Andrzej Pazio

JESZCZE TROCHĘ PAMIĘTAM!

(Wspomnienia kursanta III turnusu CSIS)

Warszawa – Żar, sierpień 2007 roku.

Copyright by Andrzej Pazio

Kopia na prawach rękopisu, przeznaczona dla użytku przez członków
TOWARZYSTWA MIŁOŚNIKÓW GSS ŻAR oraz ABSOLWENTÓW CSIS i CWIS.
Powielanie i publikowanie tylko za zgodą autora.

Andrzej Pazio

JESZCZE TROCHĘ PAMIĘTAM!

(Wspomnienia kursanta III turnusu CSIS)

Jeszcze trochę pamiętam, mimo że od III turnusu Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych w Aleksandrowicach, którego byłem kursantem, minęło już 56 lat. Zacierają się już w mej pamięci niektóre szczegóły wydarzeń, przede wszystkim daty, i niektóre wydarzenia, twarze i nazwiska kolegów, którzy szkolenia nie ukończyli oraz niektórych wykładowców i instruktorów. Ale pamiętam niepowtarzalną atmosferę Szkoły, specyficzne obyczaje, zaangażowanie wykładowców i instruktorów, niesforne psikusy, które my kursanci wyprawialiśmy, odreagowując rygory wojskowej dyscypliny nam narzuconej i obowiązującej wówczas postawy politycznej, której sztuczność mimo młodego wieku i braku doświadczenia życiowego odczuwaliśmy. Pozostało to i pozostanie w mej pamięci na zawsze. Wszyscy byliśmy entuzjastami szybownictwa i lotnictwa w ogóle, a dla spełnienia tej młodzieńczej fascynacji należało nie przejmować się tymi „drobiazgami" i przyjmować je z humorem.

Wielu z kolegów już nie ma wśród nas. Przejrzałem listę polskich uczestników naszego III turnusu[1] i policzyłem, że z ogólnej liczby tych, którzy ukończyli szkolenie – 28 (wraz eksternami) dziewięciu z nas zmarło śmiercią naturalną, a czterech zginęło w wypadkach lotniczych. Z siedmioma kolegami straciliśmy kontakt – ich losy nie są nam znane, mimo prób nawiązania z nimi kontaktu za pośrednictwem jednostek lotniczych, w których ostatnio pracowali.

Moja przygoda z CSIS zaczęła się pewnego zimowego i mroźnego poranka w lutym 1951 roku. Wraz z Tadeuszem Kernem(†)[2] i Jarosławem Rębowskim(†) dotarliśmy z Łodzi do Aleksandrowic, gdzie w internacie Szkoły powitali nas wrocławiacy: Jurek Blitz(†) i Tadek Popiel(†). Po tym powitaniu poznawaliśmy nowych kolegów, przybyłych przed nami i dojeżdżających po nas. Padały pytania o macierzysty aeroklub, wspólnych znajomych i o to, co tak bardzo było ważne, o zaawansowanie w lataniu szybowcowym.

Okazało się, że najbardziej zaawansowani z nas, posiadacze Srebrnej Odznaki Szybowcowej, to Jurek Blitz, który zyskał przydomek „Picuś", Leon Bodnar(†) z Krakowa, najstarszy z nas i już żonaty, do którego od razu przylgnął przydomek „Tato" i Olgierd Paszyc(†) z Katowic. Pozostali z nas legitymowali się różnym zaawansowaniem: od II stopnia wyszkolenia szybowcowego[3] do III stopnia wyszkolenia[4]. Ja ze swym III stopniem, ukończonym kursem lotów holowanych za samolotem, uzyskanym w r. 1950 na Żarze warunkiem czasowym do Srebrnej Odznaki oraz wylaszowaniem na szybowiec wyczynowy (OLIMPIA), mieściłem się pod względem zaawansowania w górnej połówce ogółu kursantów. Jarek Rębowski miał podobne zaawansowanie formalne, co ja, ale znacznie więcej godzin wylatanych na szybowcach. O ile pamiętam, Tadek Kern był zaawansowany w szkoleniu do III stopnia – miał za sobą loty termiczne przy starcie z wyciągarki.

Wśród nas pojawiła się też koleżanka, Benigna Ziemkowska, zdrobniale Benia, drobniutka i bardzo urodziwa, w której niemal wszyscy podkochiwaliśmy się, co niektórzy objawiali szczególną usłużnością, a inni udawaną obojętnością. A jej serce zdobył warszawiak, nasz kolega, kursant Andrzej Koskowski(†), który ten podbój zakończył małżeństwem z nią.

Okazało się, że Edmund Łączek kończył w r. 1945 pierwszą klasę gimnazjum w tej samej szkole co ja – Gimnazjum i Liceum im. T. Chałubińskiego w Radomiu a Antoni Wróbel był w tym samym czasie uczniem pierwszej klasy gimnazjalnej w Gimnazjum i Liceum im. J. Kochanowskiego w Radomiu. Obie szkoły mieściły się w tym samym gmachu, częściowo zniszczonym przez działania wojenne. Było co wspominać.

Gdy już skończył się zjazd kursantów, na specjalnej odprawie z Komendą i kadrą Szkoły zapoznano nas z programem szkolenia i rygorami organizacyjnymi Szkoły. Poznaliśmy komendanta kpt. Stanisława

---

[1] Chodzi o listę uczestników szkolenia w CSIS i CWIS zamieszczoną w książce Adama Skarbińskiego Pt. „Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932 – 2000", wydanej przez Urząd Miejski w Bielsku-Białej w r. 2002, w rozdziale XV na str. 324 i 325.

[2] Ten znak: (†) stawiam po nazwisku nieżyjącego kolegi albo innej osoby, jeżeli wymieniam je po raz pierwszy.

[3] II stopień wyszkolenia szybowcowego otrzymywał pilot szybowcowy (pojęcie: uczeń-pilot wówczas nie było jeszcze upowszechnione w szybownictwie) po wykonaniu od 40 – 80 lotów ślizgowych na szybowcu szkolnym (SG-38 a później ABC), za wyciągarką lub z lin gumowych oraz kilku lotów również ślizgowych na szybowcu przejściowym (SALAMANDRA) albo treningowym (JEŻYK lub KOMAR).

[4] III stopień wyszkolenia szybowcowego, otrzymywał pilot szybowcowy po wykonaniu co najmniej 8 godz. lotów żaglowych, termicznych lub zboczowych.

Fedyszyna(†), jego zastępcę ds. politycznych por. Jana Nowaka, kierownika wyszkolenia inst. Jerzego Derkowskiego (CSIS 1) oraz instruktorów: Andrzeja Rakowskiego(†), Leona Sztukę(†) i Jana Winczo (wszyscy CSIS 2). Wybraliśmy spośród nas szefa eskadry i jego zastępcę a wybór ten został następnie zatwierdzony pierwszym rozkazem dziennym Komendanta. Szefowie zmieniali się. O ile dobrze pamiętam funkcje te pełnili Jerzy Martyniec i Jarosław Rębowski a także chyba również inni koledzy w różnych okresach.

Program szkolenia obejmował wszystkie przedmioty lotniczej teorii, jak na kursach teoretycznych dla kandydatów na pilotów tylko w bardzo rozszerzonym zakresie oraz uzupełniające zajęcia z matematyki (algebra i trygonometria) i fizyki (głównie mechanika), psychologię, pedagogikę, metodykę i organizację szkolenia szybowcowego. Był też uzupełniony jak wszystkie zawodowe szkolenia w owym okresie „nauką o społeczeństwie" zwaną potocznie „polwychem"[5]. Miały być też prowadzone zajęcia praktyczne z przysposobienia wojskowego (musztra, salutowanie, meldowanie i wojskowy savoir-vivre).

W trakcie szkolenia praktycznego w Lisich Kątach mieliśmy wszyscy uzyskać IV stopień wyszkolenia[6], odbyć nadzorowaną praktykę instruktorską w szkołach szybowcowych podczas szkolenia uczniów do II stopnia, zapoznać się z lotami górskimi na Żarze i przejść podstawowe szkolenie spadochronowe.

Organizacja naszego codziennego życia była wzorowana na rygorze wojskowym. Szczegółowy rozkład dnia był wywieszony na tablicy ogłoszeń i uzupełniany rozkładem zajęć teoretycznych. Odpowiedzialnym za przestrzeganie rozkładu dnia był kursant dyżurny a nadzór nad nim sprawowali: szef eskadry, jego zastępca i instruktor dyżurny. Dzień zaczynał się od pobudki (godz. 06.00) i gimnastyki na świeżym powietrzu, później była toaleta poranna i ścielenie łóżek. Po śniadaniu była prasówka z obowiązkową pochwałą socjalizmu i krytyką imperializmu i 6 godzin lekcyjnych (po 45 min.) do obiadu. Po obiedzie był czas na odpoczynek i naukę własną oraz zajęcia świetlicowe. Po kolacji czas wolny i na zakończenie dnia apel z odczytaniem rozkazu dziennego przez kursanta dyżurnego. Później już tylko toaleta wieczorna i cisza nocna.

Już w pierwszych dniach podczas odczytywania rozkazu przez kursanta Chrupę, zwanego „Chrupcią" doszło do komicznego wydarzenia. Chrupcia zacinał się w mowie, więc głośne i płynne czytanie rozkazu sprawiało mu spore trudności, tym bardziej, że czynił to pierwszy raz. Dukając i zacinając się, dobrnął do ostatniego przed podpisem wiersza stanu żywionych i tu zaciął się na dobre:

- *„ppee.....rrrss...oooneel ku... ku... ku... "* i już zupełnie płynnie:

- *„kurwa mać, kuchenny – trzy!"* po czym do końca czytał rozkaz bez zacięć.

Ryknęliśmy gromkim śmiechem, nie wyłączając instruktora dyżurnego (chyba Jasia Winczo), na co Chrupcia zareagował już prawie dla niego normalnie:

- *„Z czeee..ggoo śsię śśmiee...jeecie, kurwa?!"* i sam wybuchnął śmiechem, w czym nie zacinał się zupełnie.

Na wszystkie posiłki do stołówki odległej od internatu o ok. 200 m chodziliśmy czwórkami w kolumnie, ze śpiewem i tak samo wracaliśmy.

Teoria zaczęła się od powtórkowych lekcji z matematyki z Piotrem Mynarskim(†), pilotem szybowcowym, doświadczalnym SZD i belfrem Liceum Lotniczego w Bielsku-Białej oraz z fizyki z mgr inż. Justynem Sandauerem, konstruktorem z SZD. Obaj wykładowcy okazali się nie tylko świetnymi znawcami swych przedmiotów ale także doskonałymi nauczycielami. Miałem okazję wypełnić braki wiedzy z matematyki, spowodowane niezbyt dobrymi umiejętnościami dydaktycznymi mojego nauczyciela w ostatniej klasie liceum, no i co bliższe prawdy, moimi wycieczkami na lotnisko podczas roku szkolnego, a wykłady z fizyki i rozmowy w przerwach z wykładowcą dały mi inne spojrzenie na mechanikę, którą, jak mi się wydawało, opanowałem nieźle w liceum. Wielu kolegów miało spore braki w wykształceniu i przyśpieszony kurs z tych dwu przedmiotów ścisłych sprawiał im wiele trudności. Powstały więc kółka samokształceniowe z tych przedmiotów. Na Jarka Rębowskiego, który okazał się niezłym matematykiem spadł obowiązek pomagania słabszym kolegom w opanowaniu zawiłości algebry i trygonometrii a mnie przypadło w udziale prowadzenie korepetycji z fizyki.

---

[5] Żargonowy skrót obiegowej nazwy: „polityczne wychowanie".

[6] IV stopień wyszkolenia szybowcowego obejmował uzyskanie Srebrnej Odznaki Szybowcowej, ukończenie szkolenia w lotach holowanych za samolotem, w akrobacji podstawowej i pilotażu według przyrządów bez widoczności.

Matematyka i fizyka była przeplatana zajęciami z „polwychu” i musztrą, prowadzonymi przez por. Nowaka, który usiłował wtłoczyć z marnym skutkiem do naszych głów, zaprogramowanych na szybownictwo, podstawy ekonomii politycznej, na których chyba nie bardzo sam się wyznawał, oraz wyćwiczyć nasz krok defiladowy do poziomu kompanii honorowej WP, co nie budziło w nas entuzjazmu, a nie sprzyjało temu nasze umundurowanie. Ubrani byliśmy w letnie junackie mundury, odziedziczone po POSP[7], nakrycie głowy stanowiła drelichowa furażerka a naszym wierzchnim okryciem był cud mody męskiej – krótki, nie sięgający nawet do kolan, płaszcz luźny w pasie, do którego nie wydano nam pasa. Wszystko było w kolorze stalowym. Wyglądaliśmy w tym jak gromada jeńców wojennych z Luftwaffe. Prosiliśmy więc Komendę CSIS o wydanie nam pasów, aby nieco poprawić nasz wygląd. Niestety pasów w magazynie nie było a Komendant pocieszał nas, że z punktu widzenia mody wojskowej wyglądamy całkiem przyzwoicie, ponieważ nasze wierzchnie okrycie przypomina luźny trencz (a może frencz?) oficerski. Nie uspokoiło to nas, ponieważ przy każdym wyjściu poza teren szkoły nasz wygląd był przedmiotem zainteresowania osób płci odmiennej w każdym wieku, od małych dziewczynek począwszy a na starszych paniach skończywszy, które spoglądały na nas z wyraźną dezaprobatą a czasem zupełnie kpiąco.

No i zdarzył się szczęśliwy dla nas przypadek. Podczas przerwy poobiedniej, kilku z nas, w tym szefowie eskadry, wracało z ze sklepu Gminnej Spółdzielni w pobliskiej Wapiennicy po zakupie papierosów. Gdy zbliżyliśmy się do bramy lotniska Aleksandrowice, dostrzegliśmy na przestanku autobusowym obu członków naszej Komendy, w eleganckich oficerskich mundurach, oczekujących na autobus miejski w otoczeniu innych ludzi. Lekcje musztry i wojskowego savoir-vivre nie poszły na marne. Przyjęliśmy dwójkowy szyk wojskowy i na sześć kroków przed dojściem do naszych przełożonych, na komendę jednego z nas rozpoczęliśmy salutowanie i marsz krokiem defiladowym. Nasze luźne „trencze oficerskie” dziwacznie powiewały na wietrze a energiczny nasz krok wspomagał ten tekstylny pląs. Obaj oficerowie oddali nam honory, ale mieli nietęgie miny. Cyrk ów zakończyliśmy po minięciu trzema krokami obu nieco zbulwersowanych naszych przełożonych. Incydent ten pozostał bez komentarzy i ostatecznie zakończył autorytatywne gadki na temat elegancji krótkich trenczy oficerskich, a kilka dni później wezwano nas do magazynu i wydano nam pasy, oczywiście „główne”, bo wojskowe nazewnictwo obficie operowało przymiotnikami. Przestaliśmy wyglądać jak jeńcy z Luftwaffe.

Gdy powtórka z matematyki i fizyki dobiegała końca, rozpoczęły się przedmioty lotnicze i instruktorskie.

Wykładowcą teorii lotu (aerodynamiki i mechaniki lotu) był mgr inż. Władysław Nowakowski(†), konstruktor pierwszego powojennego szybowca wyczynowego IS-1 SĘP. Wprowadzał on nas w tajniki tego przedmiotu, których wielu z nas nie spodziewało się. To było o wiele więcej niż prawo Bernouli’ego oraz rozkłady sił w locie ślizgowym, prostym i w zakręcie, co wykładano na kursach szybowcowych w aeroklubach. Poznaliśmy mechanizm powstawania sił aerodynamicznych oraz zmian ich wielkości i kierunku, łącznie z zagadnieniami podobieństwa aerodynamicznego (liczba Reynolds’a) oraz charakterystykami cech poszczególnych rodzajów profilów lotniczych w tym laminarnego. Po aerodynamice przyszła kolej na zagadnienia mechaniki lotu. Zostały omówione układy sił i momentów działających na szybowiec w różnych rodzajach i fazach lotu, współczynniki obciążenia dopuszczalnego, obwiednia wyrwania, oraz zjawiska występujące przy przekroczeniu prędkości dopuszczalnej. Inż. Nowakowskich wprowadził nas w szczegóły problemów stateczności i sterowności. Wykładowca operował nie tylko prostymi fizykalnymi wyjaśnieniami zjawisk, ale także uproszczonymi wzorami matematycznymi, co niektórym z nas spędzało sen z oczu, ale Jarkowi Rębowskiemu, z jego matematycznym pomyślunkiem, było ułatwieniem – kluczem do zrozumienia problemów.

Równolegle inż. Józef Niespał(†) prowadził zajęcia z budowy szybowców. Do tych zajęć sala wykładowa była zastawiania szkieletami elementów szybowców różnych typów. Wykładowca chodził po sali wędrując od eksponatu do eksponatu, co powodowało częste jego kolizje z nimi. Ożywiało to zajęcia, ale nie przeszkadzało realizacji ich idei – przedstawieniu schematu przenoszenia sił działających na szybowiec przez poszczególne jego elementy. Inż. Niespał wodząc ręką po szkieletach elementów szybowca demonstrował przenoszenie obciążeń, tak żywo i plastycznie, że siły stawały się niemal widoczne. Zaczynaliśmy pojmować znaczenie nie tylko poszczególnych, większych elementów konstrukcyjnych, jak żeberka i wręgi ale niemal każdego wykrzyżowania, ukośnika i każdej laszki. Przedstawił nam odporność całego szybowca i jego elementów na siły aerodynamiczne i brak odporności elementów nośnych na mechaniczne siły skupione. Wyjaśniał nam kiedy i jakie uszkodzenia struktury szybowca zagrażają

[7] Powszechna Organizacja „SŁUŻBA POLSCE”.

bezpieczeństwu lotu.

Stopniowo w miarę wysłuchiwania wykładów inżynierów Nowakowskiego i Niespała oraz po burzliwych dyskusjach na nauce własnej większość z nas zaczęła sobie wyobrażać, jakie działają i jak się zmieniają siły i momenty w każdym stanie lotu i w każdym manewrze oraz jak nimi jest obciążana konstrukcja szybowca. W ten sposób kształtowała się w naszej świadomości teoretyczna podstawa do formułowania zasad pilotażu, wynikających z rzetelnej wiedzy lotniczej. W niebyt odchodziły „kuchenne ale niezawodne (?)" recepty na pilotaż i dyskusje zwolenników tych recept w rodzaju polemiki o tym, czy w locie holowanym należy sterować samymi lotkami blokując w neutrum ster kierunku czy też samym sterem kierunku. Ginął podział na zwolenników „przycierania" i „podwieszania" szybowca do lądowania oraz zwolenników wykonywania zakrętów „samą nogą" albo „samą lotką", ponieważ oczywiste stało się, co to jest moment kierunkowy lotek, jak wpływa na przebieg sterowania w poszczególnych fazach zakrętu i jak należy mu przeciwdziałać w zakrętach i wykorzystywać go w ślizgu na skrzydło. Tak zwana „zamiana sterów" przestała być niewyjaśnionym, tajemniczym zjawiskiem, gdy do nas dotarło, że jest to zamiana pozorna.

Pewnego dnia pojawił się w CSIS mgr Władysław Parczewski(†). Początkowo wydawał się nam z wyglądu oschłym teoretykiem, mimo że wiedzieliśmy o jego udziale w charakterze pasażera w rekordowym locie falowym Andrzeja Brzuski. Ale już na pierwszych godzinach zajęć okazało się, że o meteorologii mówi niezwykle ciekawie a o meteorologii szybowcowej również z pasją. Był wspaniałym dydaktykiem. Wykład prowadził prostym zrozumiałym językiem, krótkimi zdaniami wyjaśniając mechanizmy zjawisk pogodowych. Jego wykłady można była łatwo notować, ponieważ ilustrował je doskonałymi, czytelnymi, schematycznymi rysunkami a zasadnicze tezy wypisywał w punktach na tablicy bardzo czytelnie. A czynił to tak, że nie zauważaliśmy, iż czasem odwraca się do nas tyłem, aby coś na tablicy napisać lub narysować. Układy ciśnienia atmosferycznego i fronty mas powietrza przestały być dla nas czarną magią. Zrozumieliśmy mechanizmy powstawania ruchów powietrza, w tym różnych rodzajów prądów pionowych wykorzystywanych w lotach szybowcowych. Zaczęliśmy patrzyć w niebo, rozumieć „mowę" chmur, dostrzegając, co jest ważne dla własnego prognozowania pogody. Od mgr Parczewskiego otrzymaliśmy wiele cennych wskazówek takiego prywatnego przewidywania pogody nie tylko dla potrzeb lotów szybowcowych. Niemal wszyscy przed rozpoczęciem nauki w CSIS uczyliśmy się z doskonałych broszurek autorstwa mgr Parczewskiego, ale dopiero jego żywe wykłady nauczyły nas jak korzystać w praktyce z książkowej wiedzy meteorologicznej.

Wiedzę o przyrządach pokładowych przekazał nam inż. Marian Gracz. Mgr Czesław Golański(†) w cyklu wykładów o prawie lotniczym uporządkował naszą wiedzę z tego przedmiotu, tak powierzchownie na ogół traktowaną na kursach teoretycznych w aeroklubach. Dowiedzieliśmy się o prawie lotniczym międzynarodowym, konwencji chicagowskiej ICAO, o międzynarodowej organizacji sportów lotniczych FAI oraz o polskim prawie lotniczym, wówczas wywodzącym się z rozporządzenia Prezydenta RP z roku 1928. Nie staliśmy się po tych zajęciach lotniczymi prawnikami, ale zrozumieliśmy, że działalność lotnicza podlega rygorom państwowym i międzynarodowym oraz, że te rygory należy szanować i do nich stosować się.

Zupełną nowością były dla nas przedmioty „instruktorskie": psychologia, dydaktyka oraz metodyka i organizacja szkolenia szybowcowego. Naczelnym „rabinem" tych przedmiotów, używając języka Janusza Meissnera(†), był mgr Włodzimierz Humen(†), zwany „Profesorem", który już w okresie przedwojennym rozpoczął badania nad procesem szkolenia podstawowego do kategorii A i B[8] i kontynuował je po wojnie. Jego badania zostały opisany w podręczniku pt. SZYBOWNICTWO, wydanym już po wojnie pod jego redakcją. Wykłady jego z psychologii i pedagogiki wprowadziły nas w podstawowe zagadnienia tych przedmiotów. Wykłady z metodyki szkolenia szybowcowego były natomiast powtórzeniem jego opracowań zamieszczonych w SZYBOWNICTWIE. Był autorem reformy szkolenia szybowcowego wprowadzającej stopnie wyszkolenia niezależnie od kategorii (A, B, C[9] i D[10]), omawiał z nami jej uzasadnienie. Był też zwolennikiem szkolenia podstawowego na szybowcach jednomiejscowych i zdecydowanym przeciwnikiem wprowadzenia szkolenia szybowcowego na szybowcach dwumiejscowych, które jak twierdził pozbawiłoby

[8] Kategorię A przyznawano szybownikowi po wykonaniu lotu prostego w czasie niemniejszym niż 30 sek. (odznaka z jedną mewką) a kategorię B (odznaka z dwoma mewkami), po wykonaniu lotu z zakrętami o 45^0 i 180^0 w czasie niemniejszym niż 60 sek.

[9] Kategoria C sportową (odznaka z trzema mewkami) przyznawano za wykonanie lotu żaglowego trwającego co najmniej 15 min powyżej miejsca startu z lin gumowych, albo powyżej wysokości odczepienia od liny wyciągarki albo od samolotu. Kategoria C urzędowa o niższych wymaganiach.

[10] Kategorię D przyznawano szybownikowi, który zdobył Srebrną Odznakę Szybowcową.

tak wyszkolonych pilotów indywidualności. Okazał się także wojującym przeciwnikiem stosowania dolnego zaczepu w lotach za wyciągarką.

Asystentem mgr Humena był instr. Jan Winczo, który prowadził z nami seminaria z psychologii i pedagogiki, przekładając wykłady mgr Humena na język zrozumiały dla nas, oraz omawiając praktyczne stosowanie wiedzy z tych przedmiotów w szkoleniu i wychowaniu lotniczym. Na tych seminariach prowadziliśmy ożywione dyskusje na te tematy, które w niedalekiej przyszłości były ważne dla naszej instruktorskiej działalności. Sposób prowadzenia wykładów przez mgr Humena nie sprzyjał prowadzeniu dyskusji. Wypowiadał się on w sposób autorytatywny, wykluczający odmienne poglądy. Instr. Winczo prowadził z nami także zajęcia z metodyki przygotowania naziemnego do lotów, przekazując nam zasady i praktyczne wskazówki, dotyczące instruktażu przed lotem i po lotach. Pod nadzorem Jasia przeprowadzaliśmy rozgrywki lotów na wszystkie ćwiczenia jednosterowego szkolenia podstawowego, łącznie z laszowaniem na SALAMANDRĘ lub szybowiec treningowy (JEŻYK albo KOMAR). Stanowiło to doskonałe przygotowanie do wykonywania czynności instruktora.

Już po wykładach mgr Humena pojawił się nowy, i jak się okazało, konkurencyjny „rabin" metodyki szkolenia – mjr Stanisław Tomaszewski(†), szef działu wyszkolenia Ligi Lotniczej. Do pracy w POSP przeszedł z funkcji oficera politycznego w OSL Dęblin, a następnie po przejęciu z tej organizacji szkolenia lotniczego przez Ligę Lotniczą pełnił w niej tę samą funkcję. Jego poglądy polityczne ukształtowała działalność w młodzieżówce KPP. Był entuzjastą socjalizmu jako ustroju przejściowego na drodze do komunizmu. Wierzył, że przyszłe pokolenia ten cel osiągną i starał się tę wiarę nam przekazać. Ale był też niepoprawnym entuzjastą szybownictwa, o którym wiadomości zdobywał sprytnie, jeżdżąc po aeroklubach i egzaminując zaawansowanych szybowników, ponieważ sama teoria książkowa mu nie wystarczała. Tą drogą zdobył niemałą wiedzę o szybownictwie, jego problemach i bolączkach, którą wykorzystywał w swej zawodowej działalności. Był zdecydowanym zwolennikiem upowszechnienia szkolenia i latania za wyciągarką i to z wykorzystaniem dolnego zaczepu, przyśpieszenia procesu szkolenia przez szkolenie od podstaw na dwusterze oraz przeniesienia szkolenia żaglowego do aeroklubów, z wykorzystaniem termiki, tak aby było dostępne „na co dzień" dla młodzieży bez kłopotliwego wyjeżdżania do górskich szkół żaglowych, gdzie znaczna część pobytu była oczekiwaniem na wiatr, często jałowym. Te jego pomysły były szybko wdrażane w życie i dawały pozytywne rezultaty. Pojawili się nowi, młodzi, zdolni wyczynowcy, szybko rosła lista zdobywców odznak szybowcowych i diamentów. Sam nie latał, jak przypuszczaliśmy z przyczyn zdrowotnych, ponieważ lotnictwo było jego pasją życiową. Wynikało z jego zaangażowanych emocjonalnie wypowiedzi.

Na swych zajęciach przedstawiał nam swoje koncepcje przyśpieszenia awansu szybowników do lotów termicznych i wyczynowych. Twierdził, że loty termiczne, wymagające wiedzy, inwencji i śmiałości decyzyjnej szybownika, są bardziej dla niego pożyteczne w przygotowaniu do lotów wyczynowych od „jałowego pędzlowania" zbocza. Ten niepozbawiony słuszności ale krańcowy pogląd wcielał w życie, zyskując sobie sojuszników, szczególnie wśród kadry instruktorskiej i działaczy aeroklubów nizinnych oraz przysparzając sobie przeciwników z szybowisk górskich. Istotną część swych zajęć poświęcił metodyce szkolenia na dwusterze. Sądzę, że źródłem jego całkiem niepowierzchownej wiedzy w tej dziedzinie, były nie tylko radzieckie podręczniki dla instruktorów lotniczych ale także dyskusje, które prowadził z doświadczonymi instruktorami samolotowymi, właśnie w trakcie egzaminów, które przed nim zdawali, dzieląc się z nim swym doświadczeniem. Wiedza, jaką nam wtedy przekazał, już wkrótce znalazła zastosowanie, gdy niektórzy z nas podjęli szkolenie podstawowe na dwusterowych ŻURAWIACH. Okazało się, że do tego trudnego zadania zostaliśmy nieźle mentalnie, teoretycznie i psychicznie przygotowani przez człowieka, który nie tylko nie był instruktorem, ale nawet jako pilot nigdy nie siedział za sterami szybowca, lecz posiadał niezwykłą wyobraźnię. Później okazało się, że zasady szkolenia na dwusterze, które nam przekazywał, wymagały korekty ze względu na specyfikę szybownictwa inną niż latania samolotowego, co jednak nie przekreślało ich wartości.

Wykłady mjr Tomaszewskiego były niezwykle żywe. Wypowiadał się w sposób emocjonalny. Bywało niekiedy śmiesznie, gdy w sprawie źródeł „recepty" na wyprowadzanie z korkociągu odsyłał nas zupełnie poważnie do Krótkiej Historii WKPB, podając nawet numer strony. Sprawdziliśmy – były tam jakieś ogólniki na temat posługiwania się nowoczesną techniką i przeciwdziałania zagrożeniom z jej strony, podlane sosem politycznym. Nie tylko nie tępił dyskusji, ale nawet sam ją inicjował, więc dyskutowaliśmy z nim, często ostro, jak „czekista z czekistą". Nawet jeżeli nie zgadzał się z naszymi wypowiedziami, to traktował je poważnie.

W trakcie wykładów teoretycznych do CSIS trafiła pięcioosobowa grupa Bułgarów. Wśród nich

wyróżniał się żywy, energiczny Lubow Ganczew – kierownik grupy. Natomiast Kirił Klisarski był jego przeciwieństwem. Flegmatyczny, spokojny i zrównoważony, pochodził podobno z arystokratycznej rodziny. Obaj wyróżniali się dobrym przygotowaniem teoretycznym i łatwością przyswajania wiedzy. Gorzej pod tym względem było z pozostałymi. Najstarszy z nich Stiepan Kostow od razu zyskał przydomek „Bambior". Tak mówił o sobie wspominając swe latanie podczas II wojny światowej w charakterze tylnego strzelca JUNKERSA bułgarskiego lotnictwa bombowego, sprzymierzonego z Luftwaffe. Peter Pietrow, najdrobniejszy z nich był doskonałym gimnastykiem, co przysporzyło mu uznanie i przydomek „Sprężyna". Najlepszy z polskich kursantów, pod tym względem, Bolek Spaczyński(†) z Bydgoszczy musiał uznać jego wyższość. Georgij Janakiew zadziwiał nas pewną męską cechą fizyczną, nad którą wypada rozpostrzeć zasłonę dyskrecji. Grupa ta niezwłocznie utworzyła kółko samokształceniowe, w której prym wiedli Ganczew i Klisarski ze względu na szybkie przyswajanie języka polskiego łącznie z lotniczą terminologią.

Pod koniec okresu szkolenia teoretycznego nadeszła hiobowa wieść. Lotnisko w Lisich Kątach, na którym mieliśmy latać, nie utwardziło się jeszcze po remoncie nawierzchni. Trwały pertraktacje z władzami wojskowymi na temat wykorzystania przez CSIS pobliskiego lotniska w Grudziądzu. Zdecydowano więc rozpocząć nasze latanie na lotnisku Aleksandrowice, wykorzystując sprzęt Aeroklubu Bielsko-Bialskiego i Szkoły Szybowcowej ŻAR. Przed lotami wysłano nas wszystkich na badania lotniczo-lekarskie do „Cebuli"[11], bez względu na to, kiedy te badania przechodziliśmy. Badania zostały przeprowadzone w tymczasowej siedzibie CIBLL w Otwocku koło Warszawy. Wśród tych niewielu, którzy na tych badaniach odpadli, znalazł się Ryszard Kasperek, który później wraz z bratem Stanisławem(†) należał do polskiej czołówki akrobatów samolotowych. Bardzo żałowaliśmy tej eliminacji, ponieważ Rysiek dał się poznać jako wspaniały kolega, imponujący spokojem i powagą oraz wyróżniał się dobrym opanowaniem teorii lotniczej. Został „odstrzelony" przez internistę, który zastępował płk dr Biebricha(†), bardziej tolerancyjnego dla lotników. Mogło to być spowodowane zmęczeniem po kilkugodzinnej nocnej podróży pociągiem z Bielska do Warszawy, która odbywaliśmy niemal całkowicie na stojąco.

Latanie zaczęliśmy na lotnisku Aleksandrowice, o ile dobrze pamiętam, w zależności od zaawansowania na SG-38, SALAMANDRZE i JEŻYKU. Wszyscy, latający na JEŻYKU, zapoznaliśmy się ze wzlotem za wyciągarką z wykorzystaniem dolnego zaczepu. Emocji było sporo, ponieważ byliśmy pod wrażeniem tego, co nam opowiadał o tym mgr Humen. Obyło się jednak bez zagrożeń, a start z wykorzystaniem dolnego zaczepu nie był tak trudny, jak nam Profesor to przedstawiał. Mieliśmy również okazję zapoznać się z lotami na IS-3 ABC. W porównaniu z SG-38 okazał się pilotażowo nieco toporny, mniej „nośny" (odczuwalne większe opadanie własne i mniejsza doskonałość)[12]. Lataliśmy również za samolotem na JEŻYKACH. Koledzy, którzy nie mieli ukończonego kursu holu zaczynali te loty z instruktorem na poniemieckim szybowcu dwusterowym Gö-4 GÖVIER z miejscami pilotów obok siebie. Całe to latanie miało charakter ślizgowy i było uciążliwe ponieważ lotnisko Aleksandrowice nie wyschło jeszcze po wiosennych roztopach. W miejscu startu i lądowania oraz na drodze ręcznego ściągania liny wyciągarki znikała nawierzchnia trawiasta i zamiast niej pojawiały się kałuże rozdeptanego błota, utrudniającego nasze naziemne operacje. Ręczne ściąganie liny wyciągarkowej, ciężkie w normalnych warunkach stawało się katorgą. Ale nawet to ślizgowe latanie, okupione ciężką pracą, było bliższe naszych marzeń niż wykłady teoretyczne. Z ulgą przyjęliśmy wiadomość o końcu tej mordęgi i wyjeździe do Lisich Kątów, gdzie mieliśmy kwaterować i z skąd mieliśmy jeździć na latanie do Grudziądza.

Podróż koleją odbyła się z kilkoma przesiadkami bez większych przygód, jeżeli nie liczyć zgubienia się dwóch Bułgarów (Kostow i Pietrow), którzy dotarli do Lisich Kątów z jednodniowym opóźnieniem przy życzliwej pomocy Milicji Obywatelskiej i dobrych ludzi. Zostaliśmy zakwaterowani w drewnianym baraku w kilkuosobowych pokojach. W drugim mieściła się kuchnia i stołówka – królestwo „Mamy" Kopickiej(†) (prywatnie rzeczywiście mamy instr. Benka Kopickiego(†), absolwenta CSIS z pierwszego turnusu), szefowej kuchni, dowodzącej dwoma trzy trzema dziewczynami tzw. pomocami kuchennymi. Mama Kopicka okazywała niezwykłą życzliwość nam, wiecznym głodomorom. Nie żałowała repety, chociaż niekiedy można było od niej, po synowsku, oberwać ścierką, czasem mokrą.

Latanie zaczęliśmy na lotnisku w Grudziądzu. Dowożono nas samochodem. Przed hangarem, w którym stały nasze szybowce, był skład maszyn rolniczych eksmitowanych z hangaru, aby go opróżnić dla

---

[11] Popularna nazwa Centralnego Instytutu Badań Lotniczo-Lekarskich – CIBLL, przekształconego później w Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej – WIML.

[12] Później instruktorzy, którzy szkolili podstawowo na SG-38 a następnie na ABC, stwierdzili, że szybowiec ten (ABC) był dydaktycznie lepszy od swego niemieckiego poprzednika, ponieważ loty na nim lepiej przygotowywały pilotażowo do laszowania na SALAMANDRĘ.

szybowców. Samolot holujący dolatywał z Lisich Kątów, których nawierzchnia utwardziła się na tyle, że dopuszczano pojedyncze starty i lądowania samolotów, natomiast jeszcze nie w takim stopniu, aby zezwolić na intensywne loty. Należałem do tych, którzy od razu rozpoczęli latanie termiczne na MUCHACH ter i bis. Mniej zaawansowani koledzy latali na JEŻYKACH na kurs lotów holowanych za samolotem a później również na termice. Wszystko odbywało się od razu w lotach samodzielnych. Loty dwusterowe na jedynym ŻURAWIU stosowano rzadko, tylko wtedy, gdy kursant objawiał wyjątkowe trudności. Pod wieczór lataliśmy na MUCHACH ter na akrobację podstawową, też bez uprzednich lotów na dwusterze, tylko po solidnym przygotowaniu naziemnym. Kurs akrobacji kończyło się najczęściej po dwóch albo trzech lotach od razu na wiązankę figur obejmującą korkociąg (dwie zwitki), pętlę, przewroty, zwroty bojowe, wywroty niesterowane, ósemki z przechyleniem 45° i 60° oraz lejek. Chociaż czasami wychodziły kwargle, ale nie było żadnej groźnej sytuacji.

Nauka latania na termice również odbywała się w lotach samodzielnych. Z zaczepieniem najczęściej nie było problemów. Pilot holujący na CSS-13, najczęściej Derkowski, umiejętnie „wsadzał" szybownika w komin. Kłopoty występowały dopiero, gdy samemu trzeba było wyszukać następny komin. Niemal wszyscy mieliśmy problemy z chorobą powietrzną. Nie mieliśmy torebek specjalnych a normalne okazywały się kłopotliwe w użyciu. Nie pamiętam już kto, ale jeden z nas zastosował z powodzeniem opakowania z tektury falistej od żarówek. Po rozwinięciu opakowania, robiło się z niego korytko, którego jeden koniec wystawiało się przez boczne okienko kabiny szybowca a drugi służył do uwalniania zawartości żołądka, która grawitacyjnie wydostawała się na zewnątrz szybowca. System okazał się niemal doskonały i służył nam aż do zaniku tej dolegliwości, co następowało po wylataniu na termice około kilkunastu godzin. Najbardziej odpornym z nas na te kłopoty okazał się Marian Makiewicz(†), który też okazał się wyjątkową „żyłą" termiczną. Jeżeli dostał już szybowiec na lot termiczny, to rzadko lądował przed upływem pięciu godzin.

W miarę postępów w opanowaniu lotów termicznych zdobywaliśmy warunki czasowe, wysokościowe i przelotowe do Srebrnej Odznaki Szybowcowej. Mnie udało się powtórzyć warunek czasowy na ŠOHAJU, który inaczej niż polskie szybowce, na ogół białe, był polakierowany na kolor pomarańczowy. W tym czasie nad Grudziądzem na drugim ŠOHAJU latał Olek Paszyc. Często spotykaliśmy się w powietrzu, co zaowocowało trzema niebezpiecznymi zbliżeniami w krążeniu w tę samą stronę, z których jedno było szczególnie groźne – na kursach przeciwnych. Nie przyznaliśmy się do tego instruktorom, ale wieczorem rozgorzała w gronie koleżeńskim dyskusja, z której wynikało, że kanon nakazujący krążenie termiczne w jednym kierunku szybowców latających w tym samym kominie, nie zabezpiecza w 100% przed kolizją. Trzeba starannie prowadzić obserwację antykolizyjną i w porę reagować skutecznie na dostrzeżone zagrożenie.

Wreszcie doczekaliśmy się dopuszczenia lotniska w Lisich Kątach do normalnej eksploatacji. Odpadły kłopotliwe i czasochłonne dojazdy. Więcej czasu było na rozmowy o lataniu z naszymi instruktorami. Pod kierownictwem nieocenionego Jasia Winczo doskonaliła się nasza wiedza o zasadach pilotażu, wynikająca już nie tylko z bardziej gruntownej znajomości teorii ale poparta także osobistymi pilotażowymi doświadczeniami. W dyskusjach powstawały recepty nie tylko na prawidłowe operowanie sterami, ale także na prowadzenie celowej obserwacji, monitorującej przebieg lotu.

Pojawili się również nowi koledzy – kursanci. Przybyła grupa Czechów w składzie Boguslav Křivanek, Jan Smatana, zwany „Honzą" albo „Galuską" i Karel Vobořil. Wszyscy mieli już Srebrne Odznaki Szybowcowe a najstarszy z nich Boguś Křivanek był pilotem i chyba nawet instruktorem samolotowym. Dołączył do nas także Eugeniusz Pokora(†) z Białegostoku, posiadacz Srebrnej Odznaki Szybowcowej i chyba już IV stopnia wyszkolenia. Czesi latali chętnie i dużo. Boguś Křivanek wykonał przelot warunkowy do Złotej Odznaki Szybowcowej. Bardzo podobała się im MUCHA, natomiast bardzo nie podobały się im obowiązujące w CSIS rygory wojskowe oraz zajęcia „polwych" i polityczne umoralnianie por. Nowaka, gdy reagował na ich niepodporządkowanie się dyscyplinie. Nazywali to strzelaniem z politycznego karabinu maszynowego. Byli też zawiedzeni programem szkolenia. Sądzili, że Smatana i Vobořil wyszkolą się na samolotach. Widocznie informację reklamową o programie CSIS przekazywał do Czechosłowacji ktoś z pionu politycznego Ligi Lotniczej a nie osoba kompetentna z pionu wyszkolenia.

W Lisich Kątach sporo polataliśmy za wyciągarką, próbując i to w licznych przypadkach z powodzeniem zaczepiać się na termice. Nasz CSS-13 bywał często niesprawny. Do końca mej lotniczej drogi życiowej zapamiętałem jedną taką moją próbę. Podczas wzlotu na MUSZE ter osiągnąłem wysokość ponad 300 m. Pociągnąłem za gałkę zaczepu i odczułem, że znajduję się w kominie. Rozpocząłem krążenie w turbulencji charakterystycznej dla silnego komina, czego jednak nie potwierdzał wariometr. Wszelkie próby wycentrowania komina nie powodowały wzrostu wysokości. Poleciałem więc w stronę zbocza

porośniętego krzakami, gdzie spodziewałem się wznoszenia i rzeczywiście napotkałem komin, ale też nie chciał mnie nosić. Odczułem natomiast silne szarpnięcie z wyraźnym zakłóceniem równowagi podłużnej. Skierowałem się w stronę wyciągarki ponieważ nad nią tworzył się cumulusowy kłaczek. W locie po prostej straciłem około 50 m wysokości i zamiast spodziewanego noszenia napotkałem duszenie. Skierowałem więc szybowiec na kierunek przeciwny do kierunku startu i lądowania, aby wykonać podejście. Leciałem nad zboczem porośniętym krzakami w coraz silniejszym duszeniu, co wymagało stopniowego zwiększania pochylenia. Powtarzały się też szarpnięcia z zakłóceniami równowagi podłużnej. Gdy wykonywałem zakręt o 180^0, nadal w silnym duszeniu i przy powtarzających się szarpnięciach, dostrzegłem czerwone rakiety wystrzeliwane ze startu i niepokojącą bieganinę. Ale musiałem pilnować prędkości. Po wyprowadzeniu z zakrętu MUCHA szybowała stromo ale ze skłonnością do utraty prędkości. Nie otwierałem więc hamulców tylko energicznie wyrównałem, aby powstrzymać gwałtowne przybliżanie się matki ziemi. Lądowanie poszło gładko, a dobieg mimo śladowego wiatru czołowego był niezwykle krótki. Ze startu biegła do mnie gromadka kolegów z Jurkiem Blitzem, prowadzącym w tym dniu loty w charakterze instruktora-praktykanta. Otworzyłem owiewkę i odkładając ją na ziemię, dostrzegłem spadochronik liny wyciągarkowej. Wszystko stało się jasne. Gdy Jurek dobiegł do mnie, nie czekając na mą relację z lotu (jego wyraźny błąd w sztuce instruktorskiej!), wygłosił zdyszanym głosem emocjonalnie swe uwagi o locie, co stanowiło jego niezwykle twórczy i obszerny wkład autorski w uzupełnienie słownika wulgaryzmów polskich a także jego osobisty wyraz troski o moje, a jego serdecznego kolegi, osobiste bezpieczeństwo.

Gdy minęły emocje, dowiedziałem się, jak wyglądał mój lot z ziemi. Nie odczepiłem liny, a mechanik wyciągarki ją obciął. Moja próba wycentrowania komina z wiszącą liną stalową o długości około 350 – 400 m wyglądała rozpaczliwie. Dolatując do porośniętego zbocza wyrwałem młode drzewko wraz z korzeniami, na którym okręciła się końcówka liny, po czym holowałem je w stronę wyciągarki, co widząc, mechanik ewakuował się pośpiesznie z tego pożytecznego urządzenia. Gdy powróciłem nad zbocze ciągnąc nadal drzewko, co powodowało widoczne z ziemi szarpnięcia i pochylenia szybowca, widzący to koledzy rozważali już, jak podzielić się spadkiem po mnie. Ale skończyło się wszystko dobrze, co Jurek Blitz ze służbowego obowiązku, kończąc reprymendę, skomentował krótko i trafnie ale już w słowach przyzwoitych: „Głupi ma szczęście!”

Było to dla mnie ważne własne osobiste doświadczenie, a sądzę, że dla moich kolegów – obserwatorów tego zdarzenia także ważne, chociaż cudze. Oni też to przeżywali, podczas mojego lotu i to bardziej emocjonalnie niż ja, nieświadomy niebezpieczeństwa. Nigdy już później jako pilot nie zapomniałem o upewnieniu się, czy lina wyciągarki nie pozostała przy szybowcu. Nawet wtedy, gdy wiedziałem, że lina się odczepiła, sprawdzałem sygnalizację tarczą. Nigdy już jako instruktor nie wypuściłem do lotu samodzielnego za wyciągarką ucznia, czy pilota, jeżeli nie upewniłem się, że nawykowo i skutecznie kontroluje oddzielenie się liny wyciągarkowej od szybowca. Organizując loty zawsze dbałem o zapewnienie sygnalizacji tarczami i gotowość sygnalizatorów do akcji w razie pozostania liny przy szybowcu. Przypuszczam, że większość instruktorów szybowcowych, absolwentów CSIS i CWIS stosowała podobne zasady w swej praktyce.

Na przełomie lipca i sierpnia nasze opóźnienie w szkoleniu do IV stopnia, spowodowane opóźnionym przyjazdem do Lisich Kątów, było znaczne a czekała nas jeszcze praktyka instruktorska. Sytuację pogarszały loty turnusu wyczynowców w Lisich Kątach, ograniczające nasz dostęp do szybowców wyczynowych, na których oni latali i do usług samolotu holującego. Jedynym dla nas pożytkiem z ich obecności były pogadanki Stanisława Skrzydlewskiego(†) i Jerzego Makuli(†) na temat taktyki i techniki przelotów szybowcowych oraz koleżeńskie rozmowy o lataniu z czołowymi polskimi szybownikami. Zaprzyjaźniliśmy się z niektórymi z nich, szczególnie z Jurkiem Popielem, bratem Tadka, Olkiem Pawlikiewiczem(†) i Tadeuszem Śliwakiem(†), wówczas najlepszym pirotechnikiem-amatorem wśród szybowników i najlepszym szybownikiem wśród pirotechników[13].

Pojawił się również w Lisich Kątach kpt. pil. Teodor Kijek(†) z Zarządu Głównego Ligi Lotniczej. Wygłosił on cykl wykładów, bardzo ciekawych, o organizacji szkolenia lotniczego.

Aby uniknąć oderwania nas od osobistego szkolenia do IV stopnia, znaleziono sposób na przeprowadzenie praktyki instruktorskiej na miejscu. Skierowano do Lisich Kątów grupę kandydatów na szybowników, którzy mieli być przez nas wyszkoleni na szybowcach ABC i SALAMANDRA za wyciągarką do II stopnia a trzech z nich, wybranych losowo, miało być przez nas wyszkolonych na dwusterze, na ŻURAWIU z laszowaniem na MUCHĘ ter. Założono, że codziennie jeden albo dwóch z nas

[13] Później Tadek Śliwak zyskał opinię najlepszego pilota wśród lekarzy i najlepszego lekarza wśród pilotów.

będzie pod nadzorem instruktora prowadziło szkolenie jednosterowe albo będzie latało na ŻURAWIU z uczniami. Pozostali z nas mieli nadal uzupełniać braki w wyszkoleniu własnym do IV stopnia. Uruchomiono powszechne przeszkolenie nas za wyciągarką na ŻURAWIU na pierwszą i drugą kabinę – instruktorską[14], z której była bardzo ograniczona widoczność. To przeszkalanie prowadził najczęściej instr. Edward Stein (CSIS 1). Ten wspaniale zapowiadający się pomysł organizacyjny w realizacji okazał bardzo szkodliwy dla uczniów szkolonych na ABC oraz dla nas jako kandydatów na instruktorów. Żaden z nas nie uczestniczył w całym procesie szkolenia, co przekreślało osiągnięcie celu praktyki – nabycie praktycznych kwalifikacji samodzielnego instruktora. Uczniowie szkoleni na ABC codziennie mieli do czynienia z innym, niezbyt pewnym siebie instruktorem, co poskutkowało licznymi uszkodzeniami szybowców i jednym poważnym uszkodzenie ciała ucznia w wypadku oraz znacznie większą liczbą lotów do wylaszowania na SALAMANDRĘ niż w innych szkołach szybowcowych.

Nadspodziewanie dobrze wypadło natomiast dla uczniów szkolenie na ŻURAWIU. Wszyscy trzej uczniowie, z których każdy miał być szkolony inaczej (tylko za wyciągarką, tylko za samolotem oraz za samolotem i wyciągarką) wylaszowali się na MUCHĘ ter i latali na niej bez żadnych kłopotów i zagrożeń, mimo że niemal każdy lot dwusterowy wykonywali z innym instruktorem praktykantem. Marzenie mjr Tomaszewskiego zaczęło się realizować i stało się także naszym, przyszłych instruktorów, marzeniem. Kontrast między rezultatami szkolenia na dwusterze i jednosterze był zaskakujący. Uczniów, którzy uczestniczyli w obu szkoleniach nazywaliśmy potocznie „królikami doświadczalnymi". Finał posługiwania się tą kolokwialną nazwą był humorystyczny, ale mógł zakończyć się źle dla niektórych z nas. Moim pierwszym „królikiem doświadczalnym" na ŻURAWIU był uczeń o nazwisku Wesołowski, chyba z Bydgoszczy albo z Torunia (imienia nie pamiętam), później instruktor szybowcowy.

Kursanci niezaangażowani chwilowo w praktykę instruktorską kontynuowali swoje szkolenie. Lataliśmy z Jerzym Derkowskim na „ślepaka" na samolocie PIPER CUB, laszowaliśmy się na szybowce wyczynowe (WAŻKA, OLIMPIA, ŠOHAJ, LUNAK, MUCHA bis i prototyp), gdy nie były zaanektowane przez wyczynowców. Więcej lataliśmy na przeloty. Gdy były kłopoty z dostępem do holującego CSS-13, Derkowski zdecydował się na holowanie MUCH za PIPER CUB, który nie miał zaczepu, więc przywiązano linę holowniczą do kółka ogonowego. Rozbieg i wytrzymanie zespołu były długie, ale później wznoszenie było zupełnie przyzwoite. W ten sposób wystartowałem na mój przelot warunkowy, który zakończył się lądowaniem w m. Gościszewo w okolicy Malborka, i w którym przeżyłem pierwszą swoją przygodę w chmurze. Przelot odbywał się w godzinach popołudniowych przy słabnących noszeniach i wzrastającym zachmurzeniu tłumiącym termikę. Gdy więc przed osiągnięciem Kwidzyna wykręciłem się pod podstawę na wysokości ok. 1000 m, wszedłem w chmurę, aby zdobyć wysokość zapewniającą osiągnięcie odległości ponad 50 km. Byłem przecież w trakcie „robienia" ślepaka – cóż szkodziło skorzystać z już zdobytych umiejętności! Początkowo wznoszenie było ustabilizowane, a wysokość szybko rosła. Na wysokości ok. 1700 m. pojawiła się potrzeba wycentrowania. Delikatnie rozpocząłem manewry przechyleniem. Z początku szło dobrze a centrowanie było skuteczne i wysokość nadal wzrastała. Po chwili jednak zaczęła wzrastać także prędkość przy nieznacznym wychyleniu strzałki zakrętomierza. Próba jej zmniejszenia zakończyła się przytłoczeniem do siodełka a prędkość dalej wzrastała. Próba wyprowadzenia z przechylenia nie powiodła się. Prędkość nadal wzrastała a każde dotknięcie drążka powodowało rzucanie mną w kabinie mimo dociągniętych pasów. Puściłem więc drążek i otworzyłem hamulce. Przyhamowało to wzrost prędkości i uspokoiło nieco szybowiec. Ustało wgniatanie w siodełko a chwilami zwisałem w pasach. Gdy ujrzałem matkę ziemię była nade mną nieco z lewej strony. Wyrównałem szybowiec zamknąłem hamulce. Byłem między chmurami na wysokości ok. 1700 m. Szczęśliwie dla mnie (Jurek Blitz to przewidział!) na kierunku północnym chmury były rzadsze a ich wierzchołki niższe. Starałem się utrzymywać kierunek zbliżony do północnego i tak manewrować szybowcem, aby już w chmury nie wchodzić. Złożyłem uroczystą przysięgę – nigdy, nigdy więcej w chmury nie wchodzić! Ale nie miała ona żadnych szans na dotrzymanie. Żadnego noszenia już nie napotkałem, tylko czasem przydusiło i to znacznie, jak na termikę zanikającą. Powrót z miejsca lądownia odbył się na wózku transportowym.

O ile pamiętam, podczas żadnego z naszych przelotów nie było uszkodzenia szybowca, nawet przy lądowaniu Mundka Łączka na lesie jego MUCHA ter nie została uszkodzona. Według relacji Mundka wątpliwy był dolot nad lasem do pola zamierzonego lądowania. Wolał nie ryzykować zaczepienia o las na jego skraju, co mogło skończyć się źle dla niego i szybowca. Otworzył więc hamulce celując przed skraj lasu, po czym posadził szybowiec z zamkniętymi hamulcami na drzewach. Przebiegło to bez żadnego

[14] Przeszkolenie z instruktorem na wykonywanie lotów z drugiej kabiny ŻURAWIA było uzasadnione bardzo ograniczoną widocznością z tej kabiny utrudniającą ocenę wysokości i unikanie trawersowania podczas startu i lądowania.

niepokojącego trzasku. Od chwili gdy szybowiec znieruchomiał, siedział bez ruchu w szybowcu, ponieważ każde jego poruszenie powodowało przemieszczanie się MUCHY wśród gałęzi, grożące spadnięciem na ziemię. Tak przesiedział całą noc. Dopiero nad ranem w lesie pojawiła się babina zbierająca chrust. Zaczął do niej wołać z prośbą o pomoc. Gdy to usłyszała, nie widząc skąd pochodzi głos uciekła z lasu z okrzykami: „antychryst, diabeł!”. Po jakim czasie pojawiła się w lesie ekipa egzorcystyczna, na czele której maszerował ksiądz z krucyfiksem, a za nim szli mężczyźni, uzbrojeni w widły i drągi. Sprawa szybko się wyjaśniła. Dostarczono mu sznury, aby mógł przywiązać szybowiec do drzew i udzielono pomocy w zejściu na ziemię, doprowadzono do telefonu, nakarmiono i położono spać. Późnym popołudniem dotarła do niego ekipa pod kierownictwem Jarka Rębowskiego. Trzeba było demontować szybowiec na drzewach, ścinać gałęzie i całe drzewa, aby bezpiecznie opuścić jego elementy na ziemię. W pośpiechu zaczęto ścinać drzewo, na którego szczycie wśród gałęzi siedział Olek Paszyc trzymając końcówkę skrzydła. Ale wszystko zakończyło się dobrze, jedynie niewielkim uszkodzeniem pokrycia płóciennego. Szybowiec na wózku wrócił do Lisich Kątów i latał już na drugi dzień, a Mundek tym przelotem zaliczył warunek do Srebrnej Odznaki.

Nieco inaczej zakończyło się lądowanie Bambiora na JEŻYKU. W nadlotniskowym locie termicznym padł on w odległości nieprzekraczającej 2 km od lotniska w Lisich Kątach w bezludnym terenie. Nikt nie pojawił się koło jego szybowca. Kierunek do lotniska wyznaczały szybowce latające nad nim i startujące za wyciągarką. Po dłuższym i bezskutecznym oczekiwaniu na kogokolwiek postanowił zabezpieczyć szybowiec i udać się pieszo na lotnisko. Mocno obciążył skrzydło dużym ciężkim kamieniem, aż trzasnęła sklejka kesonu, wyjął spadochron, załadował do torby transportowej a następnie zabezpieczył najcenniejszy według niego element szybowca – tablicę przyrządów, którą postanowił zabrać z sobą. Wobec braku narzędzi wyrwał ją po prostu z kabiny. W Lisich Kątach pojawił się ze spadochronem na plecach i z tablicą z przyrządami pod pachą tuż przed kolacją i niezwłocznie zrelacjonował lot i swe działania Kierownikowi Wyszkolenia. Chociaż jego działanie było naganne, wywołały tylko wesołość. Nikt nie miał sumienia „okasztanić” poczciwego Bambiora z gębą zbója Madeja ale człowieka niezwykle łagodnego. Tak więc z jego niezwyczajnej troski o szybowiec śmiali się wszyscy, kursanci, kierownictwo, instruktorzy a nawet stolarze szybowcowi, którzy musieli włożyć sporo pracy, więcej niż wydawało się początkowo, w usunięcie efektów troskliwości Bambiora. Jedynie może por. Nowak ze służbowego obowiązku usiłował upolitycznić incydent, ale to niezbyt mocne usiłowanie nie przebiło się przez ogólną wesołość.

Zakończenie praktyki instruktorskiej oznaczało zakończenie naszego pobytu w Lisich Kątach. W planach było dalsze nasze latanie na ŻARZE i skoki spadochronowe w Nowym Targu. Przed wyjazdem na ŻAR opuścili nas Czesi na ich własną prośbę zaaprobowaną przez władzę ich organizacji lotniczej. Żegnaliśmy się z nimi nie bez żalu. Byli doskonałymi kolegami. Namawialiśmy ich bezskutecznie, aby pozostali do końca i polatali z nami na ŻARZE. Może nawet mieli na to ochotę, ale decyzja w sprawie ich wyjazdu już zapadła.

Podczas pobytu w Lisich Kątach też zdarzały się młodzieńcze psikusy. Aktywna była grupa pirotechniczna, która pod przewodem Tadka Śliwaka zbierała materiały wybuchowe, których pełno pozostało po wojnie w pobliskich lasach i po ich odpowiednim przetworzeniu powodowała efektowne wybuchy i fajerwerki. Mimo usilnych starań por. Nowaka nikt z pirotechników nie został ujawniony. Ta działalność skończyła się z wyjazdem Tadka, który był jej duszą i czołowym ekspertem.

Pewnej soboty Jurek Blitz i ja podpadliśmy dyscyplinarnie, już nie pamiętam za co, u por. Nowaka. Wymiar kary opiewał na karną służbę w niedzielę dla nas obu, gdy pozostali koledzy wyjadą na wycieczkę. Do naszej podpadki przyczynili się koledzy z sali sypialnej, położonej naprzeciwko naszej. Dyszeliśmy obaj rządzą odwetu. Gdy tylko eskadra odjechała uruchomiliśmy nasze szare komórki. Efekt nie dał na siebie długo czekać. Wypożyczyliśmy z nieprzyjaznej sali kombinezon, wynaleźliśmy jakieś narzędzia (łopata i grabie) i wyruszyliśmy do lasu po znane nam gniazdo os. Udało nam się zdjąć je z drzewa i umieścić w kombinezonie ukształtowanym na worek, unikając ataku miłych ale groźnie bzyczących zwierzątek. Przynieśliśmy gniazdo szczelnie owinięte do baraku i umieściliśmy pod najbardziej odległym od drzwi łóżkiem, tak że jeden z rękawów kombinezonu był widoczny. Operacja zajęła sporo czasu. Niedługo po jej zakończeniu powrócili nasi koledzy wprost na kolację. Wycieczka udała się. Relacjonowano ją nam w żywych słowach a my musieliśmy robić zawiedzione i smutne miny. Gdy nasi sąsiedzi z przeciwka weszli do swej sali, jeden z nich odnalazł swój kombinezon i złorzecząc temu, kto go wrzucił pod łóżko, pociągnął za rękaw. Zaczęło się! Wszyscy koledzy z naszej sali byli już w środku a drzwi zamknięte na klucz. Nie zdążyliśmy uprzedzić wszystkich kolegów z innych sal niż ta, objęta akcją odwetową. To co się później działo skutecznie wygasiło czyjąkolwiek ochotę do niejawnej współpracy z por. Nowakiem na rzecz utrzymania dyscypliny wojskowej. No i nikt nie pisnął słowa na temat, skąd się znalazły osy w jednej sali.

Przed wyjazdem na ŻAR dotarły do nas słuchy, że nastąpią zmiany w Komendzie CSIS. Z tą informacją wyruszyliśmy na ŻAR, gdzie niektórzy z nas już przed tym latali. Dla większości jednak było to pierwsze spotkanie z tym sławnym ośrodkiem szybowcowym.

Na ŻARZE zostaliśmy zakwaterowani w baraku pod szczytem grzbietu, łączącego ŻAR z KICZERĄ. Do dyspozycji mieliśmy wszystkie szybowce Szkoły ŻAR. Ponieważ zbliżały się chłody wyposażono nas w kurtki i spodnie kożuchowe, pochodzące z brytyjskiego demobilu. Bardzo byliśmy z nich zadowoleni. Spodnie były obszerne, przeznaczone do nakładania na inne spodnie, więc zamiast kieszeni bocznych miały przecięcia. Andrzej Koskowski, pełniący podczas lotów żaglowych obowiązki instruktora, w gotowości do niezwłocznej sygnalizacji niebezpieczeństwa trzymał w takim wycięci załadowaną rakietnicę. W pewnej chwili z jego spodni zaczął intensywnie wydobywać się gęsty dym, a Andrzej błyskawicznie ewakuował się z tego fragmentu odzieży, zmieniającego szybko fason pod wpływem temperatury. Spodni drelichowych nie musiał zdejmować, ponieważ spadły same, gdyż składały się niemal tylko z wypalonych dziur i szwów. Wystrzału z rakietnicy nie było słychać, był przytłumiony przez grube spodnie i wycie wiatru. Andrzej nawet nie był zbyt poparzony, tylko stracił owłosienie nóg i nie tylko. Nasłuchał się też od instruktorów i kolegów morałów przeplatanych wybuchami śmiechu.

Latanie zaczęło się od lotów zapoznawczych ze startem z liny gumowej na SALAMANDRACH dla tych, którzy na ŻARZE nie latali. Bywalcy przypominali sobie latanie górskie na JEŻYKACH i KOMARACH. Szczególne emocje budziły starty w kierunku północnym, gdy po starcie lądowisko nie było widoczne a na drodze do niego był grzbiet górski, nad którym trzeba było przelecieć. Sukcesywnie laszowano nas na MINIMOĘ, piękny szybowiec o ptasich skrzydłach, jednak w porównaniu do MUCH, leniwie reagujący na stery i charakteryzujący się dużym momentem kierunkowym lotek. Z dolnego lądowiska byliśmy wożeni na dwóch PIPER CUB przez instruktorów Jerzego Derkowskiego, Tadeusza Górę i Mariana Wiśniewskiego zwanego „Pedro”(†).

Szczególnym i wspaniałym przeżyciem były loty nocne, do których startowaliśmy z lin z południowego zbocza na SALAMANDRACH, specjalnie do nich przystosowanych. Owo specjalne przystosowanie, polegało na podwieszeniu pod skrzydłami, w miejscu, gdzie znajdowało się okucie zastrzału płaskich elektrycznych latarek, zaświecanych tuż przed startem i gaszonych po przyjęciu opieki nad szybowcem przez „ambasadorów”[15], wyposażonych w osobiste latarki. Linia świateł lądowania była wyłożona z lamp naftowych. Piloci też byli wyposażeni w latarki elektryczne.

Gdy powiał wiatr zaczęliśmy loty żaglowe na zboczu południowym. Przy odpowiednio silnym wietrze KOMARY i SALAMANDRY startowały „z ręki”. Szybowiec z pilotem był unoszony przez kolegów nosem pod wiatr i po popchnięciu w przód rozpoczynał lot, często nabierając wysokości tuż nad miejscem startu. Wielu z nas przekonało się, że latanie na żaglu górskim nie może być traktowane jako „jałowe pędzlowanie” zbocza. To poważne latanie, wymagające też inwencji, dokładności pilotażowej i ustawicznej obserwacji antykolizyjnej. Jest tylko inne od latania termicznego. Sprzyjające wiatry umożliwiły dopełnienie warunków czasowych do Srebrnej Odznaki, tym którym nie udało się to na termice, w tym Bułgarom.

Po kilku dniach lotnych eskadrę naszą podzielono na dwie części, z których jedna miała latać na ŻARZE a druga szkolić się w tym czasie w skokach spadochronowych w Nowym Targu w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego Ligi Lotniczej, gdzie aktualnie trwał kurs instruktorów spadochronowych. Kursanci tego kursu mieli szkolić nas, przechodząc w ten sposób praktykę instruktorską.

Nie pamiętam już, w której grupie szkolenia spadochronowego uczestniczyłem, w pierwszej czy drugiej. Szkolenie w Nowym Targu rozpoczęliśmy od teorii, niezbyt skomplikowanej, oraz ćwiczeń naziemnych na trapezie, na skoczni i w samolocie. Po zaliczeniu teorii i tych ćwiczeń rozpoczęły się skoki. Poprzedzone były składaniem spadochronów indywidualnie dla każdego i w jego asyście. Moje spadochrony, główny i ratowniczy, składał kandydat na instruktora Jan Filus. Czynił to niezwykle starannie tłumacząc mnie po koleżeńsku każdą operację. Pomagałem mu w tym zgodnie z jego instrukcjami. Po zakończeniu składania obu spadochronów byłem pewien ich sprawności do skoku. Przygotowanie do skoku każdego z nas sprawdzał kandydat na instruktora pod nadzorem instruktora spadochronowego Bogusława

[15] „Ambasadorami” zwano wykwalifikowanych robotników, którzy na dolnym lądowisku zajmowali się transportem szybowca do kolejki, podciąganym przez wyciąg linowy do miejsca załadowania. Ich wykwalifikowanie polegało również na tym, że udzielali pilotom pierwszych uwag po locie, których nie powstydziłby się doświadczony instruktor. Uwagi te formułowane były w gwarze śląskiej i zupełnie dla nas zrozumiałe, mimo że nie używali „kuchennej łaciny”. Byli dla nas bardzo uczynni i życzliwi.

Plamowskiego.

Przed pierwszym skokiem wysłuchałem instruktażu Jana Filusa, ale przed tym prywatnych wskazówek udzielił mi Jurek Rezler, kandydat na instruktora spadochronowego, aeroklubowy kolega, który radził mi, aby spadochron zapasowy, przytrzymywać lewą ręką nie od góry, jak zalecają oficjalnie, ale z przodu, co jego zdaniem ułatwiało wyrwanie uchwytu spadochronu prawą ręką. Nie było to zbyt logiczne, ale któż nie posłucha prywatnej rady klubowego kolegi? Wywoził mnie na CSS-13 Czesław Bieszczad. Siedziałem w pierwszej kabinie. Na klepnięcie pilota wyszedłem na skrzydło podałem mu końcówkę zawleczki automatu i czekałem na komendę skoku. Uprzedzony przez Rezlera, że Bieszczad podaje ją tak cichym głosem, iż bywa niesłyszalna i potwierdza kiwnięciem głowy wyskoczyłem, gdy wydało mi się, że właśnie kiwa głową. Oddzielając się od skrzydła usłyszałem bardzo głośną komendę: „Skok”! Dotarło do mnie, że wyskoczyłem przedwcześnie i zapomniałem odliczać czas do wyciągnięcia uchwytu zgodnie z instrukcją (121, 122, 123!). Gdy to sobie uświadomiłem pociągnąłem niezwłocznie za uchwyt. Nie odczułem nawet szarpnięcia w pasach, ponieważ przytrzymywany według prywatnych wskazówek Jurka Rezlera spadochron zapasowy wyrżnął mnie bardzo boleśnie w twarz. Ale nie było czasu na rozpamiętywanie bólu. Mimo krwawienia z nosa poprawiłem się w uprzęży, obróciłem tyłem do wiatru i pilnowałem utrzymania tego kierunku. Gdy ziemia gwałtownie zbliżała się ustawiłem odpowiednio nogi i przyjąłem dzielnie cios murawy lotniska, przewracając się i gasząc prawidłowo czaszę spadochronu. Mimo bólu zwinąłem transportowo czaszę i udałem się na start po wskazówki instruktora Filusa. Według niego wszystko było dobrze a czas otwarcia spadochronu idealny, tylko pilot wywożący zgłosił, że wyskoczyłem tuż przed wydaniem komendy do skoku. Dostrzegłem Jurka Rezlera opuszczającego chyłkiem start na mój widok. Filus i Plamowski złożyli mi gratulacje (jak wszystkim) i zapytali, co tak rozkwasiło mi nos i wargi. Dałem odpowiedź wymijającą i powędrowałem do spadochroniarni, aby ułożyć spadochron do jutrzejszego skoku. Mimo bólu byłem w stanie euforii, pełen niespożytej chęci do następnego skoku. Dochodząc do spadochroniarni, poczułem silne zmęczenie a stan euforii i pragnienie powtórzenia skoku minęły. W spadochroniarni dyżurował instruktor B. mający opinię niezbyt dokładnego w sztuce spadochroniarskiej, co się natychmiast potwierdziło. Gdy położyłem spadochron na stole do układania, z gracją go rozrzucił, następnie powciągał linki w kieszonki, bez ich dokładnego ułożenia, po czym zwinął byle jak czaszę, i kazał mi pomóc przy jej siłowym wciśnięciu do pokrowca. Wszystko zakończył wciśnięciem zawleczek i propozycją przełożenia mi spadochronu zapasowego. Bardzo uprzejmie, niemal przymilnie ale stanowczo odmówiłem, pod pretekstem, że szkoda jego cennego instruktorskiego czasu, pamiętając jak dokładnie, starannie i perfekcyjnie został ułożony przez Jana Filusa. W wykonaniu instr. B., prawdziwego stachanowca[16], ułożenie spadochronu głównego trwało kilkakrotnie krócej, niż w wykonaniu Filusa. Jurka Rezlera dopadłem przy kolacji. Miał minę pokornego psa. Mimo to, usłyszał ode mnie solidną reprymendę, która choć różna w treści, w wyrazie artystycznym była niemal identyczna z tym, co usłyszałem od Jurka Blitza po moim locie z obciętą liną wyciągarkową. Tylko moja dykcja nie była tak precyzyjna jak Picusia, z powodu opuchniętych warg.

Następny dzień przyniósł mi drugi skok. Już nie skoczyłem bez komendy, starannie odliczyłem czas i długo czekałem na otwarcie spadochronu. Spadałem głową w dół i gdy spojrzałem w górę, dostrzegłem wypełzającą po moich nogach czaszę. Szybko przypominałem sobie recepty na „kichę” i „kalafior”[17] i wówczas nastąpiło gwałtowne szarpnięcie, które obróciło mnie nogami w dół. Nagle pojawił się ostry ból z obu stron szyi i na chwilę zrobiło mi się zupełnie biało przed oczami. Gdy odzyskałem ostrość widzenia, ziemia był już bardzo blisko, ale zdążyłem pospiesznie wykonać wszystkie wymagane czynności. Instruktorzy Filus i Plamowski nie mieli uwag dotyczących skoku, tylko z zainteresowaniem ale bez komentarzy obejrzeli czerwono-sine pręgi z obu stron mojej szyi. Koleżeński Picuś znów posłużył lusterkiem – przeraziłem się swym wyglądem. Idąc do spadochroniarni postanowiłem zrezygnować z trzeciego skoku. Byłem przekonany, że w tych dwóch upewniłem się, iż w razie potrzeby skoku ratowniczego potrafię zdecydować się na opuszczenie szybowca, otworzyć spadochron i manewrować nim w sposób prawidłowy. Napotkanemu po drodze Derkowskiemu zakomunikowałem mą decyzję. Ostrzegł mnie, że ta rezygnacja może oznaczać rezygnację z ukończenia szkolenia instruktorskiego. Okazało się, że były to „strachy na Lachy”.

W tym samym dniu zrezygnował z trzeciego skoku Jurek Blitz, którego silny wiatr zniósł poza lotnisko. Lądował w rowie, chyba przeciwczołgowym, tak nieszczęśliwie, że uderzył twarzą w miękką

---

[16] Stachanowcami nazywano wówczas w ZSRR przodowników pracy, wyrabiających po kilkaset procentów normy, od nazwiska Stachanowa, który to współzawodnictwo zainicjował.

[17] Gwarowe nazwy kształtów-form nieprawidłowo wypełnionej czaszy spadochronu.

ziemię. Wprawdzie nie spowodowało to złamań – skończyło się na sińcach i wymywaniu piachu z nosa, ust, uszu i spod powiek. Felczer miał sporo roboty. Romek Dakowicz[18] potłukł się przy lądowaniu, gdy trafił wprost na skrzynię ciężarówki, stojącej na starcie i po zgaszeniu czaszy wypadł z niej na ziemię na spadochron zapasowy. Przez wiele sekund nie mógł złapać tchu i nic powiedzieć. A gdy odzyskał głos, pomieszały mu się słowa modlitwy, którą rozpoczął przed skokiem z ...!!!???

Podczas szkolenia w Nowym Targu odwiedził nas nowy Komendant CSIS kpt. pil. Henryk Czarnecki. Poinformował nas, że nastąpiła zmiana na stanowisku Komendanta CSIS i Zastępcy ds. Polityczno-Wychowawczych. Jego zastępcą został instr. Jan Winczo. Ucieszyły nas te zmiany, szczególnie powierzenie zastępstwa Komendanta powszechnie darzonemu sympatią Jasiowi. Wykonywał on nadal czynności instruktorskie przy szkoleniu praktycznym i teoretycznym. Zmiany te spowodowały, że rygor wojskowy w CSIS przestał być już dla nas uciążliwy i nie utrudniał szkolenia lotniczego.

Gdy z ŻARU wróciliśmy na „stare śmiecie" do Aleksandrowic, rozpoczął się drugi etap szkolenia teoretycznego. O ile dobrze pamiętam nie wszystkie przedmioty z pierwszego etapu nam wykładano. Pojawiły się nowe. Podstawy nawigacji wyłożył nam Piotr Mynarski, taktykę i technikę lotów wyczynowych prowadzili Adam Zientek (przeloty) i Tadeusz Góra (loty według przyrządów i chmurowe). Wykłady z zasad eksploatacji szybowców oraz uzupełniające zajęcia z przyrządów pokładowych prowadził Józef Zieleziński(†), rzeczoznawca III Okręgu IKCSP w Bielsku Białej, pilot samolotowy i szybowcowy. O ile inż. Gracz na swych wykładach zapoznał nas z budową poszczególnych przyrządów, to Józef Zieleziński skoncentrował się na zasadach działania, błędach wskazań, interpretacji odczytów, ocenie zdatności przyrządów podczas kontroli przedlotowej oraz ochronie ich przed uszkodzeniami. Były to dla nas pilotów bardzo cenne wiadomości i stanowiły dopełnienie wiedzy o pilotażu według przyrządów, przekazanej na wykładach Tadeusza Góry.

Termin egzaminów, zapowiedzianych na połowę grudnia zbliżał się szybko. Zaczęło się „kucie" po nocach, szczególnie przez tych, którzy niezbyt systematycznie przyswajali wiedzę i „dokuwanie" przez resztę. Przed samymi egzaminami pojawili się dwaj eksterni: Bolesław Maślanka, który ukończył drugi turnus CSIS, ale z bliżej nieznanych mi wówczas przyczyn nie uzyskał, albo nie wznowił uprawnienia instruktora i Zbigniew Rawicz(†) pilot szybowcowy wyczynowy i samolotowy ze Śląska. Dołączyli się do naszego „dokuwania". Przy wspólnej nauce zaprzyjaźniłem się z nimi.

Wreszcie nadeszły dni egzaminów państwowych na uprawnienie instruktora, które były przyjmowane ustnie. O ile dobrze pamiętam, w gronie egzaminatorów znajdował się na pewno mgr Parczewski. Nie pamiętam, czy inni nasi wykładowcy znaleźli się wśród egzaminatorów.

Nie pamiętam już, czy ktoś z polskich kursantów „oblał" egzaminy, byliśmy przecież dobrze przygotowani. O ile dobrze pamiętam, z bułgarskich kursantów egzaminy zaliczyli jedynie Ganczew i Klisarski. Nie przypominam już sobie przebiegu uroczystości wydania świadectw. Po niej dowiedzieliśmy się o przydziałach do pracy w poszczególnych jednostkach Ligi Lotniczej. Przydziały te miały charakter rygorystycznych nakazów pracy, co nam jednak nie przeszkadzało – byliśmy przecież instruktorami szybowcowymi i mieliśmy w tym charakterze pracować, co było spełnieniem naszych marzeń i ukoronowaniem naszego niemal całorocznego wysiłku. Czterech z nas: Olgierd Paszyc, Tadeusz Popiel, Jarosław Rębowski i ja, otrzymało przydziały do pracy w CSIS, która miała przekształcić się w Centrum Wyszkolenia Instruktorów Szybowcowych (CWIS) z nową siedzibą w Jeżowie Sudeckim.

I chociaż to temat na inne opowiadanie, parę słów jeszcze dodam na temat „afery królikowej". Pisałem wyżej, iż uczniowie, których szkoliliśmy w Lisich Kątach jako praktykanci, nazywani byli potocznie „królikami doświadczalnymi". W ten sposób wyrażano opinię o dziwacznych założeniach tego przedsięwzięcia. Gdy w styczniu następnego roku powróciliśmy z urlopów do Aleksandrowic, okazało się, że nasz Kierownik Wyszkolenia – Jurek Derkowski został wezwany na kurs doskonalący w Inowrocławiu, na który powołano również wszystkich instruktorów z wyjątkiem nas, instruktorów CSIS. Jurek zostawił nam tylko na kartce dyspozycję pakowania całej dokumentacji do przeprowadzki do Jeżowa. Zastaliśmy też surowe ponaglenie z Zarządu Głównego Ligi Lotniczej nakazujące pilne nadesłanie sprawozdania z III turnusu CSIS, ponieważ wyznaczony termin już minął. Odszukaliśmy brudnopis sprawozdania napisany przez Jurka i daliśmy do przepisania uczynnej Paulinie Migdał (później Winczo) prowadzącej sekretariat

---

[18] Wraz ze mną, Jurkiem Blitzem i Romkiem Dakowiczem w Nowym Targu szkolili się: Staszek Czach(†), Lubow Ganczew, Tadek Kern, Kirił Klisarski, Andrzej Koskowski, Mundek Łączek, Marian Makiewicz, Jarek Rębowski i Benia Ziemkowska, co wynika nie z mojej pamięci a ze zdjęcia zamieszczonego w książce Adama Skarbińskiego Pt. „Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932 – 2000" na str. 320. Prawdopodobnie jednak na tym turnusie było nas więcej.

Szkoły. Nie miała ona trudności z odczytywaniem ręcznego pisma Jurka i przepisała szybko elaborat. Ja podrobiłem po niewielkim treningu podpis Jurka, tak dokładnie, że nie różnił się on od innych jego podpisów. Czegóż nie robi się dla szefa w pierwszym miejscu zatrudnienia?! Sprawozdanie powędrowało do Warszawy. Po powrocie Jurka do Aleksandrowic nadeszło pilne wezwanie go do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej. Po jego powrocie rozpętało się piekło dla nas wszystkich instruktorów a szczególnie dla mnie. Okazało się z relacji Jurka, że w Warszawie trafił od razu przed surowe i gniewne oblicze samego Prezesa płk. pil. Jakubika, który bez żadnego wstępu zarzucił mu z oburzeniem, iż on – członek Partii i sekretarz Podstawowej Organizacji Partyjnej PZPR przy CSIS, instruktor lotniczy i wychowawca, któremu Ojczyzna Ludowa powierzyła wychowanie i wykształcenie na lotników jej młodych obywateli, synów robotników, chłopów, inteligentów pracujących i księży patriotów[19], uczynił z nich króliki doświadczalne! Jurek był niezmiernie zaskoczony, ale gdy pokazano mu tekst sprawozdania z podpisem, który lojalnie wypadało mu uznać za swój, nie miał żadnych argumentów na swą obronę. Nie wiadomo, jak sprawa dla Jurka potoczyłaby się, gdyby nie łagodząca interwencja moderatorów, prawdopodobnie mjr Tomaszewskiego i por. pil. Andrzeja Jankowskiego(†). Jakoś wytłumaczyli nieporozumienie i sprawa „przyschła". My też wytłumaczyliśmy się swojemu szefowi z naszej dobrej woli, a on to tłumaczenie przyjął i skończyło się na śmiechu. Ja przysięgłem sobie nigdy nie podrabiać niczyich podpisów, nawet na prośbę właściciela. Przysięga ta została dotrzymana, nie tak jak ta o niewchodzeniu w chmury na szybowcu.

Gdy opisuję te wydarzenia z przed ponad pół wieku, zdaję sobie sprawę z tego, że wówczas niemal wszyscy z nas znajdowali się w okresie dojrzewania – w przedziale wieku, o którym Mark Twin w jednej ze swych jakby autobiograficznych nowelek napisał tak (cytuję niedosłownie – z pamięci): „Gdy skończyłem siedemnaście lat, okazało się, że mój ojciec jest niezmiernie głupi. Gdy natomiast doszedłem do wieku lat dwudziestu czterech, nie mogłem nadziwić się, jak przez te siedem lat mój staruszek zmądrzał". Starałem się więc spojrzeć na to, co wtedy przeżyliśmy oczami dziewiętnastolatka, co nie oznacza, że dzisiaj po latach nie patrzę krytycznie na to, co wówczas się działo i co wtedy jako młodzieńcy wyczynialiśmy.

Początkowo zamierzałem tym wspomnieniom nadać tytuł: „Jak dziś pamiętam!". Ale nie byłoby to eleganckie, ponieważ taki tytuł nadał swym obszernym w wspomnieniom Janusz Meissner. Byłoby to też nieprawdziwe, bo chociaż pamiętam nieco więcej wydarzeń i osób, niż wyżej opisałem, to jednak wiele faktów z mej pamięci uleciało.

DODATEK

Ireneusz Kucharski – absolwent CWIS, po przeczytaniu moich wspomnień kursanta III turnusu CSIS zaproponował, abym je uzupełnił o wspomnienia z CWIS, w którym pracowałem jako wykładowca i instruktor szybowcowy. Nie byłyby to jednak już wspomnienia kursanta, dlatego postanowiłem nie dopisywać tego uzupełnienia a jedynie dodać kilka słów o losach następnego turnusu szkolenia instruktorów szybowcowych. A losy tego turnusu są dobitnym świadectwem tego, jak nieprzemyślane reorganizacje oraz kierowanie się decydentów ideologiczno-politycznymi względami niweczą dobre tradycje i wysiłki ludzkie. Dlatego jednak w tym *DODATKU* kilka zdań o CWIS zamieszczę.

Do Jeżowa Sudeckiego jechaliśmy z Aleksandrowic pociągiem z mieszanymi uczuciami. Byliśmy wprawdzie pełni entuzjazmu. Dwóch z nas (Andrzej Rakowski i Leon Sztuka) chciało powtórzyć swój sukces instruktorski z ubiegłego turnusu. Nasza czwórka świeżo upieczonych instruktorów (Olgierd Paszyc, Tadeusz Popiel, Jarosław Rębowski i ja) chciała się sprawdzić w lotniczym działaniu zawodowym. Żywiliśmy jednak sporo wątpliwości, czy podołamy obowiązkom wykładowców i zapewnimy konieczny poziom szkolenia teoretycznego. Nasz Kierownik Wyszkolenia Jerzy Derkowski, który z obozów falowych znał warunki terenowe i pogodowe lotniska jeleniogórskiego, na którym mieliśmy prowadzić szkolenie dzielił się z nami swymi doświadczeniami z lotów tam wykonanych, a Jan Winczo problemami łączenia aktywności w wymarzonym zawodzie instruktora lotniczego z obowiązkami Zastępcy Komendanta do spraw politycznych, które chciał wykonywać tak, aby nie zasłużyć na nazywanie go „politrukiem". To mu się udało! Wiedzieliśmy już, że w szkoleniu będziemy dysponować szybowcami dwusterowymi (ŻURAWIE), ale nikt z nas nie przypuszczał, że w licznych przypadkach będzie to szkolenie kandydatów na instruktorów od podstaw!

---

[19] Popularne na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych ubiegłego stulecia porzekadło, utworzone przez dodanie ostatniego członu („księży patriotów") do wyświechtanego sloganu partyjnych propagandzistów, opiewającego klasowy sojusz ludzi pracy, których przeciwstawiano wrogom klasowym – wyzyskiwaczom wszelkiego autoramentu. Tym porzekadłem wyrażano ironiczny stosunek do polityki kadrowej ludowej władzy.

Realia okazały się szokujące. O ile w pierwszej grupie kandydatów do CWIS byli piloci szybowcowi z różnym zaawansowaniem, najczęściej z II stopniem wyszkolenia, którzy już latali na SALAMANDRACH i JEŻYKACH a jeden posiadał nawet Złotą Odznakę Szybowcową, to w drugiej grupie przysłanej do CWIS z „zaciągu zetempowskiego”[20] wyjątkiem był II stopień wyszkolenia i wykształcenie powyżej podstawowego, natomiast regułą brak jakiegokolwiek pojęcia o lotnictwie oraz wykształcenie podstawowe, nawet nieukończone.

Druga grupa kandydatów trafiła do CWIS już po zakończeniu powtórkowych zajęć z matematyki i fizyki, prowadzonych przez Jarka Rębowskiego i przeze mnie, tj. gdy rozpoczęły się już zajęcia z teorii szybowcowej i instruktorskiej. Trzeba było te zajęcia dla drugiej grupy powtórzyć. Większość kandydatów z drugiej grupy odpadła na egzaminie z matematyki i fizyki, co wywołało interwencje aparatu politycznego Zarządu Głównego Ligi Lotniczej i władz ZMP[21]. Byliśmy jednak twardzi, a wspomagał nas swym autorytetem mjr Tomaszewski, do którego argumentacji nie można było „strzelać z politycznego karabinu maszynowego” ze względu na jego na razie niekwestionowaną postawę i pozycję polityczną[22].

W wyniku „zaciągu zetempowskiego” w istocie w CWIS szkoliły się dwa turnusy. Gdy drugi „zetempowski” zaczynał powtórkę matematyki i fizyki, to pierwszy „normalny” był już w trakcie teorii lotniczej. Gdy pierwszy rozpoczął latanie, drugi rozpoczynał teorię lotniczą. W pewnym okresie w CWIS przebywało ponad 100 kursantów w tym 7 dziewcząt.

Brak wykładowców z SZD oraz mgr Parczewskiego poważnie obniżył poziom wyszkolenia teoretycznego. Chociaż wszyscy staraliśmy się bardzo wykonywać właściwie i efektywnie swe obowiązki wykładowców, to jednak próby nauczenia swych słuchaczy wszystkiego tego, co się samemu wie, mimo wysiłków i starań z naszej strony nie prowadziły do takiego samego poziomu nauczania, jaki nam absolwentom CSIS w Aleksandrowicach zapewnili wykładowcy, którzy na temat tego czego nas uczyli, wiedzieli dużo, dużo więcej niż nam wykładali i od nas wymagali.

Cechy terenowe lotniska w Jeleniej Górze nie stwarzały dobrych warunków do szkolenia. Krótkość pola wzlotów nie sprzyjała osiąganiu dużych wysokości przy wzlocie za wyciągarką ŻURAWIA za przednim zaczepem[23] (dopiero dostarczone później ŻURAWIE, wybudowanie w zakładach w Jeżowie Sudeckim, miały dolne zaczepy). Otoczenie lotniska wysokimi przeszkodami i jego dwukierunkowość, przy podgórskich kaprysach pogodowych utrudniały bardzo starty ZURAWI za samolotem (dwupłatowy CSS-13 ze studwudziestokonnym silnikiem) oraz stwarzały duże ograniczenia w wykonywaniu lotów samodzielnych. Były też wypadki lotnicze, w tym jeden śmiertelny podczas lotu na akrobację podstawową[24]. Szkolenie znacznie opóźniało się.

W efekcie nikt z kursantów nie uzyskał Srebrnej Odznaki Szybowcowej, ale większość zdobyła warunki wysokościowe i wiele osób czasowe. Wszyscy latali na termice oraz zostali wylaszowani na MUCHY ter oraz na ŻURAWIU z pierwszej i drugiej kabiny. Zapoznali się również z lotami na ABC, SALAMANDRZE i JEŻYKU. Nie odbyli również praktyki instruktorskiej. Wykonywali tylko loty metodyczne na ŻURAWIU, w których jeden kursant pełnił rolę instruktora a drugi szkolonego przez niego ucznia. Latania zboczowego nie dało się uruchomić. Wszyscy uzyskali wyszkolenie w akrobacji podstawowej i w „ślepaku”. Chociaż wszyscy opanowali dobrze pilotaż szybowcowy, to poważnym brakiem było niewystarczające ich doświadczenie w lotach żaglowych oraz pominięcie w szkoleniu lotów zboczowych i przelotów. Byli więc znacznie gorzej przygotowani do pracy instruktorskiej od ich poprzedników z CSIS.

---

[20] Zaciągu przeprowadzonego pod patronatem Związku Młodzieży Polskiej – ZMP, przybudówki młodzieżowej PZPR. „Zaciąg zetempowski” oznaczał, że ZPM miało decydujący głos w kwalifikacji kandydata, a zasadniczym kryterium kwalifikacyjnym było pochodzenie klasowe; zamiłowania i wykształcenie nie liczyły się.

[21] Byłem egzaminatorem z fizyki i miałem decydujący udział w „oblaniu” bardzo wielu kandydatów drugiej grupy. Nie jest wykluczone, że jako jedyny z instruktorów CWIS nie uzyskałem z tej przyczyny zgody na szkolenie na samolotach. Drugim „oblewającym” był Jarek Rębowski, któremu dział personalny ZG LL nie znalazł, jak w moim przypadku, „rodzinnego haka” socjalistycznej nieprawomyślności.

[22] W niedługim czasie mjr Tomaszewski popadł w polityczną i służbową niełaskę, chyba dlatego, że zbyt dosłownie rozumiał ideologiczne hasła propagandowe.

[23] ŻURAWIE, którymi dysponowaliśmy na początku szkolenia, były poniemieckimi KRANICH’ami; niektóre z nich były przebudowane z szybowców w wersji, posiadającej pierwsze miejsce leżące.

[24] Przyczyną była utrata przytomności podczas wystąpienia przeciążenia z powodu choroby tarczycy. Pilot przeszedł badania w jednej z wojewódzkich przychodni sportowo-lekarskich. CIBLL odmówił badań dla pilotów Ligi Lotniczej a GOBLL we Wrocławiu nie rozpoczął jeszcze działalności.

Kurs ukończyło 36 absolwentów, w tym 3 panie[25], z 7 kandydatek, które przystąpiły do szkolenia.

Absolwenci CSIS i CWIS dobrze zasłużyli się polskiemu lotnictwu. Ich lotnicze losy były bardzo różne. Najczęściej zaczynali od pracy instruktora szybowcowego, później również samolotowego w różnych ośrodkach lotniczych: w szkołach i w aeroklubach. Pracowali także jako inspektorzy szkolenia lotniczego w centrali lotnictwa sportowego. Później większość przechodziła do innej pracy lotniczej. Latali w zespołach lotnictwa sanitarnego, w lotnictwie rolniczym i przeciwpożarowym, w PLL LOT. Były to lata fascynującej pracy, niestety przeważnie mizernie wynagradzanej, ale pełnej satysfakcjonujących doświadczeń, doznań i przygód. Niektórzy latali również w lotnictwie wojskowym albo pracowali w lotnictwie na stanowiskach nielotnych. Nieliczni tylko przeszli do pracy poza lotnictwem.

Andrzej Pazio

Warszawa – Żar, sierpień 2007 roku.

[25] Jedna z absolwentek – Lidia Mielczarek z Aeroklubu Łódzkiego została później moją żoną.