie wyobrażał sobie, że jest pilotem. Ale jak naprawdę nim zostać? Szkoła Podstawowa - więc pierwsze latające taksówki, potem zwiżane ze złotką czekolady i wypełnione siarką z zapalek rakiety. Pierwsza spalona rakietą firanka i uwagi ojca na ten temat. Chwyć! Ojciec zgodził się, że chłopak musi tam coś budować, niech więc idzie do modelarni, to przynajmniej domu nie spali. W latach 60 - tych modelarnie były dosłownie wszędzie. Tam też chłopcy gładzili, pitowali, cięli wszystko, co tylko nadawało się do pomniejszania i zbudowania.

W 1967 roku koniec podstawówki, nowa góra na drodze życiowej - ogólniak. Aeroklub ogłasza nabór na kurs szybowcowy. Muszę mieć zgodę rodziców. A oni na to: on zwariował, on się zabije, on nie ma zdrowia. Ale młody chłopak potrafi być uparty. W końcu ojciec powiedział, by dać mi w końcu tę karteczkę ze zgodą. Miał nadzieję, że gdzieś tam w trakcie odpadnę.

Początek listopada. Zebrano nas wszystkich chętnych w budynku w Aeroklubu na ul. Piotrkowskiej, gdzie miały odbywać się zajęcia teoretyczne. Było nas około 60 osób, ale ciągle nas ubywało. Pod koniec marca zostao nas 14, w tym 2 dziewczyny.

Potem ćwiczenia na chwiejnicy. Po raz pierwszy kabina CZAPLI zamyka się. Tarczowy daje znak, wyciągarka rusza, szybowiec sterowany przez instruktora unosi się bardzo stromo w górę, aby następnie oddać dziób w dół. Na komendę instruktora wyczepiam linę wyciągarki i pierwszy w życiu zakręt w lewo. Szybowiec pochyla się na skrzydło, ja zaś staram się zachować pion swoim ciałem. I tak jeden dzień w tygodniu do połowy czerwca, kiedy to aeroklub za-

fundował nam obóz stacyjny na lotnisku. Gdy jest pogoda, wstajemy o godz. 5.00., zajęcia, drugie śniadanie i spanie do godz. 15.00. Następnie obiad i do latania. Kolacja po zachodzie słońca i spanie. Po tygodniu takiej pracy nie wiem, czy wstanę dziś, czy jutro. Młody, napalony organizm wiele wytrzyma.

W końcu ten wielki dzień. Do drugiej kabiny wsiada Szef Szkolenia Aeroklubu. 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 4 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. 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?

Dwa lata do matury minęły szybko, studniówka, pierwsza miłość, w przerwach latania na szybowcu. Po maturze decyżja: "Idę do Dębłina." Rodzice bardzo niezadowoleni. Jednak pojechałem i zdałem badania i egzaminy. W połowie czerwca 1971 roku skierownie na Lotnicze Przystosowanie Wojskowe, kurs teoretyczny do Krosna. Tam pierwszy w życiu mundur i furażerka. No i znowu ta nauka, a po niej uroczyste ciemne włosy i długie nogi. Pełnia szczęścia! Po półtora miesiąca powrót na lotnisko do Łodzi. Nowy instruktor Piotr Wiśniewski i samolot.

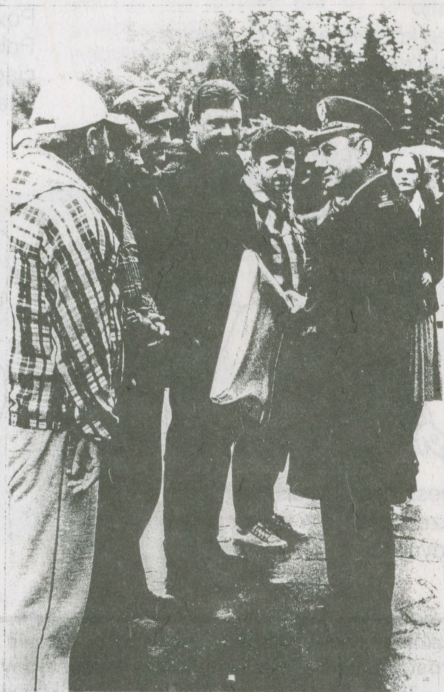
W moich oczach potężny i piękny TS-8 BIS. Pierwszy lot i słowa instruktora: "Ten czerwony komin zapamiętaj, to jest miejsce trzeciego zakrętu, który decyduje o prawidłowym lądowaniu". A po miesiącu pierwszy raz druga kabina BIESA jest pusta. Dzieciaki tak jak ja kiedyś z ziemi widzą samolot, który skręca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

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

I wielki czarny cień. Kolega, z którym znałem się trzy lata i mieszkałem na jednej sali nie wraca ze strefy, z której ja przed chwilą wróciłem. Pierwszy lotniczy pogrzeb. Ale latamy dalej.

Czas szybko leci. Promocja i bal oficerski. Po dwóch latach szkolenie i samolot IŁ-14. W międzyczasie zakładam rodzinę, dostaję nowe mieszkanie. No i oczywiście kolejne szkolenie. Tym razem na samolot AN-26. W tych latach w Polsce to coś wspaniałego! Tak wspaniałego, że do tej pory nie mogę się z nim rozstać.

Tomasz Piguła
Mragowo 19.03.1996r.



Nowy komendant WOSzK (sierpień 1984 r.).