

Andrzej Pazio

WACEK

Warszawa –styczeń 2008 roku.

Copyright by Andrzej Pazio

Kopia na prawach rękopisu, przeznaczona dla użytku przez członków Towarzystwa Miłośników
GSS ŻAR oraz absolwentów CSIS i CWIS– seniorów lotniczych.
Powielanie i publikowanie tylko za zgodą autora.

WACEK

Dnia 27 czerwca 2002 roku odszedł od nas na zawsze plk pil. inż. Waclaw KOZIELSKI, wieloletni instruktor-pilot lotnictwa sportowego a później rolniczego, samolotowy pilot doświadczalny. Był niekwestionowanym autorytetem w dziedzinie szkolenia pilotów i instruktorów samolotowych. Wielu pilotów, którzy zetknęli się z Nim w działalności lotniczej, nawet jeżeli nie byli jego wychowankami, zawdzięcza Mu coś, co można zyskać tylko w kontaktach z ludźmi niezwykłymi. W swej czterdziestoletniej pracy zawodowej w lotnictwie spotykałem się z Nim wielokrotnie, a trzy z tych spotkań miały dla mnie specjalne znaczenie.

Pierwsze zdarzyło się wczesną wiosną 1953 roku. Byłem uczestnikiem kilkudniowej odprawy służbowej personelu kierowniczego jednostek lotnictwa sportowego LPŻ¹ w Jeżowie Sudeckim, jako Kierownik Wyszukolenia Samodzielnego Ośrodka Treningowego w Strzebielinie Morskim, stanowiącego namiastkę Aeroklubu Gdańskiego. Pod koniec odprawy zwrócił się do mnie Jarosław Rębowski(†)², kolega ze szkoły średniej, z Aeroklubu Łódzkiego i z III turnusu CSIS³, i zaproponował mi lot transportowy na MUSZE ter z Jeleniej Góry do Wrocławia. On sam miał lecieć na drugiej MUSZE ter do Ligotki Dolnej. Pilotem holującym oba szybowce samolotem CSS-13⁴ miał być sam Waclaw Kozielski(†), porucznik pilot, zwany przez młodzież lotniczą po prostu „Wackiem”, oczywiście zaocznie. Był też nazywany „Wołodyjowskim”, co było aluzją do jego niskiego wzrostu, ruchliwości i wojskowych obyczajów. Normalnie mówiło się do niego Obywatelu Poruczniku albo – w mniej oficjalnych sytuacjach – Panie Poruczniku. Był on wtedy Kierownikiem Wyszukolenia w Centrum Wyszukolenia Samolotowego we Wrocławiu. Już wówczas cieszył się opinią doskonałego, precyzyjnego pilota, ale także instruktora i bardzo surowego przełożonego, niezwykle wymagającego od swych podwładnych w sprawach pilotażowych i dyscyplinarnych. Na opinię tę zasłużył już jako Kierownik Wyszukolenia Cywilnej Szkoły Pilotów w Ligotce Dolnej. Byli tacy dla niego nieżyczliwi, którzy zarzucali mu nawet zupactwo. Został właśnie mianowany jednym z pięciu okręgowych inspektorów wyszukolenia lotniczego, któremu podlegał Jarek Rębowski jako Kierownik Wyszukolenia Szkoły Szybowcowej w Ligotce Dolnej.

Na tę propozycję przystałem z ochotą, ponieważ nie tylko skracala moją podróż koleją na Wybrzeże, ale stanowiła niepowtarzalną dla mnie w tym czasie okazję wykonania lotu holowanego⁵. Po zakończeniu odprawy, wczesnym rankiem, przystąpiliśmy do montowania obu MUCH, które w stanie rozłożonym znajdowały się w hangarze północnym lotniska w Jeleniej Górze. Okazało się, że w MUSZE Jarka brakuje miseczki dystansowej tylnego okucia skrzydłowego, a w wyposażeniu mojej brak jest klucza montażowego. Brakującą miseczkę zastąpiliśmy nakrętką o odpowiednich wymiarach, co z pewnością nie znalazłoby aprobaty w oczach naszego lotniczo-technicznego guru – Józia Zielezińskiego(†), a obie MUCHY zmontowaliśmy wykorzystując ten sam klucz.

Pogoda po przejściu frontu chłodnego, charakteryzująca się bardzo silnym wiatrem z kierunku WNW i zachmurzeniem przez wypiętrzone cumulusy, zapowiadała silną turbulencję. Ale takie warunki pogodowe nie były nam obce, ponieważ w poprzednim roku obaj szkoliliśmy na

¹ Liga Przyjaciół Żołnierza – powszechna organizacja sportów oraz szkolenia i wychowania obronnego a także politycznego, do której w r. 1953 włączono Ligę Lotniczą i Ligę Morską

² Ten znak (†) stawiam po nazwisku nieżyjącej osoby, jeżeli wymieniam je po raz pierwszy.

³ Centralna Szkoła Instruktorów Szybowcowych w Aleksandrowicach, początkowo podporządkowana Powszechnej Organizacji SŁUŻBA POLSCE, później Lidze Lotniczej.

⁴ Dwupłatowy, drewniany samolot konstrukcji Polikarpowa, budowany w Polsce z licencji radzieckiej, wyposażony w pięciocylin-drowy silnik gwiazdowy M-11D o mocy 125 KM. W ZSRR nosił początkowo oznaczenie U-2, od wyrazu „uczebnyj”, później Po-2. Podczas II Wojny Światowej używany przez lotnictwo Armii Czerwonej jako nocny bombowiec. W polskim lotnictwie sporto-wym był używany do szkolenia, holowania szybowców i wyrzucania skoczków spadochronowych. Był dopuszczony do akrobacji podstawowej (korkociąg, zakręty z przechyleniem do 60°, pętla, przewrót, zwrot bojowy i wywrót niesterowany).

⁵ Strzebielino Morskie było położone w strefie przygranicznej, w której loty samolotów lotnictwa sportowego były wówczas zakazane.

ŻURAWIACH na jeleniogórskim lotnisku kursantów CWIS⁶. Po wstępnych ustaleniach z pilotem holującym ustawiliśmy obie nasze MUCHY na wschodnim skraju lotniska do startu na dwuholu. Ja miałem lecieć na pierwszej pozycji na linie dwudziestometrowej i po odczepieniu się nad Małym Gądowem odejść od samolotu w lewo w górę a Jarek miał lecieć na drugiej pozycji na linie czterdziestometrowej i po moim odczepieniu kontynuować lot holowany do Ligotki Dolnej.

Start odbył się normalnie, chociaż po oderwaniu zespołu musieliśmy wszyscy walczyć z turbulencją. Już niedaleko za skrajem lotniska zespół osiągnął wysokość przekraczającą 100 m i Wacek przyjął kierunek na Gądów Mały, z właściwą sobie precyzją nawigacyjną i pilotażową. Kierunek ten po małej poprawce utrzymywał niezwykle dokładnie, mimo że prowadził on wprost na zawietrzną wysokiego zbocza Gór Kaczawskich w rejonie Wojcieszowa. Wkrótce po wlocie w rejon tych gór turbulencja bardzo utrudniała pilotaż, ale obaj na MUCHACH trzymaliśmy się dzielnie na swych pozycjach. Po wlocie na zawietrzną bardzo stromej zbocza zniekształconego przez kamieniołom CSS-13 przechylił się gwałtownie w lewo aż do niemal nożowego położenia mimo energicznego użycia przez Wacka pełnych wychyleń sterów, i ześlizgnął się w dół. Początkowo podążałem za samolotem głębokim ześlizgiem przy otwartych całkowicie hamulcach aerodynamicznych, ale gdy dostrzegłem, że lina szybowca Jarka znacznie zluźniła się, sygnalizując brak kontaktu z jego szybowcem i niebezpiecznie balansowała w pobliżu mojej MUCHY, odczepiłem się i odszedłem od samolotu w lewo w górę. Na dłuższą chwilę straciłem samolot z pola widzenia szukając w przestrzeni MUCHY Jarka. Dostrzegłem ją wykonującą poniżej manewry do lądowania na dnie wyrobiska kamieniołomu otoczonego stromymi ścianami. Wyglądało to bardzo nieciekawie – wydawało się, że pole jest zbyt małe, aby na nim MUCHA zmieściła swój dobieg a stromość otaczających je kamiennych ścian uniemożliwia podejście. Nie miałem jednak wyboru. W silnym duszeniu wysokość gwałtownie malała, a Jarek miał klucz montażowy! Przymierzyłem się więc za nim stromym ześlizgiem na hamulcach. Gdy MUCHA Jarka przyziemiła się, jej dobieg był niezwykle krótki. To poprawiło moje samopoczucie. Przyziemiłem obok jego szybowca i moja MUCHA zatrzymała się też bardzo krótko, niemal gwałtownie. Błotko zalegające pole naszego przymusowego lądowania okazało się pożyteczne i uchroniło nas obu przed zakończeniem dobiegu w kamieniach otaczających to półko.

Gdy wysiadłem z szybowca pogrążyłem się w błocie powyżej kostek. Spojrzałem w górę. Nad nami zakrążył CSS-13 z dwoma linami holowniczymi, na których końcach widoczne były zgrubienia – kółka do zaczepów. A więc żaden z nas nie urwał się z holu! Po kilku okrążeniach i pokiwaniu skrzydłami CSS-13 oddalił się w stronę Wrocławia z szybko cichnącym charakterystycznym klekotaniem. Jarek, lepszy z nas w techniczne klocki, zajął się demontażem obu szybowców przy pomocy chętnych pracowników kamieniołomu, a na mnie spadły obowiązki operacyjne. Ruszyłem za przewodnikiem – pracownikiem kamieniołomu, do telefonu. W korytarzu wiodącym do biura spotkaliśmy biegnącego milicjanta z tetenką⁷ w garści. Zatrzymałem go z trudem, i prosiłem o pomoc w zabezpieczeniu naszych szybowców. Początkowo odmówił, twierdząc, że ma inne bardziej pilne zadanie – pochwylenie dwóch dywersantów „angloamerykańskich”, którzy wylądowali na spadochronach w kamieniołomie w celach sabotażowych. Nie bez trudu wytłumaczyłem mu, że to nie dwaj dywersanci „angloamerykańscy” a dwaj polscy piloci na dwóch równie polskich szybowcach wylądowali w kamieniołomie. Ta prawda dotarła do świadomości milicjanta dopiero po okazaniu mu mojego Świadectwa Instruktora Szybowcowego, które przekartkował ręką trzymającą pistolet, którego lufa przy tej czynności kierowała się w różne strony. Musiałem więc kręcić się, aby schodzić z linii ewentualnego przypadkowego strzału. Po przestudiowaniu mojej żółtej tekturki⁸ milicjant schwał tetenkę do kabury i już całkiem rzeczowo i życzliwie uzgodnił ze mną zakres pomocy w pilnowaniu szybowca przed działaniami „kolekcjonerów”.

Telefonicznie uzgodniłem z Szefem Technicznym Aeroklubu Wrocławskiego sprawy transportu kołowego szybowców na lotnisko Gądów Mały. W tym czasie Jarek uporał się już z demontażem. Obie zdemontowane MUCHY, po obmyciu z błota, zostały zdeponowane wraz ze spado-

⁶ Centrum Wyszkożenia Instruktorów Szybowcowych w Jeżowie Sudeckim powstałe z dawnego CSIS.

⁷ Popularna nazwa radzieckiego pistoletu TT, używanego wówczas przez wojsko i milicję.

⁸ Świadectwo Instruktora Szybowcowego miało żółte okładki.

chronami bezpiecznie w obszernym pomieszczeniu administracji kamieniołomu, strzeżonym przez Straż Przemysłową pod nadzorem milicyjnym.

Dalszą podróż na Wybrzeże odbyłem koleją, do Wrocławia w towarzystwie Jarka, z którym dzieliliśmy się wrażeniami z tej lotniczej przygody i analizowaliśmy nasze działania. Wymienialiśmy również obawy, jak lotnicze władze LPŻ ocenią nasze postępowanie i jakie prawdopodobne konsekwencje nam grożą.

Po upływie około miesiąca otrzymałem z Zarządu Głównego LPŻ pisemną pochwałę za bezpieczne wykonanie przymusowego lądowania w trudnym terenie górskim i wzorowe zabezpieczenie szybowca w miejscu tego lądowania. Okazało się, że Jarka spotkały identyczne „groźne konsekwencje”.

W niedługim czasie odwiedziłem służbowo Arsenał⁹. W rozmowie z kpt. pil. Andrzejem Jankowskim(†), pracownikiem komórki wyszkolenia lotniczego zapytałem, jak doszło do udzielenia nam obu tych pochwał. Po uzyskaniu ode mnie zapewnienia, że sprawę zachowam w dyskrecji całkowitej, pokazał mi meldunek Wacka, dotyczący incydentu naszego lądowania w Wojcieszowie, skierowany do ówczesnego Sekretarza ds. Lotniczych ZG LPŻ gen. bryg. pil. Michała Jakubika(†), z zachowaniem oczywiście drogi służbowej, w którym w żołnierskich, dosadnych słowach przyjmuje całą winę na siebie, informując, że podczas holowania dwóch szybowców pilotowanych przez mało doświadczonych młodych instruktorów, popełnił kardynalny błąd wlatując w obszar turbulencji, utracił panowanie nad samolotem, co zmusiło pilotów szybowców do odzepienia się i przymusowego lądowania w niebezpiecznym terenie. Swój meldunek Wacek zakończył wnioskiem o udzielenie nam obu pochwały i oddaniem się jego, winowajcy incydentu, do dyspozycji Obywatela Generała. Nie śmiałem pytać, czy Wacek poniósł jakiejkolwiek konsekwencje służbowe za spowodowanie incydentu, do którego autorstwa przyznał się, a kpt. Jankowski nie udzielił mi informacji na ten temat z własnej inicjatywy.

Poznanie treści tego meldunku, otworzyło mi oczy na istotne cechy Wacka jako człowieka: jego honor, godność, cywilną odwagę, uczciwość i poczucie sprawiedliwości. Przestał być dla mnie Wackiem, którego należało się bać za jego nadmierną surowość i wymagalność, oraz podśmiewać się z jego zamiłowania do wojskowych rygorów, a stał się Panem Waławem – człowiekiem godnym najwyższego szacunku.

Przecież tak łatwo uciera się nosy lotniczym młokosom, jakimi my obaj w tedy byliśmy, za lotnicze grzechy przez nich popełnione i niepopołnione, aby po pewnym czasie równie łatwo im je wybaczyć, tłumacząc je brakiem doświadczenia lub młodzieńcza głupotą, z której wyrosną albo już wyrosli. Jak natomiast trudno w ludzkiej opinii wybacza się lotniczym autorytetom ich lotnicze wpadki i jak długo je pamięta się. Jak łatwo, surowo i bezlitośnie potępia się doskonałych, doświadczonych lotników za błędy przez nich popełnione, których z racji doświadczenia, umiejętności czy talentu nie powinni popełnić. Pan Waław składając ten meldunek ryzykował bardzo wiele – swą zawodową renomę – dla zachowania dobrej opinii dwóch młodych ludzi, którym naprawdę dobrze przyjrzał się dopiero wtedy, gdy przed lotem omawiał z nimi sposób jego wykonania. Przecież oprócz ludzi rozsądku, do których należało zaliczyć gen. Jakubika, mjr. Tomaszewskiego(†) i kpt. Jankowskiego, w środowisku lotniczym ZG LPŻ znajdowali się też tacy ludzie, którzy byli gotowi wykorzystać każde potknięcie lotniczego autorytetu dla wyniesienia swej własnej osoby.

Drugie nasze, ważne dla mnie spotkanie zdarzyło się w październiku 1959 roku w Centrum Wyszkozenia Lotniczego w Krośnie, w którym Pan Waław był Kierownikiem Wyszkozenia. Przyjechałem do Krosna w celu wyszkolenia się w przelotach nocnych¹⁰. Szkolenie prowadzone było na samolotach CSS-13, wyposażonych jedynie w oświetlenie do lotów nocnych – łączność radiowa była jeszcze w sferze marzeń. Kierował lotami Mietek Dąbkowski(†), a Pan Waław był na starcie, obserwował rozwój sytuacji i wykonywał dorywcze loty kontrolne ze szkolonymi pilotami. Na trawiastej nawierzchni lotniska był wyłożony wzorowo „start” nocny, przy wykorzystaniu akumulato-

⁹ Siedzibą władz LPŻ był w owym czasie warszawski zabytkowy Arsenał.

¹⁰ Wtedy nazywano je oficjalnie „lotami nawigacyjnymi w nocy”.

rowych lamp górniczych. Zostałem przydzielony do grupy instr. Jana Tomaszewskiego(†), z którym pierwszej nocy wykonałem dwa przeloty dwusterowe. W drugą noc wykonałem z nim trzeci lot dwusterowy, po którym miałem wykonać przelot samodzielny. Oczekując na tę ważną dla mnie próbę, słyszałem uwagi udzielane przez Pana Waclawa skontrolowanym przez niego pilotom. W mojej pamięci utkwiła szczególnie jedna z nich: „Panie kolego, trzeci zakręt kręgu nadlotniskowego należy wykonać w locie poziomym, a Pan w tym zakręcie nabrał aż 10 metrów wysokości!”, potwierdzająca wszystkie legendy na temat wyjątkowych wymagań Pana Waclawa odnośnie poprawności pilotażu.

Wyruszyłem na trasę przelotu, gdy już sporo świateł wiosek wygasło, co utrudniało ocenę utrzymania się na linii drogi – należało więc kierować się wskazaniem kapryśnej busoli magnetycznej i upływem czasu lotu. Pierwszy odcinek zamkniętej trasy przelotu miał kierunek zachodni, a o ile dobrze pamiętam, punktem zwrotnym były Gorlice. Gdy upłynął obliczony czas lotu światła punktu zwrotnego nie ukazały się. Z lewej, południowej strony trasy w świetle gwiazd widoczne były zarysy wzniesień niemal sięgających wysokości lotu (500 m. nad poziomem lotniska). Zakrzyżłem i stwierdziłem, że nie są widoczne jakiegokolwiek światła, które mogły być światłami punktu zwrotnego trasy. Postanowiłem wracać. Przyjąłem kurs powrotny, uwzględniający podwojony, wyliczony uprzednio kąt znoszenia. Przed upływem czasu przewidywanego na powrót daleko na horyzoncie w kierunku północnym dojrzałem silne światła, jak mi się wydało, rafinerii Jedlicze, na południe od której przelatywałem na początku przelotu. Skierowałem do nich samolot. Po paru minutach lotu upewniłem się, że moje przypuszczenie było prawdziwe. Poszukałem więc wzrokiem świateł lotniska w Krośnie i po ich dostrzeżeniu skierowałem samolot do wejścia w krąg nadlotniskowy. Odczułem ogromną ulgę. Po lądowaniu i zakołowaniu na stojankę¹¹ ruszyłem do kwadratu. Wtedy poczułem się jak zbity pies a wrażenie ulgi minęło i ustąpiło poczuciu klęski. Jak można było stracić orientację już na początku przelotu?! Zgłosiłem się do Jasia Tomaszewskiego, który zapytał mnie, dlaczego tak wcześnie wróciłem. Odpowiedziałem, że zgubiłem się już na pierwszym odcinku. Wtedy niespostrzeżenie podszedł do nas Pan Waclaw. Nie miałem początkowo świadomości, że słucha mojej szczegółowej relacji z nieudanego lotu. Dopiero zadane przez niego pytania, dotyczące lotu i moich decyzji, uświadomiły mi, że za chwilę dostanę się w jego niezwykle surowe „objęcia”. Opowiadałem na jego pytania najdokładniej, jak było to możliwe, spodziewając się wyroku lotów kontrolnych i to z pewnością z nim samym – wymagającym Kierownikiem. Jaś Tomaszewski milczał, nie wypadało mu wtrącać się do rozmowy, w której jego szef przejął inicjatywę. Po wyczerpaniu tematu przebiegu mojego nieudanego przelotu usłyszałem, to czego najmniej się spodziewałem. Pan Waclaw rzekł do Jasia: „No to wypuścimy kolegę Pazio na następny lot samodzielny, co Pan sądzi w tej sprawie?”. Gdy Jasio skwapliwie przystał na propozycje swego szefa, Pan Waclaw rzekł już do mnie: „Życzę powodzenia w następnym locie” i bez komentarzy odszedł od nas już jakby zupełnie niezainteresowany załatwioną właśnie sprawą.

Byłem nieco oszołomiony tą niespodziewaną reakcją wymagającego Kierownika Wyszkołenia, mającego opinię zupełnie nietolerancyjnego na błędy. Takiej decyzji najmniej się spodziewałem!!! Ale nie miałem czasu na jej rozważanie, ponieważ po uzupełnieniu paliwa w „moim” samolocie poleciałem na następny przelot, którego trasa po obwodzie trójkąta, kończyła się krótkim, w stosunku do innych, odcinkiem zachodnim, wiodącym do lotniska krośnieńskiego. Pierwsze dwa odcinki przeleciałem bez przygód. Leciałem po wyznaczonej trasie jak po sznurku, punkty zwrotne osiągałem w obliczonym czasie i identyfikowałem je bez trudności. W połowie ostatniego odcinka dojrzałem światła lotniska ale daleko w prawo od linii mojego lotu. Rzut oka na busolę uświadomił mi, że podczas lotu na kierunku zachodnim prowadzi ona pilota bardzo w lewo od trasy. Skorygowałem kierunek lotu według świateł lotniska i po lądowaniu zgłosiłem Jasiowi te busolowe kaprysy. Otrzymałem polecenie odkołowania samolotu pod hangar i wpisania uwag o jego busoli do książki przekazywania samolotów.

Później przyszły refleksje. Skoro Pan Waclaw uznał, że mimo zgubienia się w pierwszym przelocie można mnie wypuścić do następnego, to znaczy, że uznał moje działania w tym locie za

¹¹ Tak nazywano wówczas stanowisko postojowe na starcie i pod hangarem.

prawidłowe. Zaryzykował i obdarzył mnie zaufaniem, wierząc, że dam sobie radę, ponieważ ocenił, iż moje umiejętności decyzyjne i moja odporność psychiczna są na odpowiednim poziomie. Nie jest on więc tylko hobbystycznym entuzjastą perfekcyjnego sterowania, które egzekwuje z całą bezwzględnością podczas egzaminów w locie, ale instruktorem, potrafiącym także kształtować i oceniać decyzyjność i odporność psychiczną pilota – to co tak istotne dla powodzenia i bezpieczeństwa lotu. Bez słowa swego komentarza zaaprobował moje działania jako właściwe i zaufał mnie chyba bardziej, niż ja sam sobie ufałem.

Wiele lat później, gdy latałem w lotnictwie służby zdrowia, zwanym wówczas niefortunnie „sanitarnym”, zrozumiałem jak ważne były wymagania Pana Waclawa, i te dotyczące perfekcyjnego pilotażu, i te dotyczące decyzyjności wynikającej z właściwego przygotowania lotu. Takie same wymagania posuniętej do perfekcji dokładności pilotażowej stawiał mnie instruktor Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie – Stanisław Jensen(†), niegdyś pilot wojskowy, latający na ŁOSIACH i WELLINGTONACH, podczas szkolenia mnie na samolocie dwusilnikowym AERO 145. A więc nie tylko Wacek był taki wymagający! To nie hobby perfekcji pilotażowej a profesjonalna cecha zawodowego pilota. Przydatność nawyku perfekcyjnego sterowania takiego, gdy założone parametry lotu utrzymują się same, bez potrzeby ciągłego ich monitorowania, okazała się niezwykle przydatna w trudnych warunkach lotu, gdy niemal całą uwagę należało poświęcić na nawigowanie i taktykę.

Trzecie nasze ważne spotkanie nastąpiło, po wielu latach, gdy już obaj działaliśmy poza Aeroklubem i miało miejsce w Egipcie w Bazie Agrolotniczej w Benha w letnich miesiącach roku 1982. Byłem wówczas szefem pilotów egipskiej akcji agrolotniczej, a Pan Waclaw pojawił się w Bazie jako pilot doświadczalny, którego zadaniem było oblatywanie samolotów PZL-106 KRUK seryjnie przebudowywanych na wersję AS¹². Niemal codziennie spotykaliśmy się na lądowisku Bazy, gdzie Pan Waclaw wykonywał swe obowiązki pilota doświadczalnego nie tylko w locie, ale także na ziemi przy współpracy z rzeczoznawcą IKCSP, przeglądając dokumentację przebudowy i samoloty przed oblotem i po oblotach. Ja w tym czasie oblatywałem samoloty PZL-106A po usuwaniu usterek i czynnościach okresowych. Rozprowadzałem również KRUKI wersji A i AS na lądowiska poszczególnych baz agrolotniczych, gdzie także przeszkalałem pilotów na samoloty wersji AS. Wieczorami spotykaliśmy się w naszej kwaterze na Cornishestreet w Benha rozmawiając na różne tematy lotnicze przy kawie lub szklaneczce whisky z lodem. Wtedy zaprzyjaźniliśmy się, i Pan Waclaw stał się dla mnie Wackiem już niezaocznie. Z pewnym zażenowaniem przyjął moje uwagi o perfekcyjnym i eleganckim sposobie wykonywania przez niego oblotów, co rzuciło się w oczy, podczas obserwacji ich z ziemi. Rozmowa na te tematy ujawniła zbieżność naszych poglądów na sprawę pilotażu, nawigowania, szkolenia pilotów i lotniczej świadomej dyscypliny.

Pewnego wieczora przyznał mi się, że gnębi go sumienie za nadmierne wymagania dyscyplinarne, które okazywał w młodości swym podwładnym. Przypomniałem mu wtedy, jak wielkim autorytetem cieszył się wśród instruktorów CWL we Wrocławiu i później w Krośnie, którzy byli jego wychowankami i pamiętali wprawdzie jego wysokie wymagania dyscyplinarne i wyszkoleniowe, ale w swych wspomnieniach i relacjach o współpracy z nim, mile wspominali to jego „dokręcanie śruby” jako młodzieńczą przygodę, której korzyści odczuli później w swej pracy instruktorskiej. Był dla nich wzorem profesjonalisty i wymagającego ale życzliwego szefa. Przyznałem mu się także do tego, że czytałem jego samokrytyczny meldunek w sprawie incydentu nad Wojcieszowem, że od tego czasu przestałem podzielać poglądy kolegów zarzucających mu nadmierne wymagania, ponieważ przekonałem się, że od siebie wymaga znacznie więcej niż od innych. Przypomniałem mu też jego odważną decyzję o wypuszczeniu mnie do następnego przelotu samodzielnego w nocy bez kontroli na dwusterze po nieudanym pierwszym. Dałem do zrozumienia, że w obu przypadkach ryzykował bardzo wiele i to dla zupełnie obcych ludzi.

Wtedy powiedział mi, że jego postępowanie było normalne a w lotnictwie nie miał obcych ludzi. Jego zdaniem każdy pilot powinien ciągle krytycznie oceniać swoje latanie a przyznawanie

¹² Z silnikiem ASz-62IR; pierwszy prototypowy egzemplarz przebudowany w Bazie Benha został oblatany przez fabrycznego pilota doświadczalnego WSK-PZL Warszawa OKĘCIE mgr inż. Tadeusza Dunowskiego.

się do błędów nie hańbi. Takie były, używając dzisiejszego języka, etyczne standardy Wacka w jego lataniu, w jego postępowaniu i w jego stosunku do ludzi lotnictwa.

Następnie, nawiązując do mojego pierwszego nieudanego przelotu nocnego, powiedział mi, jak ważne są loty samodzielne w procesie szkolenia pilota, w każdej jego fazie. To dzięki nim uczeń czy już później szkolący się pilot nabiera zaufania do siebie, do swych możliwości pilotażowych i decyzyjnych – przekonuje się, że może sobie radzić skutecznie z utrudnieniami lotu, które spowodują czynniki od niego niezależne lub on sam swymi błędami. Powiedział też, jak łatwo instruktor może zniweczyć rodzącą się u pilota wiarę we własne możliwości, jeżeli przedłuży latanie na dwusterze¹³, gdy uczeń albo pilot już dojrzał do samodzielnego latania, albo gdy po jakimś jego niepowodzeniu, rzeczywistym albo pozornym, w locie samodzielnym zarządzi niepotrzebne latanie dwusterowe zamiast wysłuchania relacji szkolącego się i udzielenia mu właściwego instruktażu.

W rozmowach, jakie po tym prowadziliśmy Wacek zapoznał mnie ze swoimi poglądami na temat znaczenia różnych rodzajach lotów w szkoleniu. Według niego przeloty szkoleniowe, a szczególnie przeloty samodzielne, rozwijają decyzyjność, której podstawą jest dobre przygotowanie i przewidywanie rozwoju sytuacji. Szkolenie w nocy czyni pilota niezależnym od pory doby. Akrobacja wyrabia orientację przestrzenną i świadomość, że nawet spokojny „płaski” lot jest też ruchem przestrzennym, kształtuje umiejętność sterowania skoordynowanymi i zdecydowanymi, dostosowanymi ruchami, co umożliwia realne panowanie nad samolotem w każdym locie, a dzięki niej pilot nabiera zaufania do samolotu. Loty grupowe w szyku, według Wacka nie tylko rozwijają zaufanie do innego, lecącego obok w innym samolocie pilota, ale uczą także bardzo precyzyjnego sterowania – reagowania na tendencje samolotu, przy zastosowaniu odwrotnej koordynacji wychyleń lotek i steru kierunku¹⁴. Loty koszące doskonalą umiejętność obserwacji i celowego przenoszenia uwagi w warunkach szybko zmieniającej się sytuacji, oraz uświadamiają, z jak dużą prędkością względem ziemi porusza się samolot, co jest zupełnie niedostrzegalne w oddaleniu od ziemi. Również w lotach koszących pilot uświadamia sobie rzeczywiste geometryczne wymiary zakrętu: jego promień i wygięcie łuku, co jest również mało widoczne w locie na większej wysokości. Szkolenie w lotach według przyrządów uczy zaufania do ich wskazań i jest przygotowaniem do uniezależnienia pilota od kaprysów pogody. Uważał, że są to elementy szkolenia pilota zawodowego lub sportowego, których nie wolno pomijać bez szkody dla jego rozwoju i bezpieczeństwa jego lotniczej aktywności, niezależnie od późniejszej jego zawodowej albo sportowej specjalizacji.

Wiele miejsca w tych rozważaniach Wacka o szkoleniu zajmowały sprawy kształtowania postaw pilota – jego pokory wobec zagrożeń i wewnętrznej dyscypliny, rzeczywistej a nie formalnej troski o bezpieczeństwo lotu oraz oceny własnej wiedzy i własnych umiejętności. Jeżeli w tych poglądach wyrażało się lotnicze zupactwo, o które był posądzany, to trzeba być zwolennikiem takiego zupactwa.

Wacek posiadał dar obiektywnej oceny umiejętności pilota. Te oceny wypowiadał wprost, ale zawsze życzliwie i taktownie, wskazując na niedostatki, wszystkim tym pilotom i instruktorom, których miał obowiązek jako ich szef oceniać. Lotnicy, bezkrytyczni w stosunku do siebie, najczęściej o niezbyt wysokich umiejętnościach pilota, którzy wszelkie najbardziej nawet życzliwe uwagi na temat ich lotniczych działań traktowali jako obrazę, byli najbardziej gorliwymi krytykantami Wacka. Natomiast ci, którym zależało na lotniczym doskonaleniu się, byli mu za te oceny wdzięczni i starli się z nich korzystać w doskonaleniu swych umiejętności pilota lub instruktora.

Wiele lat później, gdy już Wacka nie było na Świecie, otrzymałem od Staszka Błasiaka Biuletyn Loteczki Nr 19 ze stycznia 2001, w którym był zamieszczony obszerny artykuł, z okazji przyznania Wackowi Kozielskiemu wyróżnienia ZŁOTA LOTKA 2000, zawierający jego życiorys.

¹³ Tzw. „zawożenie”, wynikające z bezkrytycznego stosowania przez niektórych instruktorów zasady głoszącej, że nigdy jeden lot dwusterowy więcej przed laszowaniem nie zaszkodzi.

¹⁴ Gdy słuchałem tego, przypomniało mi się moje pierwsze podejście według ILS, w nocy w rzeczywistych warunkach IMC, które wykonywałem bez obecności instruktora, stosując się do tego, co kiedyś od Włodzimierza Gedymina(†), mojego instruktora w lotach IFR usłyszałem. Wykonując to podejście odniosłem wrażenie, że jest to bardzo podobne do utrzymania się na swej pozycji prowadzonego w ścisłym szyku, tylko układ odniesienia jest na tablicy przyrządów – w kabinie a nie na zewnątrz niej.

Z artykułu tego dowiedziałem się, że przyczyną oddelegowania por. pil. Wacława Kozielskiego do pracy lotniczej poza wojskiem były względy polityczne a nie jak sądzono jego niski wzrost. Treść tego artykułu autorstwa Staszka Błasiaka unaoczniała mi jak ciężka była droga Wacka do lotnictwa, które dla niego miało ogromną wartość, było jego sposobem na życie, co powodowało jego stałe dążenie do doskonałości, perfekcyjnego, śmiałego ale ostrożnego działania, oraz zrozumiałem, dlaczego stawiał on sobie i swym podopiecznym tak wysokie wymagania.

Andrzej Pazio