35 LAT LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

DZIŚ mija 35 lat od dnia, w którym I Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" przeszedł swój bojowy chrzest nad polami i lasami w okolicach Warki. Polski lotnik w samolocie z biało-czerwoną szachownicą na skrzydłach rozpoczął znów na polskim niebie walkę z piratami Luftwaffe. Tę walkę, którą musiał przerwać już na początku tragicznego Września. Hitlerowska Luftwaffe dysponowała wtedy 3374 samolotami bojowymi, z tego 1929 maszyn przeznaczyła do uderzenia na Polskę. My mieliśmy wtedy zaledwie 393 maszyny, w większości przestarzałe. Niemcy rzucili przeciwko Polsce 897 bombowców. My mieliśmy tylko 80. Polscy lotnicy nie mieli więc w tej walce żadnych szans, mimo to podjęli ją. Walczyli do końca nad polską ziemią, a potem poza jej granicami. Walczyli wspaniale. Siły niemieckich piratów owiane sławą polskie dywizjony na angielskim niebie. Nasi piloci zadziwiali świat odwagą i poświęceniem, wielu przeszło na zawsze do legendy. Walczyli zażarcie i choć walczyli nie nad Polską, walczyli zawsze o Polskę.

Aż przyszedł czas, kiedy dzięki pomocy ZSRR, dzięki radzieckim instruktorom, którzy szkolili naszych pilotów na radzieckich maszynach, można było w lipcu 1944 roku utworzyć na lotnisku Grigoriewskoje pierwszą samodzielną polską eskadrę lotnictwa myśliwskiego. Kontynuując najlepsze tradycje polskich skrzydeł, nasi piloci u boku lotnictwa radzieckiego rozpoczęli zwycięski lot od Warki, poprzez Warszawę, do Berlina.

To święto jest nie tylko świętem naszych dzielnych lotników, ale także konstruktorów, mechaników, naukowców, techników i tych wszystkich, którzy podjęli dzieło swych poprzedników, kultywując tradycje sięgające pierwszych dni niepodległości. Bowiem w latach międzywojennych polskie samoloty należały do najlepszych w świecie. Nasi piloci zwyciężali na nich w międzynarodowej konkurencji, sławiąc imię polskich inżynierów i lotników.

Dziś, dzięki sojuszowi ze Związkiem Radzieckim, nasze lotnictwo dysponuje najnowszymi samolotami, najnowocześniejszym sprzętem. Dzięki temu oraz wysokim kwalifikacjom naszych lotników i wszystkich ludzi związanych z lotnictwem, polskie skrzydła są niezłomnym puklerzem naszej Ojczyzny. Są mocnym ogniwem sojuszniczych armii, strzegących pokoju.

Dzisiejszy numer „Życia i Nowoczesności" poświęcamy w całości naszemu lotnictwu.

ŻYCIE I NOWOCZESNOŚĆ
NR 483
23 SIERPNIA 1979 R.

„Cenimy wysoko i trwale będziemy pielęgnować tradycje męstwa żołnierskiego i ofiarnej miłości Ojczyzny. Są to wartości bezcenne. Umacniają one siłę moralną narodu, czynią człowieka duchowo bogatszym i szlachetniejszym — zdolnym do najwyższych poświęceń".

DĘBLIŃSKA KUŹNIA KADR

TADEUSZ POJMAŃSKI

PRZECZYTAŁEM te słowa Edwarda Gierka, misternie wykute w żelazie nad wejściem do Izby Tradycji **Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie.** I choć przecież mogą się one znaleźć wszędzie, gdziekolwiek można trafić na ślad polskiej żołnierskiej ofiarności, a miejsc takich i w kraju, i na świecie jest bardzo wiele — tu brzmią one szczególnie mocno.

Nie sposób pisać o dęblińskiej kuźni kadr lotniczych nie wspominając, że jej mury i lotnisko od 1927 roku, kiedy to uruchomiono szkołę, opuścili tacy sławni później piloci jak Żwirko, Król, Horbaczewski, Skalski, Latwis, Gnyś, Meissner, Medwecki i wielu, wielu innych. Większość z nich, gdy we wrześniu 1939 r. zabrakło możliwości walki o polskie niebo, walczyła w następnych latach „o wolność Waszą i naszą" pod niebem Francji, Anglii, Afryki, wszędzie tam, gdzie tylko było na czym latać i z czego strzelać do znienawidzonego wroga. Ze 120 pilotów promowanych w 1939 r. wojnę przeżyło tylko 20.

Nie można nie pamiętać, że gdy jeszcze trwały działania wojenne — w kwiet lu 1945 r. szkoła lotnicza w Dęblinie, chociaż [illegible] znów szkoliła [illegible] dla jednostek lotniczych Ludowego Wojska Polskiego. Przeniesiono ją z Zamościa i szybko uruchomiono w Dęblinie, korzystając z braterskiej pomocy Związku Radzieckiego, który delegował wytrawnych instruktorów, dostarczał sprzęt i służył wszelką pomocą.

21 czerwca 1945 r. 51 pilotów, którzy rozpoczęli naukę w Zamościu, zakończyło półroczne szkolenie w Dęblinie na samolotach UT-2, według programu przewidzianego na czas wojny. 19 stanęło do pierwszej promocji w odrodzonej szkole. W rok później, 17 maja 1946 r. Wojskowa Szkoła Pilotów została przemianowana na Oficerską Szkołę Lotniczą WP. I właściwie na tym mogłaby się rozpocząć i trwać do dziś historia powojennego odrodzenia słynnej szkoły.

Biegnące jednak lata świadczą, że nic nie stoi w miejscu. W 1955 r. szkoła otrzymuje imię Jana Krasickiego. W 1956 r., 11 lipca Rada Państwa PRL nadała szkole sztandar, jako symbol niezłomnej wierności dla PRL, honoru, męstwa, sławy wojennej i tradycji jednostki wojskowej.

W 1959 r., 9 czerwca w OSL odbyła się pierwsza promocja absolwentów 3-letniego kursu, szkolonych na samolotach odrzutowych. A więc rozpoczęła się nowa epoka w życiu szkoły. Odrzutowce. Zaledwie w rok później, w dniach 4—5 czerwca, z okazji zgromadzenia Klubu Seniorów Lotnictwa, do dęblińskiej szkoły przybywa 220 weteranów. Spotykają się trzy pokolenia polskiego lotnictwa wojskowego. Tych, których wojenna sława obiegła świat i tych, którzy dziś są naszą nadzieją na trwałość pokoju i możliwości stałego rozwoju. Piękne chwile.

W 1963 r., 9 maja, komendantem szkoły został mianowany **ppłk pilot Józef Kowalski.** Jest nim nadal. Znakomity, wymagający, szanowany wychowawca, dziś już w stopniu generała brygady, z tytułem doktora.

W 1967 r., 23 marca, Rada Ministrów przyznała szkole w Dęblinie status wyższej uczelni wojskowej. Takie są bowiem wymogi wojskowego kunsztu. Uzupełnieniem tego wydarzenia może być wrzesień 1972 r., kiedy to rozpoczął się uroczyście rok szkolny w nowo utworzonym przy WOSL Liceum Lotniczym, do którego przyjmowana jest młodzież po szkole podstawowej i szkolona specjalnie w kierunkach lotniczych. Na zakończenie tego krótkiego kalendarium należy przypomnieć, że pierwszy Polak kosmonauta **ppłk pilot Mirosław Hermaszewski** był prymusem szkoły w 1964 r.

Sława i doskonałość dydaktyczna dęblińskiej szkoły jest naszą uzasadnioną dumą. Piątego maja 1969 r. oraz 15 maja 1974 r. szkołę zwiedzali attaches wojskowi akredytowani w Polsce. Ich opinie świadczą, że szkoła zaliczana jest do najlepszych w świecie. Wiemy, że to nie są zdawkowe grzeczności. Tak jest, bo być powinno. Zaczęło się przed wielu laty, z wysokiego pułapu i należy go utrzymać. Polacy — a potwierdziła to wojenna praktyka — mają szczególne predyspozycje, aby być doskonałymi pilotami. I jakże przyjemnie jest słyszeć to dziś w Dęblinie z ust wychowawców i instruktorów.

ŻEBY zwiedzić uczelnię i wszystkie jej urządzenia nie wystarczy dwóch dni. Wszystko przerasta wyobrażenia i gdyby nie dyskretna pomoc mego przewodnika **kpt. Włodzimierza Politowskiego,** zastępcy dowódcy pododdziału podchorążych ds. politycznych, byłbym się zagubił w terenie szkoły, jak przysłowiowe dziecko we mgle.

Bliskie zbratanie bardzo młodych ludzi i doświadczonych wychowawców wytworzyło w uczelni swoistą atmosferę. Wzajemne zrozumienie i szacunek dla wychowawców i instruktorów. Ten szacunek wynika z przewagi doświadczenia, a także, co nie jest bez znaczenia, mocnego „trzymania" w rękach zespołów i równoczesnej umiejętnej tolerancji wobec młodzieńczej fantazji.

Gdybym powiedział, że wzajemne stosunki kształtuje również fakt niebezpieczeństwa, jakim jest szkolenie w powietrzu, bo lotnictwo to nie marsz ubezpieczony piechoty — to też byłaby prawda, choć tak bardzo nieodkrywcza.

Faktem jest, że w uczelni studiuje młodzież wybrana. Nigdzie chyba nie ma takiej selekcji. Na jedno miejsce kandyduje zwykle 12 osób — to świadczy o popularności uczelni i lotnictwa wśród młodzieży. Jednak wymogi zdrowotne są tak wysokie, że przed zakwalifikowaniem do egzaminów, na 10 osób przedostaje się przez lekarskie filtry zaledwie jedna lub dwie osoby, tworzące w sumie tych 12 kandydatów na jedno miejsce.

Pułkownik dyplomowany, pilot Mieczysław Ciesielski, szef Oddziału Szkolenia, zastępca komendanta szkoły ds. szkolenia mówi:

„Wymagania dzisiejszego lotnictwa są tak duże, że po drodze, niestety, zagubił się gdzieś romantyzm, związany kiedyś z lataniem. Podczas lotu np. na „Mig-21" na zadanie, zwłaszcza nocne, pilot jest tak zajęty i skoncentrowany, że często nie ma czasu uświadomić sobie piękna oglądanych widoków. Dopiero na ziemi ogarnia go refleksja, że na wysokości 15 tys. m widział piękno chmur, a na ich tle nie zachodzące słońce, choć na ziemi była głęboka noc.

W procesie szkolenia, jednym z podstawowych problemów są sprawność i kondycja fizyczna oraz umiejętność współ-

DOKOŃCZENIE NA STR. IV

DZIEŃ W PUŁKU

ANDRZEJ WRÓBLEWSKI

W LOTNICTWIE wszystko jest tajne dopóki jest nowe. Sprzęt starzeje się jednak szybciej niż ludzie. Przedtem „Jaki" i „Iły" a teraz „Migi". Które to „Migi"? Liczba określająca model, nic mi nie mówi. To rzecz dla znawców i hobbystów. Dla mnie były to przeważnie punkty na wysokości kilku tysięcy metrów. Czasem słyszałem, jak ciężki grzmot obwieszczał, że przekraczały barierę dźwięku. Teraz je nareszcie obejrzę, poznam ludzi, którzy te barierę przekraczają, zwiedzę Izbę Tradycji, gdzie zobaczę pamiątki z okresu formowania I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", co się dokonało 20 sierpnia 1943 r. na lotnisku Grigoriewskoje, przebiegnę wyobraźnią szlak bojowy, rozpoczęty w rok później, 23 sierpnia 1944 r. pod Warką, znaczony ważnymi operacjami: we wrześniu 1944 nad powstańczą Warszawą, w marcu 1945 nad Kołobrzegiem (tam zginął dowódca pułku, ppłk Jan Tałdykin) i wreszcie 2 maja 1945 w rejonie Berlina. 1400 lotów bojowych w ciągu 9 miesięcy. „Virtuti Militari" V klasy. Nie zobaczę historycznego sztandaru z napisem „Honor i Ojczyzna", „Za Waszą i naszą wolność". Sztandar jest już w Muzeum Wojska Polskiego.

Godzina szósta

Poza wartownikiem przy bramie niewiele tu z typowych koszar. Jasne budynki. Dużo zieleni. Boisko sportowe. Jest tylko plac apelowy, na który za chwilę wybiegną żołnierze, wyrwani z łóżek dźwiękiem trąbki. Słońce aż pomarańczowe. Będzie upał.

Nie ma pobudki na trąbce. Oficer dyżurny naciska guzik na pulpicie. Jęk syreny wywiókłby chyba nieboszczyka z grobu. Jeszcze parę minut ciszy, i proszę, jest „pobudka wstać!" Ale gdzie trębacz? Są żołnierze w kostiumach. Gimnastyka. Ale gdzie instruktor? Gimnastykę prowadzi **mjr Lucjan Kaczyński.** Ale kto mówi do mikrofonu? Słychać go, nie widać go, a ćwiczenia biegną, jak gdyby był wśród nich. No i wszystko jasne: Komenda jest nagrana na taśmie. Pół godziny gimnastyki. Ostro! Lotnikom potrzebna jest kondycja. Żołnierzom służby czynnej też, skoro służą w pułku lotniczym. Więc teraz prysznic, toaleta, słanie łóżek — i śniadanie. Potem zajęcia.

Tego już jednak nie widzę, bo ruch się zaczyna przy bramie. Wyjeżdżają cysterny, ktoś wchodzi, ktoś wychodzi, oficer sztorcuje szeregowych: pasek za luźno, guzik nie zapięty, w tył zwrot, odmaszerować, każdy spogląda w lustro przy wejściu, bo prezencja to rzecz ważna dla lotników. Nie, ja ich nie wywyższam, to przecież bez sensu, ludzie jak ludzie, ale coś w sobie mają: mocniejszy rysunek szczęk, wyraz ust, świadczący o zdecydowaniu, rysunek brwi, który mówi o tym, że umieją się skupić. Wcale nie są tacy doborowi: wielu średniego wzrostu, ten i ów szpakowaty, czasem łysiejący ale twarze młode. Mówi się o nich tylko, że są **starsi.** W lotnictwie czas biegnie szybciej.

Bo kiedy zostaje się pilotem?

Przeważnie zaczyna się od aeroklubu. Tam chłopak zdobywa podstawy wiedzy i praktyki. Potem, jeśli może i chce (zdrowie, wykształcenie, trudny egzamin wstępny), idzie na cztery lata do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Przez te cztery lata — lata: na „Iskrach", na „Limach", na śmigłowcach zależnie od specjalności. Do pułku przychodzi z tytułem inżyniera, licencją pilota wojskowego III klasy i „nalotem" (tak się nazywa odpowiednia liczba samodzielnie przelatanych godzin). Tutaj, w pułku, powinien w rok zdobyć uprawnienia pilota II klasy, a po dwóch i pół roku — I klasy.

W sumie osiem lat szkolenia, które trzeba dodać do 18 lat chłopaka.

Reszta wynika tylko z doświadczenia.

Godzina siódma

Obliczyłem: żeby opisać tę pierwszą godzinę pobytu w pułku „Warszawa", potrzebowałem czterech godzin. Jest to sprawa odpowiedniej selekcji i eliminacji materiału, ustalenia zarysu kompozycyjnego tej relacji, przede wszystkim jednak sprawa decyzji, co wybrać.

Na decyzję w locie pilot ma ułamek sekundy. W miarę tego jak rośnie szybkość, czas się kurczy. Dawniej, patrząc na stanowisko artylerii wroga, ukrytego w zaroślach na wzgórzu, widziało się błysk ognia i liczyło: raz, dwa, trzy, cztery... Czas między błyskiem a hukiem odmierzał odległość życia od śmierci. Dzisiaj słyszę nad sobą huk silnika, zadzieram głowę i widzę srebrny punkt, niknący nad horyzontem. Czas między punktem a hukiem jest wyprzedzeniem. Śmierć może przyjść wcześniej, niż człowiek zdoła ją zauważyć, bo przychodzi szybciej niż dźwięk.

Dzisiaj jednak już lotów nie ma. To znaczy — są, ale tylko dla oblatywaczy. „Migi" są po remoncie, trzeba je oblatać. Będzie przygotowanie do lotów nocnych na jutro. Lotnisko pełne było wczoraj. Skończyło się o drugiej. O drugiej w nocy. Oczywiście, dziś w nocy. Dowódca pułku, major dyplomowany **Henryk Agnieszczak,** spał tej nocy tylko niecałe trzy godziny, ale tego po nim nie widać. Szpakowaty, o siwiejących włosach i niebieskich oczach, ma w głosie pokaz posłuchu. — On nie pali — twierdzą podwładni. — Zapali pan? — pyta mnie Agnieszczak, częstując mnie papierosami. Więc jak to: pali? Tak, ale nie na służbie. Na służbie obowiązuje zakaz palenia.

Ma czterdzieści lat. Ile jeszcze będzie latał? Trzy? Cztery lata? Chociaż w pułku są piloci, którzy mają dużo więcej, ale kondycja taka że pozazdrościć. **Podpułkownik Henryk Dziuba:** 47 lat. **Podpułkownik Mikołaj Dzienciuk:** 49 lat i 100 kilo żywej wagi. Obaj latają, jak młodziki.

Jestem ciekaw, jak się ten zwalisty pułkownik mieści w kabinie. Tam trzeba wchodzić po łyżce do butów i szczęśliwci, których natura nie obdarzyła wybujałym wzrostem albo zbyt obfitymi kształtami. Nie, to jeszcze nie samolot, to kabina treningowa, ale która to godzina?

Godzina dziesiąta

Rzeczywiście, w lotnictwie czas biegnie szybciej. Chciałem początkowo śledzić wszystko, godzina po godzinie, ale już się gubię. Dowódca składa meldunki przez telefon. Melduje, że wczoraj wykonał dwie tury lotów. Wszyscy młodzi latali. Wszystko w porządku. Odmeldowuje się i znowu: „Kaktus" proszę! Meldunek. Ciągle są loty, ale te są nie do oglądania. Zresztą zaczekaliśmy się na śmierć, czekając godzinę. Jest w lotnictwie pojęcie: czas planowo stracony. To mówi **mjr Józef Dziaduszek,** który będzie naszym przewodnikiem. Jest instruktorem sekcji politycznej. Wysoki, postawny, z lekką zaciągą krakowym akcentem i nigdy się nie spieszy.

A pilot samolotu naddźwiękowego odczuwa zawsze ogromny deficyt czasu. Patrzę na tablice w kabinie treningowej. Jest to właściwie kabina samolotu, tyle że w budynku. Rzędy zegarów, dźwigni i wy-

DOKOŃCZENIE NA STR. IV

Fot. Ryszard Przedworski

Historia zaświadcza, współczesność potwierdza

JANUSZ PRUSZKOWSKI

WSPOMNIJMY czas nie tak odległy, sprzed niewiele ponad roku, a więc niemal dzisiejszy. Oto kosmiczni bracia — generał Piotr Klimuk i podpułkownik Mirosław Hermaszewski — ludzie z krajów bliskich jak podanie ręki i synowie wojennego pokolenia są tam, skąd ziemia wydaje się najpiękniejsza: błękitna i spokojna...

Wszyscy z dumą obserwowaliśmy wspólny radziecko-polski lot orbitalny, zdając sobie jednocześnie sprawę z jego nie tylko współczesnej, ale i historycznej, bojowej symboliki. Lot ten stanowił bowiem również daleki refleks tego, co było 35 lat temu, a nawet jeszcze wcześniej. Ilustrując wymiar i kierunek przebytej przez nas wielkiej i owocnej drogi, nawiązywał także do narodzin polsko-radzieckiej przyjaźni i braterstwa broni. I choć rodowód ten pisany był milionami żołnierskich życiorysów, morzem przelanej krwi, bezmiarem trudów, ofiar i poświęceń szczególnie w czasie ostatniej wojny, to przecież źródła tych braterskich związków sięgają daleko w przeszłość...

Zanim nastąpiło lotnicze Lenino

Wiążą się te źródła z całą demokratyczną i socjalistyczną tradycją ludu polskiego i rosyjskiego. Przyjaźń wykuwała się w ogniu wspólnych rewolucyjnych walk z caratem, krzepła na barykadach Wielkiego Października. Lecz nowy wymiar przyjaźń ta uzyskała w przełomowych latach wojny z hitlerowskim najeźdźcą. Słusznie mówi się więc, że to dopiero w patriotyzmie i internacjonalizmie żołnierza polskiego, w nierozerwalnym braterstwie broni z Armią Radziecką najpełniej ucieleśnia się ideowa spuścizna walk „Za Waszą i naszą wolność".

A stało się to możliwe dzięki koncepcji wyzwoleńczej Polskiej Partii Robotniczej w kraju i komunistów polskich oraz działaczy lewicy społecznej w Związku Radzieckim. Koncepcji będącej połączeniem tradycji niepodległościowej o nową socjalistyczną orientację, patriotyzmu z internacjonalizmem, mądrej elastyczności z niezłomną pryncypialnością, które cechowały klimat ideowy kościuszkowskich szeregów i całego nowego młodego ludowego wojska.

W takiej właśnie atmosferze kształtowały się przesłanki patriotycznej jedności narodu. Z bronią w ręku, sabotażem, dywersją nękano okupanta w kraju, dezorganizując zaplecze frontu, skąd niosło się echo kościuszkowskiej piosenki mówiącej o rzece Oce, szerokiej jak Wisła, o żółtym wiślanym piachu i wioski słomianym dachu. I skąd nadchodziła upragniona wolność, którą w krwawym wojennym trudzie nieśli u boku Armii Radzieckiej także żołnierze polscy. A było już ich wtedy ponad 100 tysięcy. Szli drogą politycznie najsłuszniejszą i strategicznie najkrótszą, krzepiące zaś w oceniu najstraszliwszej z wojen polsko-radzieckie braterstwo broni kładło trwałe podwaliny przyszłego nierozerwalnego sojuszu i przyjaźni...

Biało-czerwone szachownice nad Warką

Na Przyczółku Warecko-Magnuszewskim trwał zacięty bój i należało tam skierować dodatkowe siły lotnicze. Nad Pilicę i Wisłę w rejonie Warki wystartowały samoloty z biało-czerwonymi szachownicami, do swego pierwszego lotu bojowego, gdyż zadanie bojowe na tym kierunku operacyjnym przypadło również 1 polskiej dywizji lotniczej. 23 sierpnia 1944 roku zrodzone na ziemi radzieckiej ludowe lotnictwo polskie przeszło swój bojowy chrzest, a chlubny szlak bojowy otwierali piloci 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". W krótkich odstępach czasu wchodziły do walki kolejne pułki i dywizje lotnicze, w ich składzie także polscy piloci wyszkoleni przez radzieckich instruktorów, wyposażeni w wyprodukowane w Kraju Rad samoloty i uzbrojenie.

W wielu przypadkach startowały wspólne załogi: Rosjanin — pilot, a Polak — strzelec pokładowy, lub też Rosjanin — pilot, a Polak — nawigator. Osłaniani przez pilotów polskich z pułku „Warszawa".

... Ta nazwa pułku była jakby symboliczna, wskazująca kierunek. Szlak bojowy ludowego lotnictwa polskiego znaczą więc działania nad powstańczą Warszawą oraz wspierające 1 Armię Wojska Polskiego działania w walkach o Jabłonnę i Legionowo, w operacji warszawskiej, walkach o przełamanie Wału Pomorskiego, forsowanie Odry i w rejonie Berlina, choć ten pierwszy lot nad Warką był najważniejszy. Po prostu dlatego, że umocnił obecność polskich skrzydeł w zwycięskich zmaganiach z faszyzmem.

„Zawracamy na wschód. Słońce świeci nam w oczy. W dole daleko błyszczy wstęga Wisły. Przelatujemy linię frontu. Znów grzeje do nas artyleria" — napisze potem jeden z uczestników tej pierwszej wyprawy. A w 34 lata później, 21 lipca 1978 roku, w trakcie uroczystego posiedzenia Sejmu PRL Piotr Klimuk powie: *„W naszym lotnictwie wojskowym są dobrze znane i wysoko cenione wspaniałe walory bojowe okrytych chwałą polskich lotników..."*.

Zaczynało siedemnastu...

W maju 1945 roku Wojsko Polskie — armia 400-tysięczna — było czwartą siłą w koalicji antyhitlerowskiej, a ludowe lotnictwo polskie, dzięki pomocy radzieckiej, składało się już z 14 pułków uzbrojonych w 550 samolotów bojowych. Aż wierzyć się nie chce, że dwa lata wcześniej zaczynało ... 17 ludzi! W lipcu 1943 roku podjęto decyzję o utworzeniu jednostek lotniczych w ramach Armii Polskiej w ZSRR i została zorganizowana 1 eskadra lotnictwa myśliwskiego. Na jej bazie w sierpniu tegoż roku powstał Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".

Prawie 30-osobowa grupa polskich uczniów przybyła na lotnisko Grigoriewskoje (*„maleńka wioska, w której polski lotnik skrzydła rozpostarł"*), ale najpierw rozpoczęło szkolenie tylko 17 uczniów. Nauka była bardzo intensywna; w ciągu 2 tygodni musieli oni opanować podstawy teorii lotu, nawigacji, a także eksploatacji samolotu i silnika. Loty odbywano na „Utionkach" (samoloty szkolno-treningowe typu U-2), potem na popularnych „Jakach drugich". Pewne trudności sprawiała słaba znajomość języka rosyjskiego młodych polskich adeptów lotnictwa, ale ich entuzjazm oraz pełna poświęcenia praca radzieckich konstruktorów zmniejszały te trudności do minimum. W kronikach zapisano więc, że 5 stycznia 1944 roku w Grigoriewskoje odbyła się pierwsza promocja oficerów ludowego lotnictwa polskiego.

To tam zrodziło się bojowe współdziałanie: latanie po naukę wspólnego zwyciężania, zapisywanie chlubnych kart we wspólnym zwyciężaniu wspólnego wroga, wykuwanie trwałych podstaw polsko-radzieckiego przymierza. A nic bardziej przecież nie utwierdza autentycznego braterstwa broni...

Dziedziczenie i kontynuacja

Tak więc historyczny bieg wydarzeń sprawił, że rok 35-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej jest jednocześnie rokiem jubileuszu powstania ludowego lotnictwa polskiego. Jego tradycje — to także tradycje sojuszu, przyjaźni i braterstwa ze Związkiem Radzieckim, które utrwalone we wspólnych walkach, są podstawą współpracy naszych lotników także w okresie szkolenia pokojowego. Przyjaźń i współpraca pogłębiane są dziś w toku wspólnie pełnionej służby żołnierskiej, w jednolitym systemie dyżurów bojowych oraz na wspólnych ćwiczeniach, które, oprócz doskonalenia lotniczego rzemiosła, stwarzają świetną okazję kształtowania patriotycznych i internacjonalistycznych postaw kadry zawodowej i żołnierzy służby zasadniczej.

Sprzyjają temu również wzajemne wizyty żołnierzy-lotników naszych bratnich armii, wieczory przyjaźni, zebrania aktywu młodzieżowego, spotkania przodowników szkolenia, wydawanie całego systemu gazet polowych, serwisów zdjęciowych, biuletynów opisujących konkretne i ciekawe przykłady współdziałania i współpracy w szkoleniu bojowym i pracy ideowo-wychowawczej. Jest to więc w istocie swej dziedziczenie, ale i kontynuacja bojowego braterstwa i współpracy z siłami powietrznymi ZSRR. Wraz z nimi i siłami powietrznymi innych państw sygnatariuszy Układu Warszawskiego polskie wojska lotnicze zapewniają niezawodną obronę swemu narodowi i narodom pozostałych państw socjalistycznych. Wyposażone w samoloty odrzutowe i nowoczesne śmigłowce — zdolne są wykonać każde zadanie w powietrzu bez względu na warunki atmosferyczne, porę dnia i roku, na różnych wysokościach.

Tamte grigoriewskie „Utionki" i dzisiejsze naddźwiękowe maszyny. Tamte kilkumiesięczne kursy i dzisiejsze bogate programy, a właściwie nigdy nie kończące się kształcenie. I wspólny lot orbitalny braci kosmicznych... PRZEPAŚĆ, RÓŻNICA EPOKI. Także SYMBOLE: przemijania czasu, ale i trwania historii. Wielkich w tym trwaniu zmian i naszego w tych zmianach uczestnictwa; które oddaje choćby sformułowane w latach powojennych hasło: *„Niegdyś byliśmy narodem kawalerzystów, dziś stajemy się narodem lotników"*. Ale jednocześnie symbole kontynuowania tradycji przyjaźni, stale rozwijającej się współpracy i pomocy oraz braterskiego, wciąż pogłębiającego się partnerstwa.

Historia bowiem zaświadczyła, a współczesność potwierdza, że ten sojusz jest nam niezbędny: współtworzy pokój, umacnia państwo, ubezpiecza przyszłość.

Grigoriewskoje 1943 — Grupa polskich elewów z radzieckim instruktorem pilotażu

MEDYCYNA LOTNICZA

KRYSTYNA LUBELSKA

POCZĄTKI medycyny lotniczej w Polsce sięgają ponad 100 lat. Już w XIX w. wielu polskich lekarzy zajmowało się zagadnieniami higieny lotniczej i ratownictwa, powstawały na ten temat pierwsze prace naukowe. Jednak jako odrębna specjalność, medycyna lotnicza powstała dopiero w początkach naszego stulecia. Wtedy bowiem pojawiły się problemy medyczne i psychologiczne, wynikające głównie ze wzrostu prędkości i wysokości lotu.

W 1928 roku została powołana w Warszawie placówka naukowo-badawcza — Centrum Badań Lekarskich Lotnictwa — której zadaniem było badanie zagadnień związanych z medycyną lotniczą i zapewnienie opieki personelowi latającemu. Już w grudniu 1931 r. ukończono w Centrum budowę Komory Niskich Ciśnień dla ludzi. Jej zainstalowanie pozwoliło na rozpoczęcie badań doświadczalnych związanych z niedotlenieniem organizmu na wysokości.

Takie były przed 50 laty początki Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej. Nazwę tę otrzymał Instytut w 1958 r., kiedy to na wniosek IV Wydziału PAN został zaliczony w poczet instytutów naukowych. Plany naukowe Instytutu miały obejmować praktyczne potrzeby lotnictwa i prace doświadczalne o charakterze naukowym.

WPŁYW obniżonego ciśnienia atmosferycznego na ustrój człowieka i związane z tym niedotlenienie stanowiły centralny problem badawczy od początków istnienia Instytutu. W celu wyeliminowania szkodliwych następstw i umożliwienia wykonywania lotów na większych wysokościach zastosowano przeciwucisk na ciało pilota. Zasadę tę wykorzystano w opracowanych przez WIML wysokościowych ubiorach kompensacyjnych. Ich zastosowanie, wraz z aparaturą podającą tlen w nadciśnieniu, umożliwiło lot na wysokościach do 18 tys. m. W związku jednak ze stałym podwyższaniem pułapu lotu, ubiory kompensacyjne trzeba będzie zastąpić skafandrami. Dotychczas stosowane skafandry skutecznie izolują pilota od środowiska zewnętrznego, a także wyposażone są w układy wentylacyjny i ogrzewczy. Jednakże skafandry te ograniczają ruchy pilota, ponieważ są zbyt sztywne. Prowadzi się więc prace mające na celu zwiększenie wygody i bezpieczeństwa ludzi, którzy używają takich ubiorów.

Innym zasadniczym problemem współczesnego lotnictwa wojskowego jest działanie przyspieszeń na organizm pilota. Oddziaływanie tego czynnika na ustrój ludzki i zwierzęcy jest przedmiotem prac badawczych prowadzonych w WIML, w celu ustalenia występowania zmian w ustroju w zależności od wielkości, czasu i kierunku działania przyspieszeń oraz szybkości ich narastania. Dzięki poznaniu korelacji przyspieszeń z takimi cechami motorycznymi ludzi, jak szybkość, wytrzymałość oraz wytrzymałość szybkościowa, opracowano zasady treningu specjalnego dla personelu latającego.

Badania przeprowadzone w Instytucie umożliwiły także ustalenie szkodliwości oddziaływania wibracji na układy: krążenia, kostno-stawowy, nerwowy i dokrewny oraz na czynność układu pokarmowego. Naukowcy wykazali także stresowy charakter oddziaływania wibracji na czynność wydzielniczą nadnerczy i tarczycy, a także przysadki mózgowej. Wyniki doświadczeń i obserwacji organizmu ludzkiego poddanego wibracjom posłużyły do opracowania odpowiednich środków ochronnych.

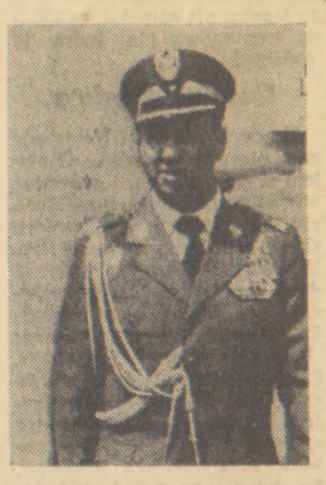
NIECO inny, ale niezwykle istotny charakter mają badania psychologiczne prowadzone przez zespół naukowców z WIML. Piloci podczas lotu narażeni są na różnego rodzaju stresy powodowane m.in. oddaleniem od ziemi, izolacją społeczną, ryzykiem przebywania w warunkach skrajnych. Zagadnienia te są przedmiotem wszechstronnych prac WIML, dotyczących badań psychologicznych, testów, a także zwiększenia prawidłowości diagnoz oceniających przydatność pilotów do wykonywanej przez nich pracy. Psychologowie opracowali także nowe metody badań pozwalających na określenie poziomu emocjonalnego działania pilotów w warunkach stresu.

Przed kilku laty rozpoczęto w WIML badania chronobiologiczne, poświęcone w szczególności zagadnieniu rytmu dobowych czynności fizjologicznych i psychicznych organizmu człowieka. Brak spójności rytmów biologicznych prowadzi do obniżenia sprawności umysłowych i fizycznych pilota. Ten stan desynchronizacji rytmów biologicznych znany jest pod nazwą „jet-pilot syndrome" (zespół pilota odrzutowego). Na scharakteryzowanie przebiegu biorytmu opracowano program analizy matematyczno-statystycznej. W trakcie badań ustalono także desynchronizujący wpływ niedotlenienia wysokościowego na rytm wydzielania gruczołów dokrewnych oraz kinetykę kwasów nukleinowych kory nadnercza i rogówki.

POZA badaniami naukowymi, Instytut zajmuje się także pracą kliniczną. W ramach WIML-u działa 5 klinik: wewnętrzna, psychoneurologiczna, chirurgiczna, laryngologiczna i okulistyczna. Badania przeprowadzone prze Klinikę Chorób Wewnętrznych WIML wskazują, że najczęściej wśród pilotów występują choroby układu pokarmowego (26 proc.), choroby układu krążenia (25 proc.), a także zespoły nerwicowe. Na podstawie badań prowadzonych na oddziałach klinicznych Instytutu wydzielono także, jako nową jednostkę — chorobę zawodową personelu pracującego w zasięgu promieniowania urządzeń radiolokacyjnych, tzw. nerwicę mikrofalową. Szeroko zakrojone badania kliniczne prowadzi się w WIML także nad schorzeniami słuchu i wzroku, chorobą wibracyjną, ogólną sprawnością pilotów, a także urazami związanymi z katapultowaniem i skokami spadochronowymi.

W 1975 r. WIML włączył się do badań obiektów biologicznych odbywających loty kosmiczne. Instytut uczestniczył wówczas w badaniach prowadzonych w „Biosputniku" 782 i 936 na zwierzętach podczas 21-dniowego lotu kosmicznego. W rok później powierzono Instytutowi przeprowadzenie selekcji i wstępnych przygotowań kandydatów do lotu załogowego. I tak, 27 czerwca 1978 r. wystartował w przestrzeń kosmiczną Mirosław Hermaszewski.

Parasol bezpieczeństwa



Gen. bryg. Józef Kowalski

GENERAŁ brygady, pilot dr JÓZEF KOWALSKI jest od 9 maja 1963 roku komendantem Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie. Do komendanta Szkoły zwracam się z jednym tylko pytaniem:

● *Długoletni staż Pana Generała jako komendanta Szkoły to wiele własnych wysiłków włożonych w niezaprzeczalne sukcesy uczelni. W związku z tym są zapewne i plany na przyszłość. Z czym więc szkoła, po 35-leciu w służbie ludowego lotnictwa wojskowego, startuje w następne lata, w przyszłość?*

● *Do najważniejszych osiągnięć, z jakimi WOSL im. Jana Krasickiego wchodzi w 35-lecie ludowego lotnictwa polskiego, należy:*

— kształcenie dla lotnictwa pilotów, nawigatorów, oficerów sztabu, dowódców i specjalistów rozlicznych służb lotniczych, należycie przygotowanych pod względem fachowym, o wysokich walorach ideowo-politycznych, patriotycznych, kulturalnych i sportowych;

— przygotowanie własnej kadry naukowo-dydaktycznej i instruktorskiej, która sama systematycznie podnosząc swoje kwalifikacje troszczy się o wysoki poziom wychowanków;

— rozbudowa nowoczesnej bazy naukowo-dydaktycznej, która zapewnia proces kształcenia i wychowania oficerów współczesnego lotnictwa wojskowego;

— wypracowanie koncepcji i programu kształcenia gwarantującego wszechstronne przygotowanie absolwentów stosownie do wymogów nowoczesnej pedagogiki, poziomu techniki lotniczej i współczesnego pola walki;

— współudział w przygotowaniu kadr dla lotnictwa cywilnego;

— kadrowa, materiałowo-techniczna, organizacyjna i metodyczna pomoc w rozwoju innych ośrodków szkolenia lotniczego;

— czynne uczestnictwo w życiu społeczno-politycznym i kulturalnym kraju oraz szeroka współpraca z wojskowymi i cywilnymi uczelniami;

— udział w kształceniu i wychowaniu obywatelskim młodzieży, a tym samym — współuczestnictwo w rozwoju oświaty narodowej, w wychowaniu socjalistycznym młodzieży.

Miarą wysiłku WOSL w praktycznym szkoleniu kadry instruktorskiej i podchorążych jest wykonanie ponad 2,5 mln lotów w czasie 1 miliona godzin.

Wychowankowie uczelni pełnili i pełnią dziś odpowiedzialne funkcje dowódców jednostek lotniczych, oficerów sztabu, pracują w placówkach naukowych i uczelniach wojskowych, stanowią trzon kadry lotniczej. Dzięki nim, na polskim niebie rozpięty został parasol bezpieczeństwa. Stanowią oni gwarancję nienaruszalności powietrznych granic Polski. Ważny czynnik siły obronnej socjalistycznej wspólnoty w ramach Układu Warszawskiego.

W pierwszą rocznicę lotu w kosmos prymusa i wychowanka naszej szkoły ppłk. pil. dypl. Mirosława Hermaszewskiego wspólnie z gen. Piotrem Klimukiem, zostaliśmy zaszczyceni wizytą tow. Edwarda Gierka w towarzystwie kierownictwa MON i zaproszonych weteranów lotnictwa.

W uznaniu zasług WOSL społeczeństwo sąsiadujących z uczelnią powiatów zbudowało w 1969 r. wspaniały pomnik „Ku czci bohaterskich wychowanków dęblińskiej Szkoły Orląt".

Równolegle z rozbudową bazy szkoleniowej — zwracamy dużą uwagę na realizację rozległych planów rozbudowy bazy socjalnej i osiedla mieszkaniowego, a w tym nie zapominamy w Międzynarodowym Roku Dziecka o najmłodszych pociechach i w czynie społecznym budujemy w rejonie żłobka i przedszkola piękny ogródek jordanowski.

Zapisał T. P.

PRZEMYSŁ ZE ŚMIGŁEM W HERBIE

EMIL BIL

PRZEMYSŁ lotniczy należy na całym świecie do tych dziedzin wytwarzania, w których najczęściej wymieniany jest park maszynowy, a w procesach technologicznych dokonuje się skokowy postęp, przynoszący wciąż nowe jakości. Dzieje się tak między innymi dlatego, że od zarania lotnictwa niezawodność działania produktu tego przemysłu stawiana jest na pierwszym planie. Stąd każdy najdrobniejszy detal samolotu musi spełniać zasadnicze kryterium niezawodności. Przemysł lotniczy nie może więc istnieć bez wszechstronnie rozwiniętego zaplecza naukowo-technicznego, laboratoriów badawczych i specjalistycznych, placówek doświadczalnych. Tam powstają nowe materiały i tworzywa, narzędzia i techniki lotniczej produkcji, zasady procesów wytwarzania, metody kontroli niezawodności produktu.

Finalnym produktem tego zaplecza jest nie tylko samolot, jako główny cel tak dużej koncentracji środków materialno-technicznych i kadry naukowo-badawczej. Powstające w lotnictwie lub dla jego początkowo wyłącznych potrzeb materiały, technologie i narzędzia wytwarzania, przechodzą szybko do innych gałęzi i branż przemysłu. Przemysł lotniczy stawia też przed innymi gałęziami gospodarki wysokie wymagania jakościowe, „wymuszając" na nich konieczność ciągłych poszukiwań jakościowych. Weźmy na przykład pozornie odległą od lotnictwa gałąź gospodarki, jaka jest hutnictwo. Hutnicy w ostatnich dziesięcioleciach musieli na potrzeby lotnictwa wyprodukować kilkaset nowych gatunków stali i różnych stopów, co w konsekwencji było źródłem wielkiego skoku jakościowego w całej metalurgii.

Niewiele krajów na świecie, i to nie tylko z braku środków finansowych, może sobie pozwolić na budowę własnego przemysłu lotniczego, wraz z wszechstronnie rozwiniętym zapleczem naukowo-technicznym. Bo przemysł lotniczy bazować może tylko na określonym poziomie rozwoju całej gospodarki, jego wszystkich gałęzi przemysłowych, na osiągnięciach nauki i techniki danego kraju, jak również poprzez odpowiednio dobrane partnerstwo współpracy i kooperacji produkcyjnej z innymi państwami.

Pierwsze kroki po raz drugi

Polska jest liczącym się na światowym rynku producentem samolotów i śmigłowców. Oczywiście, nie w globalnej produkcji lotniczej, ale w określonych dziedzinach i typach samolotów. **Naszą specjalnością są samoloty rolnicze i lekkie wielozadaniowe oraz śmigłowce, a także określone typy silników lotniczych.**

Obecnie Polska jest zaliczana do grona pięciu największych na świecie producentów samolotów rolniczych. Czwartą natomiast lokatę osiągnęliśmy w produkcji lekkich śmigłowców wielozadaniowych.

Na skutek działań wojennych i niszczycielskiej działalności okupanta, polski przemysł lotniczy przestał istnieć prawie całkowicie. Zdemontowano i wywieziono do Rzeszy cały park maszynowy z Rzeszowa, Mielca, Lublina i Białej Podlaskiej, wysadzając w powietrze hale fabryczne. Szybkie uderzenia Armii Radzieckiej nie pozwoliły wprawdzie hitlerowcom wysadzić wszystkich obiektów w Mielcu i Rzeszowie, ale zakłady RWD i PZL-Okęcie w Warszawie zostały zniszczone doszczętnie. Z wojennej tułaczki nie powróciło zbyt wielu konstruktorów i członków kadry technicznej lotnictwa. Polski przemysł lotniczy przestał istnieć. Największe straty, z punktu widzenia postępu w technice lotniczej, poniosła Polska przez absolutne wyłączenie jej na 6 prawie lat z uczestnictwa w produkcji lotniczej i badaniach rozwojowych. Może to brzmieć paradoksalnie, ale niezaprzeczalny jest fakt, że II wojna światowa, trwająca ponad 5 lat, przyspieszyła rozwój technik lotniczych o kilka dziesięcioleci.

Polska, nie uczestnicząc w tym lotniczym wyścigu, przestała się więc automatycznie liczyć jako producent, a zniszczenie przez okupanta naszej bazy wytwórczej doprowadziło polski przemysł lotniczy do etapu „zerowego", od którego zaczęliśmy stawiać pierwsze kroki pod koniec lat czterdziestych.

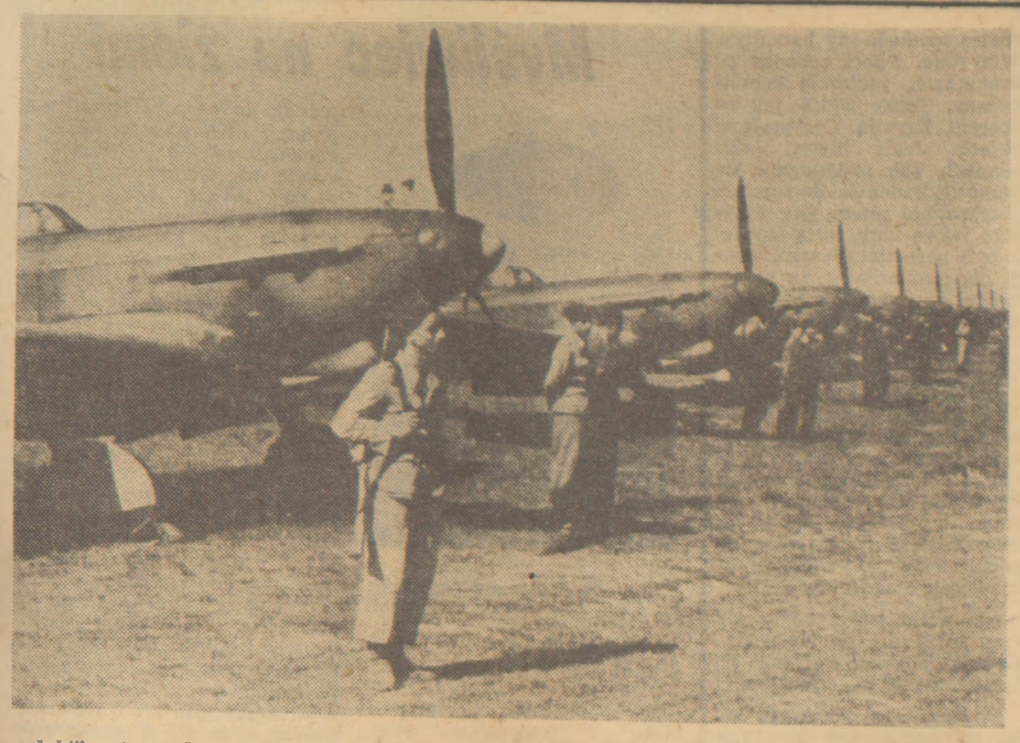
Nie baza produkcyjna, a raczej tradycje i ambicje konstruktorów oraz nielicznej przecież kadry kierowniczej były natchnieniem do powołania do życia Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego. Tuż obok siedziby resortowej placówki, we Włochach, w prywatnym mieszkaniu **prof. Misztala**, w 1946 roku zorganizowano Centralne Studium Samolotów.

W okresie lat odbudowy kraju również przemysł lotniczy został odbudowany, a dzięki pomocy Związku Radzieckiego podjął dość szybko produkcje potrzebnych krajowi samolotów szkolno-treningowych. Wytwórnie w Rzeszowie i w Mielcu podjęły remonty samolotów i silników.

Lata planu 6-letniego to całkowicie nowy jakościowo etap rozwoju przemysłu lotniczego. Wzrost napięcia międzynarodowego był powodem podjęcia przez nasz przemysł produkcji nowoczesnych odrzutowych samolotów myśliwskich „MIG-15" i „MIG-17" na licencji ZSRR, które otrzymały polskie symbole „Lim-1", „Lim-2", „Lim-5".

W okresie tym rozbudowano potencjał produkcyjny „WSK Okecie", „WSK Rzeszów" i „WSK Mielec". Warsztaty Samochodowe w Kaliszu przekształcono w wytwórnię silników lotniczych. W oparciu o tradycje lotnicze i doświadczoną kadrę Lubelszczyzny, w Adampolu pod Lublinem wybudowano nowoczesną wytwórnię płatowców „WSK Świdnik". Zatrudnienie w przemyśle lotniczym wzrosło wówczas 4-krotnie, a wartość produkcji prawie 8-krotnie. Linie technologiczne wyposażono w najnowocześniejszą aparaturę produkcyjną i kontrolno-pomiarową. Hale produkcyjne uzbrojono w bardzo precyzyjne obrabiarki. Zaczynaliśmy produkcje czegoś, o czym przeczytać można było, nawet w literaturze fachowej owych czasów, tylko lakoniczne wzmianki. Zaczęła się serio produkcja latających „stalowych cygar".

W latach 1956—1962, w biurach konstrukcyjnych powstało ponad 10 nowych prototypów, z których 6 weszło do produkcji seryjnej, a z nich „Wilga", „Gawron" i „Iskra" produkowane są z dużym powodzeniem do tej pory. Wyprodukowano też duże ilości „Junaków" i „Biesów". Z konstrukcji licencyjnej produko-



„Jaki" gotowe do startu

Gdy koniczyna była w łebkach...

LESZEK BĘDKOWSKI

ROMAN KANIA pamięta, bo jakby miał nie pamiętać? Owszem, człowiek często położy coś na podwórzu, później szuka i nie może sobie przypomnieć, gdzie? Ale nie pamiętać, jak do Zadybia Starego zjechało tyle wojska i zleciało tyle samolotów, a między pilotami byli Polacy?

Matka Romana Kani też dobrze pamięta. Spali u nich w chałupie. 12 mechaników, ale w drugiej izbie też piloci: **Gotówko Kazimierz, Semkow Konstanty, Hawryluk Henryk, Kalinowski Witold.**

Kaniowa szła właśnie z koszykami, gdy na ich polu, tu zaraz, na górce, jeden ryknął silnikami i ona przestraszona omal nie fiknęła kozła; pokazuje to, mimo swoich lat, i jak koszyki poleciały osobno na boki.

Mało kto we wsi wyznawał się, jak to jest tam gdzie oni latają, frontu tu nie było słychać, ale strach był i żal brał jak lecieli, bo każdy wiedział, że mogą nie wrócić. To się ich gościło jak synów, jedli u siebie, ale jak przyszli z wizytą to się im niczego nie odmówiło.

Zabawy były w parku, bo tam, w dworku i w gorzelni spali lotnicy, ale i w chałupach, gdzie nocowali wszyscy inni — i u Kaniów, u Polaka, u Kieliszka i obu Kosyrów.

Kiedy zjechali? Kosyra nie powie, bo tyle lat minęło, ale to było wtedy, jak czerwona koniczyna była już w łebkach.

ZADYBIE STARE było pierwszym frontowym lotniskiem 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Czterdzieści maszyn, które obok czerwonych gwiazd miały na kadłubach biało-czerwone szachownice, znalazło się dwadzieścia cztery kilometry od Wisły, a więc od frontu.

Pięć kilometrów na południe, w Kłoczewie, stanęło dowództwo lotnicze. Czterdzieści kilometrów stąd, na zachodzie, żołnierze polscy i radzieccy bronili Przyczółka Warecko - Magnuszewskiego. Dziewięćdziesiąt kilometrów na północny-zachód stąd walczyła Warszawa.

Gdy przetoczył się tu front, bardzo szybko, zaraz zjechała czołówka szukająca miejsca na lotnisko.

Był lipiec. Wojskowi zwołali ludzi — tych z majątku i ze wsi, kazali wziąć łopaty. Wszyscy wyszli za młyn i obejścia, m.in. Kosyrów. Splantowali i zawalcowali pola, hen, pod las, razem jakieś 1200 m wzdłuż i 200 m wszerz.

PRAWIE pięć lat nie było nad Zadybiem polskich samolotów. W majątku wiedzieli, że nasi lotnicy walczą w Wielkiej Brytanii, ale to było daleko. Nad wioską przeleciały już przyjazne jednostki, w czasie ofensywy lipcowej, ale nie były polskie.

1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" był pierwszy. Miał wesprzeć radziecki pułk lotnictwa szturmowego. Wesprzeć, to znaczy osłaniać w walce. Poza tym prowadzić dla niego rozpoznanie.

Polscy piloci nie tylko że wreszcie pojawili się, ale i osiedli na kilka miesięcy w Zadybiu: 1 i 2 eskadra w dworku, 3 w gorzelni, mechanicy, silnikowi, osprzętowcy, uzbrojeńcy i reszta służb pomocniczych na kwaterach.

PILOCI wzięli się do tego, co było ich pierwszym obowiązkiem w każdym nowym miejscu postoju: poznanie okolicy z mapy. Zaczęli uczyć się na pamięć linii rzek, dróg, kątów skrzyżowań kształtu wiosek i lasów, umieszczali w zapamiętywanej mapie punkty charakterystyczne. Dla **Stanisława Łazara** z 2 eskadry — Żelechów to były blaszane dachy błyszczące w słońcu, Garwolin to most z żelaznymi łukami, Ryki to charakterystyczne skrzyżowanie dróg.

Pierwszym grzechem pilota było stracić orientację. Miał, co prawda, ze sobą w powietrzu mapę, ale kto miałby czas analizować ją podczas walki? Patrzyło się na wszystko inne: na sunące niżej, napchane bombami „Ił-y", zielone na tle zielonej ziemi; na niebo wokół, czy nie jest upstrzone Messerschmittami i Focke-Wulfami; wypatrywało się białych czapeczek dymu — zapór ogniowych stawianych przez artylerię nieprzyjaciela.

Wsłuchiwało się w eter, by wyłapać głos dowódcy szturmowców, najważniejszych w boju — „Maleńki, zrobimy jeszcze jeden krąg".

Opuszczenie w walce lub nieosłonięcie samolotu szturmowego przed atakiem z powietrza było największym przewinieniem pilota myśliwca. To było niewykonanie zadania.

ZACZĘŁO się już piątego dnia pobytu w Zadybiu — 23 sierpnia. Dla osłony ośmiu radzieckich „Ił-ów" lecących nad Warkę wystartowały 4 „Jaki" z 1 pułku. Wśród nich zaś: **Jan Tałdykin** — dowódca pułku, **Oleg Matwiejew** — szef strzelania, **Władysław Gabis** — zastępca dowódcy 2 eskadry i **Edward Chromy** — pilot z 1 eskadry. Ten ostatni, owiany dziś legendą, był w pierwszej dwunastce pilotów polskich szkolonych w Grigoriewskoje.

Wystartowali o godz. 8.30 i w pół godziny byli nad Warką. Samoloty powitała zasłona z białych smug — zapora ogniowa. Przeszły przez nią bez szwanku. „Ił-y" zanurkowały w pewnym momencie, schodząc do ataku, zawracając jeszcze dwa razy. Myśliwce krążyły nad nimi, piloci wypatrywali samolotów niemieckich. Robili to, chociaż wiedzieli, iż przed każdym atakiem radzieckie lotnictwo blokuje hitlerowskie lotniska w Modlinie i na Okęciu.

Po trzech kręgach „Ił-ów" samoloty sformowały szyk i zawróciły na wschód. O godz. 9.30 wylądowały w Zadybiu.

Tak wyglądał chrzest.

Chwilę potem wystartowały — obok kolejnych szturmowców — następne „Jaki", a w nich: **Wasili Gaszyn** — dowódca 2 eskadry i **Stefan Łazar** — pilot. Teraz dla niego przyszedł czas chrztu.

MIJAŁY miesiące, a zza ostatnich chałup Zadybia podrywały się kolejno samoloty. Leciały na bój — osłaniać „Ił-y", lub na rozpoznanie.

Piloci obserwowali szosy i transporty kolejowe, fotografowali główny pas niemieckiej obrony: Otwock—Warszawa—Jabłonna. Latali nad Warszawą, by wykryć stanowiska artylerii strzelającej do powstańców.

Nad tymi samymi miejscami latali na rozpoznanie ci sami piloci, bo gdy człowiek obejrzał dwa razy wioskę to zawsze później zauważał, nawet instynktownie, wszelkie zmiany.

Startowali z Zadybia maksimum trzy razy dziennie, jeżeli nie za Wisłę, to dla treningu. Więc takim jak Chromy i Łazar czas od rana do zmierzchu wypełniało lotnisko.

Pułk był pułkiem, ale patriotyzm lokowano w eskadrach. Rywalizowały one między sobą — o ilość lotów bojowych, o paliwo (dziennie dostawali wtedy tylko 30 ton), o obsługę.

Gdy nawalił pilot lub mechanik, ukrywano to, ze wstydu przed innymi. Nawet gdy samolot został uszkodzony w walce, łatano go po cichu.

Pilot odpowiadał za załogę — jak śpi, co je, gdzie jest. Każdy samolot miał swego stałego mechanika, silnikowego i osprzętowca.

Bardzo często do Zadybia przyjeżdżali doświadczeni piloci radzieccy. Opowiadali o praktyce, bo na froncie nie było miejsca dla czystego, klasycznego pilotażu, gdy na ogonie siadł nieprzyjaciel. Tłumaczyli, jak brać na cel wraży samolot, by nie przeliczać sylwetek, przyspieszeń i własnych położeń według skomplikowanych podręcznikowych wzorów. Strzelało się według nosa swej maszyny, kółek celownika itp. Dzielili się spostrzeżeniami — jak wciągać nieprzyjaciela do walki na najwygodniejszych dla siebie pozycjach, wykorzystując np. to, że „Messerschmitty" mają wiraż w prawo wolniejszy niż w lewo.

WE wsi ludzie przywykli do pilotów, znikających na cały dzień na lotnisku lub na horyzoncie, a wieczorem wracających na zabawy, siadających przed chałupami. Przywykli i nie budził ich już ze snu ryk silników. Synowie Kaniowej liczyli wraz z rówieśnikami samoloty startujące, by później liczyć powracające. Denerwowali się, gdy czasami wracały pojedyncze maszyny — — z przestrzelonym skrzydłem, bez podwozia i piloci wyczyniali cuda, by bezpiecznie usiąść.

Zaczęły się znajomości, przyjaźnie, miłości. 28 grudnia odbyło się huczne wesele pilota Stefana Łazara z miejscową panną — Marią. Stawiła się eskadra, jakaś pobliska kompania polskiego wojska utworzyła uroczysty szpaler. Młodej parze przyszło być razem tylko miesiąc.

19 stycznia 1945 z Zadybia wystartowały „Jaki" pierwszego pułku do szczególnego zadania: osłony defilady wojskowej w wyzwolonej Warszawie.

25 STYCZNIA — po pięciomiesięcznym pobycie — samoloty wystartowały z Zadybia po raz ostatni — do Sannik. Front oderwał się od Wisły, pułk ruszył za nim.

W Zadybiu ucichło, nie tylko dlatego, że nie ryczały już samoloty. Zniknęli piloci i mechanicy, a wraz z nimi kilkunastu chłopaków przyjętych do służb pomocniczych w pułku.

Dziś Zadybie jest cichą wioską — daleko od szosy. W dworku mieści się szkoła im. 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Na skraju wsi stoi pomnik ze skrzydła samolotu. Za obejściami ciągną się łany zbóż, zagony ziemniaków, hen, aż pod las, na którym kończyło się niegdyś lotnisko.

Ludzie zaś wyszukują w książkach fragmenty o Zadybiu. Kaniowa mówi, że jest o ich wsi w takiej jednej, grubej, ale zamknięta jest ona teraz w szkolnej bibliotece. Ale drugą, nowszą, taką cienką, ktoś teraz czyta. Zaraz, zaraz, u kogo ona jest? Syn Romana Kani wsiada na rower i jedzie do sąsiada, który teraz właśnie czyta książkę o lotnikach.

Jest z niego lotnik

Mjr Henryk Agnieszczak
Fot. Ryszard Przedworski

„LOTNIKA z niego nie będzie" — powiedziano mu na komisji w WKR, kiedy szedł do wojska.

HENRYK AGNIESZCZAK się zaparł. Dziś jest dowódcą I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Obrony Powietrznej Kraju „Warszawa", w stopniu majora dyplomowanego. Ma 40 lat.

To taki niewielki przeciąg czasu: dwadzieścia lat. Nawet mniej, bo miał 22 lata kiedy się dostał do szkoły lotników w Dęblinie. Ale z tą szkołą stykał się wcześniej. Rodzice mieszkali pod Dęblinem. I właściwie od dziecka zżył się z samolotami, z lotnikami i lotnictwem. Ciągnęło go na lotnisko, często tam chodził, jako wścibski chłopak ponawiązywał różne znajomości z lotnikami, z mechanikami. Imponowali mu, zwłaszcza lotnicy. Imponowali mu swą żywotnością. Obserwował ich loty. Byli dla niego władcami przestworzy, a lotnictwo — szczytem marzeń. Wierzył, że będzie się mógł sprawdzić. O niebezpieczeństwie nie myślał.

Skończył ogólniak i startował na Politechnikę Warszawską. Nie powiodło się.

Przez dwa lata pracował w Zakładach Wytwórczych Aparatury Oświetleniowej na Włochowskiej w Warszawie i wtedy powołano go do wojska. Chciał iść do szkoły lotników, ale komisja wojskowa uznała, że jest fizycznie za słaby. Skierowano go do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu. Jako mechanik lotniczy i jako żołnierz służby czynnej został później skierowany do Dęblina i tam napisał raport do komendanta szkoły, że chce być lotnikiem. Tym razem komisja lekarska nie miała zastrzeżeń.

Ukończył szkołę w roku 1963 jako pilot III kategorii, znalazł się w I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" w eskadrze „Limów".

I teraz kariera: pilot, starszy pilot, dowódca klucza, dowódca eskadry, zastępca dowódcy pułku do spraw szkolenia i od 22 grudnia 1977 r. dowódca pułku.

Szybkość odrzutowa. Może dlatego, że był uparty w dochodzeniu do celu, może dlatego, że poznał lotnictwo właściwie od podszewki, bo przez półtora roku był mechanikiem i dopiero wtedy zaczął szkolenie lotnicze, a może w ogóle dlatego, że jest człowiekiem, który wie czego chce. Poza tym kocha swój zawód. Nie bez oporów się przyznał, że traktuje samolot jak cząstkę siebie samego. Ma ochotę go pogłaskać, czy poklepać, choć nie jest to przyjazny i oddany mechanizm, jak kiedyś taki np. „Bies", na którym latał. Ta góra metalu z kabiną, w której jest tyle miejsca ile zajmuje ciało pilota, narzuca szacunek. Pilot wchodzi w układ zależności. Niewykonanie jakiejś funkcji może doprowadzić do niewykonania zadania. A to tylko mechanizm. Jak tu mówić o podziale na mechanizmy żywe i martwe? Pilot jest częścią myślącą, a samolot częścią wykonawczą. Wielka automatyka prowadzi do odczłowieczenia pilota? Nie, nie prowadzi. Zwłaszcza nas, Polaków, nie prowadzi w tę stronę, bo przecież mamy w sobie kult ciężkiego miecza, którym trzeba było ciąć oburącz. Nieraz w muzeum, gdy widzi taki miecz, czuje się upośledzony, bo gdyby mu przyszło nim ciąć, to chyba nie dałby rady. A samolot jest mu posłuszny. Jest mu posłuszny właśnie dzięki swoim mechanizmom. Samolot to jego miecz. Miecz, który broni.

Poza tym jest dowódcą. Współczesny dowódca to coś pośredniego między menedżerem a dyrektorem, z tym, że z dyrektorem można dyskutować, a z dowódcą się nie dyskutuje. Bo kierowanie dużym zespołem ludzi jest podobne.

Żeby jednak tymi ludźmi dobrze kierować, trzeba z nimi być. Dlatego wczoraj był do późna w nocy na lotnisku, dlatego jutro też będzie na lotnisku do świtu, bo jutro również są loty nocne.

Patrzę, jak sprawnie panuje nad skomplikowanym mechanizmem pułku, jak prowadzi naradę, jak wydaje rozkazy. Zupełnie jakby prowadził samolot. Dziś też późno wraca do domu. Praca nie jest dla niego czymś niezwykłym. Nawykł do niej od dziecka. Ojciec pracował na kolei. Zginął w 1939 r. Matka miała gospodarstwo rolne. Było ich troje. Siostra zmarła.

Ten kult pracy przeniósł do domu. Nawet żona się przyzwyczaiła do tego, że rzadko go ogląda. Czasem tylko westchnie, że synowi też się coś należy od ojca, że warto pojechać do szkoły na wycieczkę, ale już się z tym godzi.

Taki jest lot pilota, los dowódcy. **(AW)**

Przepraszam, kapitanie

Kpt. Jerzy Tomczyk
Fot. Ryszard Przedworski

PRZEPRASZAM, kapitanie, że pana będę męczył pytaniami, które nie są ani odkrywcze, ani nowe. Pan się nazywa JERZY TOMCZYK, ma pan 31 lat, służy pan w I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" i jest mistrzem walki powietrznej, więc to, co pana wyróżnia, pociąga za sobą określone serwituty w postaci popularności na przykład. Dlatego męczą pana różni dziennikarze: o życiorys, o wrażenia, o to, jak pan doszedł do tego sukcesu. Pan im odpowiada, że po prostu okazał się pan najlepszym pilotem Wojsk Ochrony Powietrznej Kraju w 6 konkurencjach lotniczych i jednej teoretycznej. I pewnie opowiada pan im o sobie. Że pana droga do lotnictwa jest drogą typową: najpierw aeroklub łódzki, tam szybowce, szkolenie samolotowe w aeroklubie w Bydgoszczy, egzamin do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie w roku 1967, i po trzech latach ukończenie szkoły z III kategorią pilota, po roku — II kategoria pilota i po następnym roku — I kategoria.

Pan jednak nie miał zamiaru być pilotem. Jako chłopiec marzył pan o tym, żeby być marynarzem. Tylko, że na wakacjach trafił pan na kurs szybowcowy. I to właściwie zadecydowało o wszystkim.

Co jednak zadecydowało o sukcesie i przyznaniu panu tytułu mistrza walki powietrznej? Pan twierdzi, że trochę doświadczenia, które się bierze z dużej liczby lotów, i trochę szczęścia, bo w gruncie rzeczy jest to coś w rodzaju zawodów sportowych. Ja jednak wiem, że pan się musiał ostro przygotować, że musiał pan przemyśleć każdą konkurencję, przewidzieć setki wariantów i obrać właściwe rozwiązanie.

Patrzę teraz na pana, trzydziestolatka, i czytam w pańskiej twarzy ciepło i liryzm. To mi nie pasuje do mistrza walki powietrznej. Zupełnie bym się nie zdziwił, gdybym się dowiedział, że pan przepada za poezją, ale pan przepada za samolotami. Szybowce panu nie wystarczały, bo na szybowcu człowiek za krótko był w powietrzu. Nie wystarczały panu również samoloty tłokowe, bo dopiero „Mig 21" pana usatysfakcjonował. Tłumaczy mi pan, że to jak samochód wyścigowy, że ma taką prędkość lądowania jak samochód formuły I na prostej. I tłumaczy mi pan, że samolot też trzeba rozgryzać, tak jak samochód, żeby się nie dać zaskoczyć. W miarę tego, jak go się poznaje, te możliwości są coraz mniejsze, ale znów nie trzeba wpadać w drugą skrajność i nie zawierzać własnej wiedzy i doświadczeniu, bo to się może okazać zawodne.

Są dni, kiedy lata pan z przyjemnością, zwłaszcza wtedy, kiedy zadanie jest ciekawe, kiedy człowiek dobrze się czuje — bo może wtedy sprawdzić własne możliwości. Kiedy jednak udaje pan cel powietrzny dla kolegów, to jest tylko praca. Zwykła, szara praca. Niemniej, jest pan świadomy tego, że samolot to kilka ton metalu i paliwa, które jak spadną, to mogą narobić bigosu. I myślę, że z tego powodu jest panu smutno, i to chyba pan kilkadziesiąt lat temu przelatywał pod mostem w Dęblinie, pan, albo taki jak pan, z tym wyrazem liryzmu i ciepła na twarzy, bo to są zwodnicze symptomy i w gruncie rzeczy siedzi w panu kawał diabła, i najlepiej się pan czuje wtedy, kiedy z szybkością 900 km na godzinę leci pan lotem koszącym 50 m nad ziemią — z radością, że ta ziemia tak szybko ucieka, i że samolot jest panu posłuszny.

(AW)

wano w dużych seriach „CSS-13", „Jak-12", śmigłowce „SM 1".

Partnerstwo potentatów

Nowy jakościowo okres rozpoczął się w 1960 roku, kiedy na podstawie porozumienia z ZSRR podjęliśmy licencyjną produkcję wielozadaniowego samolotu „An-2", którego głównym odbiorcą jest licencjodawca. Tylko do ZSRR sprzedaliśmy ponad 7 tys. „An-2" w różnych wersjach.

Podobny kontrakt licencyjny zawarto z ZSRR na produkcję śmigłowców. W 1957 roku w Świdniku zaczęto produkcję „Mi-1", która po zmianach konstrukcyjnych z symbolami „SM-1", jako śmigłowiec wielozadaniowy, wytwarzano w wersji: pasażerskiej, sanitarnej, szkolnej i rolniczej. ZSRR przekazał Świdnikowi na wyłączność prawo produkcji „Mi-24". Polscy konstruktorzy w śmigłowcu „Mi-2" wprowadzili ponad 37 tysięcy zmian, a licencjodawca już przed laty zrzekł się praw.

W Świdniku opracowano też wspólnie ze specjalistami ZSRR konstrukcję nowego śmigłowca „W-3", który wkrótce wejdzie na taśmy produkcyjne.

Następny etap polsko-radzieckiej współpracy lotniczej przypada na lata siedemdziesiąte. Powstaje wspólna konstrukcja, a potem polska produkcja rolniczego samolotu odrzutowego „M-15", o udźwigu 2200 kg środków chemicznych. Radzieccy konstruktorzy proponują naszemu przemysłowi lotniczemu kooperacyjną produkcję potężnego usterzenia do powego aerobusu — „Ił-86". Mielec i Świdnik idą za ciosem. Podejmują się trudnych technologii, m. in. obróbki skrawaniem stopów tytanowych, z których budowane są elementy sterujące całym zespołem usterzenia.

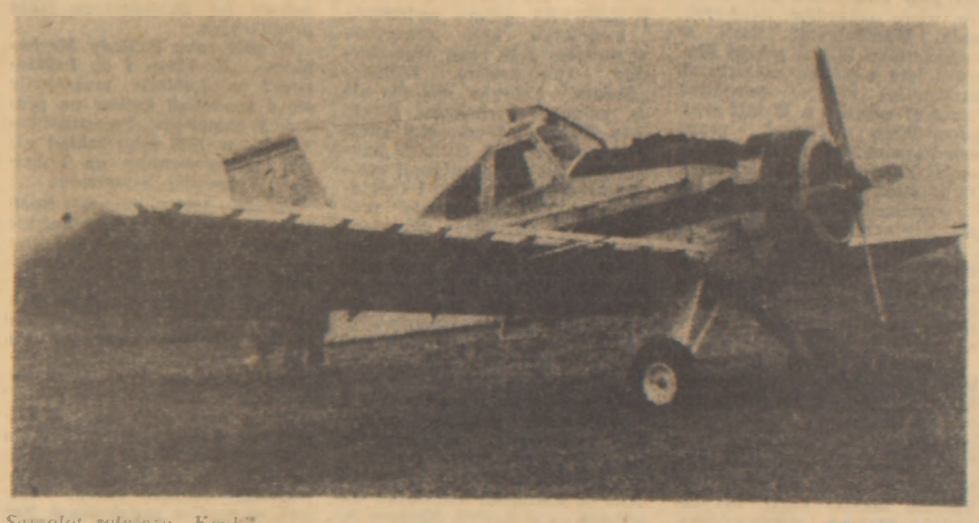
Profesor Oleg Antonow wybitny konstruktor słynnych „Anteuszy", tworząc nowy lekki, 20-miejscowy samolot pasażerski „An-28", jako jedynego producenta tej maszyny od początku wytypował znaną mu z solidności załogę „PZL Mielec".

Konsekwentne prace rozwojowe w dziedzinie tłokowych silników lotniczych postawiły przemysł PZL na eksponowanym miejscu. Jesteśmy jedynymi na świecie producentami dużych silników o mocach 570—1000 KM, które są przedmiotem eksportu również do USA.

Tylko w okresie powojennym, w biurach konstrukcyjnych polskiego przemysłu lotniczego opracowano ponad pięćdziesiąt modeli samolotów oraz kilkanaście modeli różnego typu śmigłowców. Wiele z nich weszło do produkcji seryjnej. Obecnie przemysł lotniczy wielkoseryjnie produkuje samoloty rolnicze i wielozadaniowe, rozszerzając wciąż ich gamę. W Mielcu powstają: „An-2", „An-28", „M-15 Belfegor", „M-18 Dromader", „M-20 Mewa", a także odrzutowy szkolno - treningowy „ST-11 Iskra" oraz usterzenia do aerobusu „Ił-86". Centrum Naukowo-Produkcyjne „PZL Okęcie" jest producentem m.in. „Gawronów", „Kruków", „Wilg" i „Kolibrów", a „PZL Świdnik" stał się znanym w świecie producentem wielozadaniowych śmigłowców lekkich „Mi-2". Tam powstaje nowe wspólne dzieło polskich i radzieckich konstruktorów — śmigłowiec o symbolu „W-3". Skonstruowany w Świdniku lekki śmigłowiec „Kania" został odstąpiony do produkcji przemysłowi lotniczemu USA.

Przemysł lotniczy i silnikowy tworzy 19 przedsiębiorstw produkcyjnych, w tym przedsiębiorstwo doświadczalno-produkcyjne szybowców i motoszybowców oraz Centrum Naukowo-Produkcyjne Samolotów Lekkich, PZL Okęcie. Wchodzący w jego skład Instytut Lotnictwa zajmuje się działalnością naukowo-badawczą dla całego przemysłu lotniczego oraz nadzorem merytorycznym nad pracą czterech ośrodków badawczo-rozwojowych i zakładów doświadczalnych, działających przy przedsiębiorstwach produkcyjnych. W Krakowie działa również Przedsiębiorstwo Projektowo-Technologiczne PZL. Przemysł lotniczy ma własne, bardzo prężnie działające przedsiębiorstwo handlu zagranicznego — PEZETEL.

Powojenne trzydziestolecie to od nowa zaczęta, ale jakże bogato zapisana karta historii polskiego przemysłu lotniczego. Ukształtował się na miarę naszych aspiracji narodowych i możliwości technicznych odpowiedni profil produkcyjny polskiego przemysłu lotniczego, którego dynamika rozwoju pozwoliła dołączyć do światowej czołówki. Dziś jesteśmy piątym producentem samolotów rolniczych i czwartym producentem lekkich wielozadaniowych śmigłowców. Ale nie tylko producentem, również liczącym się na światowych rynkach eksporterem samolotów i silników.



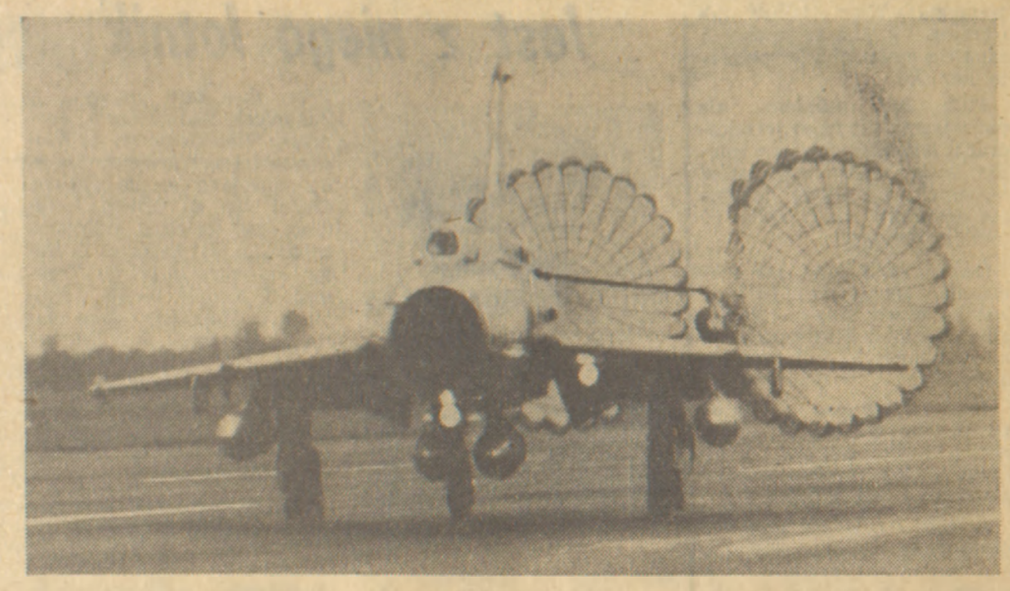
Samolot rolniczy „Kruk"
Fot. Jan Zelman

DOKOŃCZENIE ZE STR. I

łączników. Wszystkie trzeba obsługiwać. Wiele rzeczy robi się automatycznie.

Jaka jest różnica między samolotem tłokowym a naddźwiękowym? To tak jakby się człowiek przesiadł z „Malucha" na samochód wyścigowy formuły I. Zmieniają się wszystkie wartości: czas, waga i przyśpieszenia. Kiedy się leciało takim CSS-13, można było odczytać nazwę stacji, obejrzeć miasto, nawet rozpoznać ludzi, jeśli się wiedziało, gdzie mogą być. Z samolotu naddźwiękowego prawie nic nie widać. Przeważnie widać ekran i przyrządy. Nie, ekran jest tu, przed kabiną treningową. Pozoruje ziemię. Instruktor ocenia, jak pilot sobie radzi z zadaniem. A w powietrzu?

Pilot musi tam wytrzymać przeciążenia do 6—7 g. i musi w tych warunkach prowadzić walkę.



DZIEŃ W PUŁKU

Godzina trzynasta

Właśnie teraz obserwuję, jak się przygotowują oblatywacze. Jeden „Mig" ma wymieniony silnik. Trzy są po naprawach. Trzeba je oblatywać. **Kpt. lekarz Jerzy Górski** bada każdego z osobna. Patrzę, jak ubierają ich w kombinezony. Sznurowane spodnie z wkładkami pneumatycznymi, potem górna część kombinezonu też z wkładkami na brzuch, kołnierz, hełm hermetyzowany, na wierzch — drugi kombinezon, żeby tamtego pod spodem nie zniszczyć, przez otwory wyciąga się na zewnątrz rurki i przewody, które odtąd będą łączyć pilota ze światem, odcinając go jednocześnie od atmosfery. Kabina samolotu jest ogrzewana, ale na starcie trzeba nieraz czekać, a słońce pali i przez szyby z plexi przenikają nie tylko promienie cieplne, lecz i ultrafioletowe. Lekarz mówi, że po półgodzinnym locie pilot może tracić na wadze do dwóch kilogramów.

Kładę się w trawie. Przede mną pas startowy. Daleko, ale cóż to znaczy, gdy zwykle oglądałem samoloty z kilku tysięcy metrów, a teraz je będę widział z kilkudziesięciu. Przed chwilą ich dotykałem. Mechanicy jeszcze nie wszystko sprawdzili. Od nich przecież zależy bezpieczeństwo lotu. Byłem na postawieniu zadań, bo tak się nazywa narada przed lotami nocnymi na jutro. Dowódca wyznaczał zadania kierowników i dyżurnych służb: nawigatora sztabu, meteorologii lotów, łączności, materiałów technicznych, służby wysokościowo-ratowniczej. Zamówiono zapasowe lotniska. Uwzględniono dwa warianty: w normalnych i trudnych warunkach lotu nocnego. Aż do drobiazgów, do posiłków i bufetów na lotnisku. Wszystko trzeba przewidzieć.

I to wcale nie jest zabawa w wojnę, bo ludzie są poważni, choć to ma być lot ćwiczebny. Lekarz składa meldunek o stanie psychicznym lotników. Będą w napięciu od godziny 20 do 2 w nocy. Zadanie zakończy się dla nich, kiedy samoloty znajdą się na lotnisku.

To było przed godziną czy dwiema, a teraz już słyszę gwizd uruchamianego pierwszego silnika. O godz. 14 startuje pierwszy „Mig". Najpierw przesuwa się kilkadziesiąt metrów przede mną pasem dojazdowym, potem niknie kilometr dalej, zawraca, silnik wchodzi na obroty i już widzę, jak pędzi, zadziera ostro zarysowany przód i rwie w powietrze, huk zostawiając za sobą. Stromo idzie w górę i już po chwili widzę go, jak widuję zawsze te samoloty. Jest punktem. Daleki łoskot świadczy o tym, że przekroczył barierę dźwięku. Po nim startuje następny. Potem czwarty.

★

W tych samych odstępach czasu będą lądować, wypuszczając spadochrony hamujące. Wszystkie. Piloci schodzą po drabinkach, zdejmują kombinezony. Teraz widzę jak są spoceni. Żartują. Coś mają w oczach. Jakiś błysk. Jakiś uśmiech. Tak rozładowuje się napięcie. Żaden się do tego nie przyzna, ale potem, gdy wszystko już za nimi, będą mówić: to było normalne. Jeszcze uwagi dla mechaników: tu radiostacja, tam zbiornik ze spirytusem. Zanotowane, zrobione.

Obiad.

Dziś już więcej zajęć nie będzie. Patrzę jeszcze, jak dyżurni ze służby czynnej zbierają anegdotyczne piórka i patyczki z alejek, jak żołnierze maszerują ze śpiewem na ustach (oj, nie jest to najmocniejsza strona, zwłaszcza na początku służby) i wiem, że teraz będzie czas wolny.

Nie wiem tylko, kiedy ten czas przeleciał, bo już słońce się zniża, podobno odezwała się syrena, ale jej nie słyszałem.

Dowódca nie okazuje po sobie zmęczenia, choć jutro znowu go czekają nocne loty i znowu wróci do domu nad ranem. Patrzę, jak rozmawiają z nim oficerowie wyżsi stopniem. To niezwykłe: z jednej strony dowódca pułku — major, z drugiej podkomendny — pułkownik. Dowódca ma jednak prawo rozkazodawstwa, a z rozkazem, wiadomo, nikt nie dyskutuje.

Odjeżdżają „Maluchy" z parkingu. Lotnicy jadą do domu. Mieszkają daleko, w mieście. Część tych, którzy nie mają własnych samochodów, zabierają „Nysy".

Jutro przygotowanie do nocnych lotów.

ANDRZEJ WRÓBLEWSKI

Myśliwiec na ziemi

Pchor. Zbigniew Bedryjowski
Fot. Tadeusz Pojmański

NA korytarzach Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie w kilku miejscach wiszą gabloty z fotografiami podchorążych i kadetów przodujących w wyszkoleniu. Znaleźć tu swoją fotografię wśród innych to wielki zaszczyt. Ale trudno nań zapracować.

Oto sylwetka sierżanta podchorążego IV roku, pilota odrzutowców Pawła Jazienickiego. Posiada srebrną odznakę — „Wzorowy Podchorąży". Jest działaczem ZSMP, przodownikiem szkolenia. Następny, również pilot odrzutowców, st. kapral podchorąży II roku Krzysztof Kasprowski. Wzorowy uczeń, aktywista ZSMP — jako pierwszy wyleciał samodzielnie na samolocie TS „Iskra". Wzorowo wywiązuje się z funkcji szefa klucza podchorążych. A na II roku nauki, po trzecim semestrze i lotach selekcyjnych polecieć samodzielnie i wzorowo na odrzutowej „Iskrze", to wyjątkowy sukces.

Oto następni przodownicy: st. kapral podchor. III roku Janusz Kęsik, st. kapral podchor. II roku nawigacji stanowisk dowodzenia Zbigniew Bedryjowski, plut. kadet Roman Szustek, kapral podchor. II roku nawigacji stanowisk dowodzenia Mirosław Wójcik, plut. podchor. Andrzej Kubicki, piloci śmigłowcowi: kapral podchor. Jarosław Bojarczuk — II rok, st. kapral podchor. Bogusław Dłubak — II rok, kapral kadet Mirosław Dygas — II rok.

Na moją prośbę przeprowadzenia rozmowy z którymś z nich, zameldował mi się ZBIGNIEW BEDRYJOWSKI.

Najpierw poszliśmy do pustej o tej porze kawiarni. Niedługo jednak mieliśmy spokój. Zajrzały głowy podchorążych. Mój rozmówca wyjaśnił mi, że niestety, za chwilę zbierze się tu sąd koleżeński, aby zastanowić się wspólnie z jednym z podchorążych nad jego słabymi wynikami w nauce. Nie chciałem być przeszkodą. Wyszliśmy przed dom i usiedliśmy na ławce wśród drzew.

Urodził się 25 lutego 1957 r. w Koszalinie. Skończył Technikum Budowlane im. gen. Witolda Jóźwiaka. Nauka szła mu dobrze, ale ciągnęło go do lotnictwa myśliwskiego, bo o nim naczytał się w książkach Arcta, Króla, Skalskiego.

— Ojciec chciał, żebym był budowlańcem jak on. Kiedy jednak do naszego technikum przyszli oficerowie z WKW i opowiedzieli o dęblińskiej szkole, nie wahałem się. Najpierw jednak trzeba było przejść przez badania lekarskie. To było bardzo trudne. Mnóstwo osób odpadło. Ja przeszedłem, ale z minimalnym zastrzeżeniem, że nie mogę być pilotem odrzutowców.

Z egzaminem nie miałem kłopotów, choć z dwunastu nas na sali przeszło tylko pięciu. Wybrałem kierunek nawigatorów stanowisk dowodzenia. Skoro bowiem nie mogłem zostać myśliwcem, to nawigator też jest pięknym zawodem i bliskim myślistwa. Niezwykle odpowiedzialna praca. Odpowiadam przecież za życie pilota, razem z nim przeżywam wszystko co on w powietrzu i w trudnej chwili mogę mu pomóc. Dziś, po 2 latach studiów nie wyobrażam już siebie w innej roli. Pokochałem ten zawód. Nauka mi dobrze idzie. Po 4 semestrach mam średnią 4,4.

Pierwszy rok, a szczególnie początek, był trudny. O wojsku w cywilu nie miałem pojęcia, a tu mundur, dyscyplina itp. Po pół roku już czułem się dobrze i dopiero wtedy mogłem spokojnie zabrać się do nauki. Jeśli ktoś chce mieć wyniki, to musi sporo czasu poświęcić na naukę. Oczywiście obowiązkowe jest samokształcenie grupowe. Dzięki temu słabsi mogą wiele skorzystać i podciągać się.

— A jak koledzy przyjmują waszą wyróżniającą się pozycję?

— Wiem, o czym Pan myśli. Owszem, były uwagi w sensie „ale ten się uczy". Wtedy brałem książkę i dawałem mu mówiąc — „proszę, ucz się też". Gdybym się nie przykładał, to mógłbym tylko na podstawie wykładów mieć trójki. Ale mnie to nie wystarcza. Ja już myślę czasami gdzie się będę uczył po skończeniu tej szkoły. Oczywiście po paru latach służby. Może ASG, może WAP?

— A jak się układają stosunki?

— Mamy świetnych wychowawców. Dowódca por. Wiesław Śpiewak i ppor. Henryk Brożyna. Jestem jego pomocnikiem. Cóż, nie ma ludzi świętych. Jesteśmy młodzi i czasem zdarzy się komuś coś przeskrobać. Wtedy oczywiście zostaje ukarany. Ale po odbyciu kary ma znów czystą kartotekę i nikt mu niczego nie pamięta. Znów ma możność dobrego startu. To jest świetny sposób na młodych. A w ogóle nikt w cywilu nie jest w stanie wyobrazić sobie, jak wiele jest sposobów, żeby ludzi w wojsku wychować. A tu przecież jest szkoła dowódców-oficerów.

— Wasze najsilniejsze przeżycia w szkole?

— Tak, mam takie. 27 czerwca przyjechał do naszej szkoły I sekretarz KC PZPR Edward Gierek. Podczas uroczystości udekorował sztandar naszej uczelni Orderem Krzyża Grunwaldu III klasy. A później z rąk Edwarda Gierka otrzymałem legitymację członka Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Rozmawiał T. P.

DĘBLIŃSKA KUŹNIA KADR

DOKOŃCZENIE ZE STR. I

życia w zespole. Słabe jest często przygotowanie kondycyjne podchorążych przy rozpoczynaniu nauki. Bywają też trudności w dziedzinie koleżeńskiego współżycia. Trzeba te zaległości szybko nadrabiać. A to kosztuje wiele wysiłku i potu. I nie pociesza nas wcale fakt, iż wiemy, że na Zachodzie odsiew kandydatów jest większy i słabsze przygotowanie kondycyjne".

Oglądam urządzenia szkoleniowe. Pięć sal gimnastycznych, sala do walki wręcz, dżudo i karate, sala siłowni, baseny kryty i otwarty, sala urządzeń dla trenowania organizmu do przeciążeń, czyli bogaty zestaw różnych kołowrotów, wirówek itp. I to dopiero wstęp do uzyskania niezbędnej kondycji. Można sobie wyobrazić ile tu wyparowało podchorążackiego potu.

Przechodzimy do sal szkolenia lotniczego. Rzędy trenażerów — kabin samolotów z pełnym wyposażeniem i symulatorami prawdziwych lotów. Tu się zdobywa pierwsze szlify umiejętności lotniczych, tu na ziemi następuje pierwsza konfrontacja teorii z praktyką. Dumą szkoleniowców uczelni jest stworzenie, wspólne z Instytutem Technicznym Wojsk Lotniczych, własnego ośrodka współdziałania startowych służb koordynowania lotami. Patent własny. Znakomita rzecz, pozwalająca na stworzenie w tej sali autentycznych warunków panujących na dużym lotnisku wojskowym. Tu rozwiązuje się skomplikowane zadania koordynacji lotów i współdziałania ziemi z pilotami. Stworzyli to sami podchorążowie według oryginalnych pomysłów zastępcy kierownika szkolenia **ppłk. Jerzego Filona, ppłk. Jerzego Wojciechowskiego i porucznika Bogusława Treli.**

W dobie oszczędności paliw urządzenie to jest bezcenne. Nie mówiąc już o tym, jak bardzo bezpiecznie szkoli. Tu błędy podchorążych mogą ich kosztować co najwyżej gorszą ocenę, a nie katastrofę.

Wychodząc napotykamy na ścianie fotografie przodujących instruktorów-wychowawców.

Oto **kpt. dyplomowany pilot Marian Jagusiak**, wzorowy organizator szkolenia. Długoletni wychowawca podchorążych, **ppłk pilot Jan Fryta** ma na swoim koncie 2300 wylatanych godzin. **Major pilot Kazimierz Kuźniar** wylatał 2750 godzin i wyszkolił ponad 60 pilotów na odrzutowcach. **Major pilot mgr inż. Albin Kossek** wylatał 2600 godzin, **major pilot Jan Karpiński** wylatał 2700 godzin i wyszkolił 80 pilotów.

OBECNIE Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza przygotowuje w toku 4-letnich studiów oficerów inżynierów-dowódców o specjalnościach: inżynier pilot lotnictwa myśliwskiego, inżynier pilot śmigłowców, inżynier pilot lotnictwa transportowego, inżynier nawigator statków powietrznych, inżynier nawigator stanowisk dowodzenia, oficer polityczny (studia humanistyczne). Jednocześnie systemem kursów w Szkole Chorążych WL przy WOSL kształci się pilotów śmigłowców i samolotów transportowych, nawigatorów statków powietrznych, nawigatorów naziemnych stanowisk dowodzenia i meteorologów.

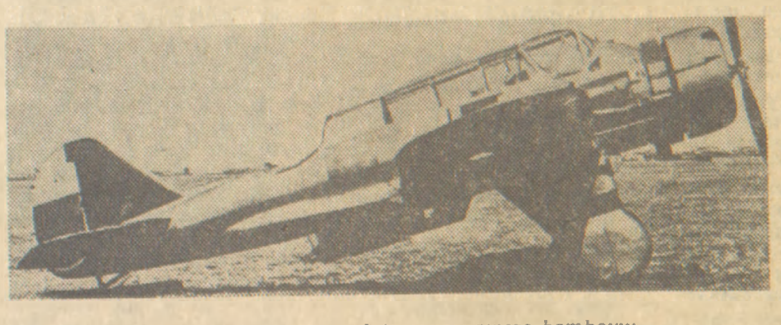
A więc wydawałoby się nauka, i tylko nauka. Otóż nie tylko. Podchorążacy mają własną dyskotekę, uprawiają sporty lub ciągną do modelarni lotniczych. To zdumiewające. Dwie niezbyt wielkie sale, wypełnione modelami w trakcie budowy — różnych typów samolotów. Przychodzą tu licealiści i podchorążowie nawet ci z czwartego roku. **Kapitan Wiesław Szymkowski**, kierownik sekcji modelarskiej, ma ciepłe błyski w oczach, gdy mówi o swojej pasji i wychowankach. Za model redukcyjno-latający PWS-26 zdobyli mistrzostwo Polski.

Ppłk Jerzy Filon przy pulpicie ośrodka współdziałania startowych służb kierowania lotami.
Fot. Tadeusz Pojmański

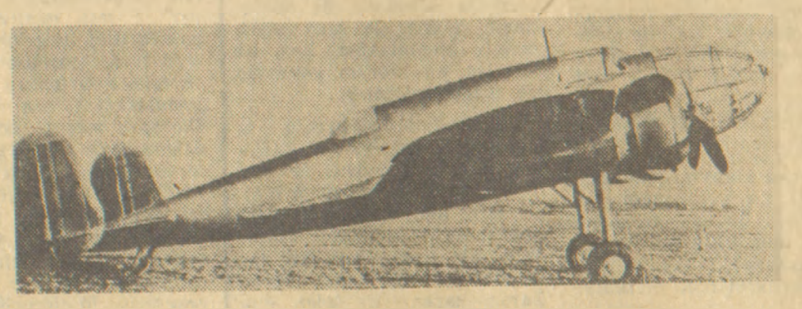
W Klubie Podchorążych odbywa się generalna próba nowego spektaklu Teatru Poezji „Krąg". Próbą kieruje **pani Edyta Piersiak**, instruktor klubu, kochana przez wszystkich „Mama". Za ostatni występ na Festiwalu Żołnierskich Teatrów Poezji w Białymstoku „Krąg" otrzymał nagrodę szefa GZP WP, generała Włodzimierza Sawczuka. Teraz jadą na Panoramę Wojsk Lotniczych do Poznania.

Chodząc po rozległym terenie uczelni, napotkaliśmy pochylonego pod ciężarem lat pana, który pomagając sobie laską, szedł wolno chodnikiem. Mimo że był w cywilnym ubraniu, podchorążowie oddawali mu honory wojskowe. To samo czynili oficerowie. To jest „Dziadek" — powiedzieli mi podchorążowie. Weteran lotnictwa **major Hryniewicz**. Mieszka tu, bo bardzo pragnął być w szkole z uczniami. Tu zaczynał i tu chce być stale. Chce oddychać atmosferą lotnictwa. Miał mieszkanie w Radomiu. Oddał je jednak. Wszyscy Go kochamy i szanujemy. Gdy jest święto, wkłada mundur i mimo że jest majorem, pułkownicy salutują mu pierwsi...

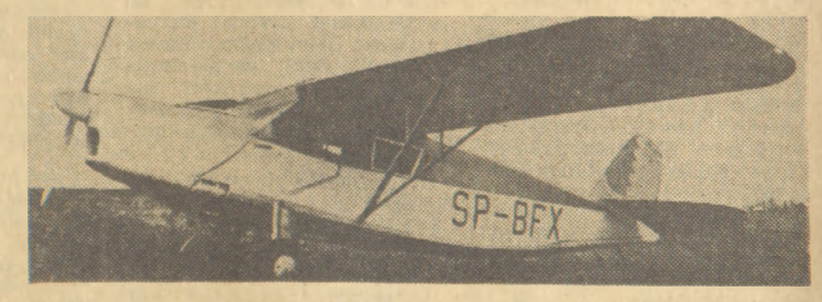
TADEUSZ POJMAŃSKI



PZL-23 „Karaś". 3-miejscowy samolot rozpoznawczo-bombowy



PZL-37 „Łoś". 4-miejscowy bombowiec



RWD-15. 5-miejscowy samolot turystyczny (dyspozycyjny)

„Zaczynaliśmy od „Latającego smoka"

PIERWSZE próby zbudowania w Polsce maszyny latającej cięższej od powietrza sięgają połowy XVII wieku. W 1647 roku Tytus Liwiusz Boratyni, przebywający na dworze króla Władysława IV, przedstawił władzy traktat, w którym wspomina o możliwości latania za pomocą gazu lżejszego od powietrza (133 lat przed wzlotem balonowym braci Montgolfier). Koncepcja Boratynicgo przewidywała budowę aparatu w kształcie smoka. „Latający smok" miał mieć dwa główne skrzydła nośno-napędowe o ruchu wiejącym, cztery nośne [illegible] bijące, dwa małe skrzydełka napędowe z przodu i ogon jako ster. Skrzydła miały się zwinąć podczas unoszenia i rozszerzać przy opuszczaniu. [illegible] ruchu skrzydeł były sprzężone. Napęd stanowiła [illegible] załoga pracująca na [illegible]. Cała konstrukcja, wykonana z drewna i fiszbinów, była kryta tkaniną. „Latający smok" był wyposażony w busolę i spadochron przymocowany do kadłuba. Na budowę tej maszyny Boratyni chciał otrzymać od króla 500 talarów.

W lutym 1648 roku Boratyni zademonstrował królowi latający model „smoka". Aparat miał ok. 1,5 m długości, był napędzany za pomocą mechanizmu z kołami, dźwigniami i sprężynami. Start odbył się za pomocą linki, która uruchamiała mechanizm. Model wzniósł się w powietrze z kotem na pokładzie jako pasażerem. Podczas drugiego lotu linka pękła i „Latający smok" spadł na ziemię.

W LATACH 1887-1891 Stefan Drzewiecki sformułował warunki lotu samolotu i szybowca — współcześnie z innymi uczonymi pionierskiego okresu lotnictwa, a następnie opracował teorię śmigła, na której oparli swe obliczenia śmigła bracia Wright, twórcy pierwszego udanego samolotu na świecie. Ta teoria jest także podstawą współczesnej teorii śmigła i śmigłowca. Śmigła jego pomysłu stosował także Blériot i wielu innych pionierów lotnictwa.

UDANE loty szybowcowe Otto Lilienthala zachęciły do podobnych prób Czesława Tańskiego. Ulepszając swą lotnię, w 1896 roku zaczął wykonywać udane loty ślizgowe. Były one jednak znacznie krótsze od wielokrotnie powtarzanych lotów Lilienthala, Pilchera i Chanute, którzy osiągali odległości przekraczające 100 m. Tański był pierwszym Polakiem, który podjął próby lotów szybowcowych. Aeroklub PRL uczcił pamięć Tańskiego, ustanawiając w 1956 roku medal jego imienia, jako najwyższe wyróżnienie w naszym kraju za osiągnięcia w szybownictwie.

PIERWSZYM skonstruowanym przez Polaka samolotem wykonującym wielokrotnie loty a jednocześnie biorącym udział w zawodach i bijącym rekordy, był samolot Adolfa Warchałowskiego, zbudowany w 1910 roku w Wiedniu. Inż. Warchałowski pracował w wytwórni „Autoplan". Otrzymał austriacką licencję pilota nr 1 i oblatywał własne konstrukcje. W latach 1910-1911 wytwórnia „Autoplan" zbudowała około 15 egzemplarzy samolotów Warchałowskiego, wśród których można wyróżnić 10 wersji, różniących się silnikami i szczegółami konstrukcji. Na tych samolotach ustanowiono wiele rekordów lotniczych, m.in. Warchałowski pobił w październiku 1911 r. rekord długości lotu z trzema pasażerami, utrzymując się w powietrzu przez 45 min. i 6 s. W 1911 roku konstruktor wykonał przed przedstawicielem wojska lot z obciążeniem 300 kG, trwający 2h 15 min., spełniając postawione wymagania. Samolot został przyjęty przez armię austriacką.

W latach 1910-1911 Warchałowski wykonał 550 lotów w ciągu 125 h, w tym 196 lotów z pasażerami, którymi byli m.in. książe Józef Austriacki i księżna Augusta.

Samoloty Warchałowskiego były niewątpliwie najbardziej udanymi polskimi konstrukcjami w tamtym okresie.

PIERWSZYM samolotem zbudowanym na ziemiach polskich, który oderwał się od ziemi wykonując dłuższe skoki, był samolot Stefana Kozłowskiego, zbudowany w 1910 roku w Warszawie. Zaś pierwszymi samolotami zbudowanymi na ziemiach polskich, wykonującymi poprawne loty, były „Jaskółka" inż E. Libańskiego, zbudowana we Lwowie, oraz samolot inż. Czesława Zbierańskiego i inż. Stanisława Cywińskiego, zbudowany w Warszawie i oblatany w 1911 roku.

PIERWSZĄ polską wytwórnią samolotów było utworzone w czerwcu 1910 roku Warszawskie Towarzystwo Lotnicze „Awiata". Fabryka mieściła się na północno-wschodnim skraju Pola Mokotowskiego, tam gdzie dziś stoi budynek GUS. W hangarach „Awiaty" budowali swoje samoloty Zbierański i Cywiński oraz Tański. „Awiata" produkowała samoloty „Farman-Awiata" (ok. 10 szt.), używane przez Szkołę Pilotów, a od października 1911 r. dostarczane do Petersburga dla carskiej armii, oraz samoloty „Farman VII" i „Bleriot XI". Na początku 1912 r. władze carskie zlikwidowały „Awiatę".

PO uzyskaniu niepodległości i utworzeniu polskiego lotnictwa wojskowego pojawiła się potrzeba zaopatrzenia lotnictwa w sprzęt. Początkowo zaspokajano ją zakupami samolotów za granicą — w Austrii, Niemczech, Francji, Włoszech i Wielkiej Brytanii. Równocześnie przystąpiono jednak do organizowania polskiego przemysłu lotniczego.

W listopadzie 1918 r. utworzono w Warszawie Centralne Warsztaty Lotnicze, których zadaniem podstawowym było remontowanie samolotów i silników. CWL prowadziły również działalność konstrukcyjną, a od połowy lat dwudziestych także produkcyjną.

W 1920 roku Zakłady Mechaniczne „E. Plage i T. Laśkiewicz" w Lublinie przestawiły się z produkcji kotłów na produkcję samolotów. Po upaństwowieniu, w 1936 roku zakład został przemianowany na Lubelską Wytwórnię Samolotów.

W maju 1921 r. powstała Spółka Akcyjna „Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze", zwana w skrócie „Francopol". W sierpniu 1923 r., z inicjatywy Związku Lotników Polskich w Poznaniu, utworzono spółkę akcyjną „Samolot", a pod koniec tego roku spółkę akcyjną „Podlaska Wytwórnia Samolotów".

W grudniu 1925 roku, z inicjatywy Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, powstały warsztaty lotnicze sekcji. Mieściły się one w podziemiach Nowej Kreślarni, a montaż odbywał się w bramie gmachu chemii na Politechnice. W połowie sierpnia 1930 r. warsztaty Sekcji Lotniczej przeniosły się na Okęcie do nowych pomieszczeń. Tam właśnie powstała cała seria samolotów RWD, których osiągnięcia są chlubą polskiego lotnictwa. Od początku istnienia warsztatów, „pierwsze skrzypce" grała w nich trójka: Stanisław Rogalski, Stanisław Wigura i Jerzy Drzewiecki.

W 1932 roku na samolocie RWD-6 Żwirko i Wigura odnieśli zwycięstwo w międzynarodowym Challenge. W 1933 r. S. Skarżyński przeleciał Atlantyk na RWD-5 bis. W 1934 r. J. Bajan zwyciężył w Challenge.

W Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych, które w marcu 1933 r. oddzieliły się od Sekcji Lotniczej, powstało wiele konstrukcji samolotów RWD. Niektóre, jak RWD-8, wyprodukowano w serii 600 sztuk; budowę lub projektowanie innych, jak dyspozycyjnego RWD-18, wodnosamolotu torpedowego RWD-22 czy samolotu myśliwskiego RWD-25 przerwał wybuch wojny.

CZOŁÓWKĄ polskiego przemysłu Lotniczego były Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie, powstałe w 1928 roku w wyniku przeorganizowania Centralnych Warsztatów Lotniczych. Wśród wielu oryginalnych konstrukcji PZL na szczególną uwagę zasługują — samolot myśliwski PZL P-1 Puławskiego, samolot rozpoznawczo-bombowy „Karaś", bombowiec „Łoś" oraz samolot pościgowy „Wilk". „Łoś" był niewątpliwie najlepszym i najbardziej udanym polskim samolotem wojskowym we wrześniu 1939 r. Był mniejszy od bombowców europejskich, a wymiarami zbliżony do amerykańskich, lecz zabierał równorzędny ładunek. Dzięki swoim zaletom odniósł wiele sukcesów w kampanii wrześniowej. Był jedynym nowoczesnym samolotem, jakim dysponowało polskie lotnictwo wojskowe w 1939 roku.

W DWUDZIESTOLECIU międzywojennym polski przemysł lotniczy wyprodukował około 3.925 samolotów i ok. 100 prototypów. Wraz z konstrukcjami amatorskimi zbudowano 4100 samolotów.

Do 1930 roku produkowano samoloty licencyjne, z wyjątkiem niecalej setki samolotów rodzimych „Bartel". Po 1930 roku z licencji zbudowano 90 samolotów.

Wyeksportowano 315 samolotów polskiej konstrukcji, m.in. do Bułgarii, Grecji, Rumunii, Turcji, Hiszpanii, Portugalii, Brazylii, Wenezueli i Palestyny. Licencje na polskie samoloty sprzedano do Rumunii, Turcji, Jugosławii, Estonii.

Opracowano na podstawie książki Andrzeja Glassa — „Polskie konstrukcje lotnicze 1893—1939" (Wyd. Komunikacji i Łączności 1976)