

KOMENTARZ

DZIEN Lotnictwa, ustanowiony na pamiątkę udziału polskich skrzydeł w walce pod Warką 23 sierpnia 1944 roku, jest świętem jakościowo innym, wyróżniającym się spośród mnogości dni spółdzielców, kolejarzy, drzewiarzy itp., nie umniejszając oczywiście niczego tym ostatnim. Odwołując się do chlubnych tradycji — jak chcą ludzie tknięci sentymentem, lub do współczesności — jak wolą realisti patrząc zamiast w gwiazdy, w komputery — lotnictwo było i jest tą dziedziną życia, która zawsze stała w awangardzie postępu a korzyści z tego płynące

którzy „bluesa” nie czują i tak nic one nie powiedzą. Nie ma więc potrzeby przywoływania ich tu, nawet na okoliczność święta.

ODDAJĄC lotnikom szacunek i wszystko to co immanentnie łączy się ze sztuką lotania, podkreślając cechy, które Ci ludzie posiadli ujarzmiając powietrzny żywioł — strużmy na ziemi, ściślej na nasze świdnickie podwórko.

Zakład lotniczy, pomyślany i zbudowany od podstaw ze strategicznej, przemysłowej konieczności jest ważnym ogniwem w potężnej strukturze lotniczego przemysłu. Początkowo bez specjalizacji, wykonujący to co aktualnie „powinien”, podjął się ambitnej sztuki budowania śmigłowców.

Widziane z ziemi

liczono nie kroczkami ale miarą charakterystyczną dla przewartościowań, by nie powiedzieć rewolucji. Po części wynika to zapewne z faktu, że człowiekowi, jak większości ssaków przypisano życie na ziemi i zrealizowanie zamiaru bezpiecznego przeniesienia go w przestworza było już wydarzeniem dość niezwykłym. Ta niezwykłość nikogo jednak mocniej nie odurzyła, człowiek bardzo szybko dostrzegł iż z tego można czerpać, mieć atuty nad tymi, którzy owej sztuki jeszcze nie posiadli a wymyślając coraz to nowe lotnicze fanaberie napędzać omszałe rutynę i wygodną stabilność inne działy własnych władstw. I raz puszczony w ruch kołowrotek kręci się po dziś dzień, coraz lepiej, precyzyjniej i wydajniej. Poczesne miejsce odgrywa w tym ruchu nasze lotnictwo. Przesadą było by twierdzenie, że jest w czołówce naszego globu, ale też prawdą jest, że biorąc pod uwagę potencjał i potrzeby, plasujemy się jeśli nie wśród elity, to na pewno siadamy w następnym salonie, wśród bardzo eleganckiego, lotniczego towarzystwa. Zainteresowanym znane są na ogół konkretne liczby i fakty potwierdzające taki układ, tym,

Całą prawdą będzie stwierdzenie, że tej sztuki podjęli się ludzie stanowiący jego załogę. I to im „wyszło”. Parę tysięcy maszyn, znanych na kilku kontynentach, wpisanych znakomicie w nasz lotniczy krajobraz stanowi tego faktu najlepsze potwierdzenie. Teraz zaś będący w przedsonku wdrożenia do produkcji śmigłowiec PZL „Sokół” największym sceptykiem dostarcza dowodów iż w branży lotniczej mamy coś do powiedzenia.

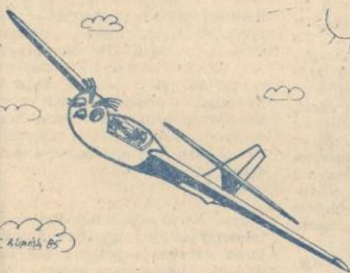
Przyjęło się odnosić symbolicznie Dzień Lotnictwa tak samo do lotnika jak np. do tokarza, który pracuje ze świadomością swych lotniczych powinności, największej odpowiedzialności i wiedzy. I nie jest to demagogia. Inną sprawą jest subiektywne odczucie każdego z nas, przekonanie o tym, że jest się z tym lotnictwem związanym, że z niego ma się chleb, że w nim mogą realizować się zawodowe, społeczne a nawet rodzinne ambicje.

Świętujemy więc ten sierpniowy dzień, potwierdzając tak słusność wyboru, efekt pracy pokoleń i zamiar trwania przy kręcącym się wciąż „kołowrotku”...

(j)

15 sierpnia, godzina 17.00. Lato. 30 stopni. Przed kinem „Lot” autobusy, samochody prywatne. Z boku dwa wozy transmisyjne telewizyjne. Ich pracownicy są już gotowi do nagrania fragmentów pierwszego w województwie lubelskim obywatelskiego zebrania konsultacyjnego kandydatów na kandydatów na postów do Sejmiku PRL z obwodu wyborczego nr 39.

— Panie przewodniczący, to są „podsądni”. Niech zajmują miejsca na scenie — pani pełniąc funkcje obsługi zebrania wskazuje miejsca dla kandydatów. „Podsądni” zasiadają za długim stołem. Niektórzy przyniesli ze sobą teatki, aktówki. Koszulki z krótkimi rękawami, jakby prawa letniej kanki były ważniejsze były od reprezentacyjnych obowiązków przyszłych parlamentarzystów. Ten luz, to tylko pozory. Nawet profesor Seidler — człowiek światowy, utytułowany, mający na co dzień do czynienia ze sławami międzynarodowej nauki, w pełni tego słowa — obyty, czuje treść w nowej roli: — jak będzie przebiegała, czym zakończy się ta konfrontacja z ludźmi, których reprezentować może w Sejmiku... — Tutaj są miejsca — naczelnik Kucharuk zaprasza do pierwszych rzędów. Wśród gości zebrania, w przedium zasiadają wojewoda lu-



Obchody Święta Lotnictwa

GLÓZ ŚWIDNIKA

TYGODNIK ZAŁOGI WSK „PZL-ŚWIDNIK”

Nr 32 (762)

22 sierpnia 1985 r.

Cena 5 zł

belski — T. WILK, przewodniczący Rady Wojewódzkiej PRON — ST. ROZTWOROWSKI, przewodniczący WRN — ST. ZGRZYWA, przewodniczący KW ZSL — ST. HARASIM, przewodniczący WK SD — H. ŁYSIEWICZ, przewodniczący Regionalnej Rady PAX — CZ. DĄBROWSKI i szef Wojewódzkiego Konwentu Wyborczego — M. DOLINSKI. Na scenie, wśród kandydatów zasiada również I sekretarz KW PZPR — A. SZPRINGER.

Sala wypełnia się. Jest chłodniej niż na dworze. Mieszkańcy Świdnika, Ghuska i gminy Wólka Lubelska, a więc miejscowości wcho-

(Dokończenie na str. 2)

Zbliża się 23 sierpnia, Dzień Lotnictwa i zapewne wielu pracowników WSK oraz mieszkańców miasta jest jeszcze pod wrażeniem ubiegłorocznych pokazów lotniczych, prezentacji i umiejętności ludzi oraz możliwości sprzętu latającego. W tym roku organizatorzy zrezygnowali z wielkiej rewii lotniczej i Święto Lotnictwa będzie obchodzone nieco skromniej, co nie oznacza, że mniej uroczystości. Wybiegając nieco w przyszłość, już dziś można powiedzieć, że pokazy lotnicze planowane są za rok — na 35-lecie WSK. Natomiast w tym roku, w ostatnią sobotę tego miesiąca 31 sierpnia w kinie „Lot” odbędzie się uroczysta akademii, w czasie której wręczone będą odznaczenia państwowe, resortowe i zakładowe. W części artystycznej wystąpi tabaret „Czart” z Lublina.

Następnego dnia, 1 września na lotyście głównej stadionu, TKKF wspólnie z klubem sportowym „Avia” organizuje festyn sportowy (Dokończenie na str. 2)

Sprawy kobiet w przedsiębiorstwie

W miniony poniedziałek, 12 bm. pracownice skupione w zakładowym kole Ligi Kobiet Polskich spotkały się z dyrektorem do spraw pracowniczych JANEM TKACZYKIEM aby omówić aktualną sytuację kobiet pracujących w przedsiębiorstwie. Członkinie LKP zasygnalizowały na spotkaniu problem braku wolnych miejsc pracy w WSK dla kobiet pragnących tu podjąć pracę bądź powracających z urlopów wychowawczych. Podczas dyskusji zwrócono uwagę na wysokość zasiłków wychowawczych, które w tej chwili są zbyt niskie, w związku z czym wiele matek przerywa urlopy wychowawcze.

Dyrektor J. Tkaczyk odpowiadając na pytania przypominał, iż do tej pory wszystkie kobiety powra-

cające z urlopów wychowawczych znalazły zatrudnienie na pierwotnym lub równorzędnym stanowisku. Sporadyczne trudności w tym zakresie występowały tylko w niektórych specjalnościach.

W trakcie dyskusji członkinie LKP przypomniły, iż w dalszym ciągu kobiety, zatrudnione na równorzędnych stanowiskach z mężczyznami otrzymują niższe wynagrodzenie. Zdarzają się też przypadki dyskryminowania kobiet przy podziale premii czy przyznawaniu innych nagród.

Podczas poniedziałkowego zebrania, które prowadziła ELŻBIETA JĘDRUSZCZAK, omówiono także inne problemy i sprawy organizacyjne.

(a1)

Reportaż z bazy

zamieszczamy na str. 6



Na lądowisku. Pierwsza porcja „Reglone” wędruje do zbiorników.



Za moment start. Do oprysku mamy 70 ha upraw.

Fot. Andrzej Kwiek

Reportaż z poligonu

zamieszczamy na str. 4



Mi-24 w całej okazałości.

Dlaczego zapomniani?

Dom na pierwszy rzut oka niczym nie różni się od pozostałych domów mieszkalnych w Świdniku. Elewację ma przyzwoitą, zadbane drzwi i klatkę schodową. Jak niemal wszędzie życie na dobre rozbrzmiewa tutaj dopiero po piętnastej, kiedy mieszkańcy wracają z zakładów pracy.

Na pukanie pani Jadwigi Głęb odpowiedziała cisza. Dopiero za trzecim razem za drzwiami usłyszeliśmy ciężkie kroki.

— Kto tam? — zapytał chryplem głosem mężczyzna.

— Jestem z PCK — odpowiedziała pani Jadwiga.

— Po chwili milczący mężczyzna przekreślił klucz w zamku i w

(Dokończenie na str. 5)

(Dokończenie ze str. 1)

dających w skład obwodu wyborczego nr 39 czekając na wypowiedzi swoich przedstawicieli.

Nagle zapalają się reflektory telewizyjne: — Niech zgaszają! Słupy będzie człowiek — kosmetyczki i dłonie przysłaniają oczy. Wzrok powoli przyzwyczajają się do silnego światła.

— 13 października wybierzemy posłów do Sejmu — rozpoczyna przewodniczący zebrania przew. RM PRON — ST. CZYŻ. Następnie M. DOLINSKI przedstawia kandydatów: data urodzenia, pełnione funkcje społeczne, zasięgi



WOJCIECH GOŁACIAK — słusarz WSK w Świdniku. Wykształcenie zasadnicze zawodowe. Działacz PZPR, członek Egzekutywy KW PZPR w Lublinie i KM w Świdniku. Do PZPR należy od 1976 r. Członek związku zawodowego. Działacz rad narodowych, samorządu mieszkańców i PRON, b. działacz organizacji młodzieżowych. Ur. w 1934 r. Zamieszkały w Świdniku.

— 27 cenzurek. Tytuł bowiem jest kandydatów do 7 mandatów poselskich przypadających na obwód.

Monotonny głos przewodniczącego usypia nieco salę: Tadeusz Fita — urodzony w 1943 roku, prawnik, redaktor naczelny Sztanda-

Czas zbiorowej nauki

ru Ludu..., Wojciech Gołaciak — urodzony w 1932 roku, członek PZPR, pracownik WSK..., Andrzej Szpringer — urodzony w 1941 roku, pierwszy sekretarz KW PZPR.

Przewodniczący kończy, prosi o zgłaszanie akcesów do dyskusji, przekazuje głos naczelnikowi miasta Świdnika, St. Kucharukowi.

— Wiele ważnych celów mamy przed sobą. Demokratyzacja władzy, podniesienie rangi pracy, realizacja uzasadnionych dążeń i ambicji...

Na stół przewodniczącego zebrania trafia pierwsza kartka ze zgłoszeniem chęci wypowiedzenia się. Na sali robi się gorąco. Telewizyjne reflektory nie tylko oślepiają, ale i grzeją niemiotłosiernie. Ludzie próbują się ochłodzić. Najbardziej narażeni na „dogrzewanie” kandydaci ociekają potem. Naczelnik korzysta z okazji, by zreferować zaawansowanie realizacji postulatów i wniosków wysuniętych przez wyborców w czasie elekcji terenowych rad narodowych. Przy tej sposobności przypomina wojewódzkim decydemontem o ich powinnościach wobec Świdnika:

— Przyjeśliśmy do realizacji 105 wniosków. Zrealizowaliśmy do tej pory 18, między innymi wydłużenie pracy przedszkoli, w których przebywają dzieci ludzi pracujących dłużej, niż do godziny 15.00. Zwiększyła się częstotliwość kursowania autobusów przez Ząbki. Doprrowadzono do porządku oznakowanie ciągów komunikacyjnych. Zgodnie z wolą mieszkańców, ulice miasta nocą są częściej patrolowane przez funkcjonariuszy MO. Konsekwentnie sterujemy przydziałami mieszkań. Wiel spraw pozostało jeszcze do załatwienia. Między innymi budowa szkoły średniej, uruchomienie wahadłowego pociągu do Lublina, zorganizowanie komunikacji miejskiej. Szczególnie ważną rzeczą jest szybkie zakończenie budowy szkoły podstawowej nr 5 na Brze-

zinach i rozpoczęcie prac budowlanych przy kolejnej szkole. Sprawa ta zajmuje się Społeczny Komitet



LEOPOLD WIELGOMAS — słusarz — brygadzysta w WSK w Świdniku. Wykształcenie zasadnicze zawodowe. Członek Woj. Komisji Rewizyjnej i Egzekutywy KZ PZPR, sekretarz OOP. Do PZPR należy od 1959 r. Działacz samorządowy i związków zawodowych. Ur. w 1929 r. Zamieszkały w Świdniku.

Czynu Pomocy Szkole, który zebrał na ten cel około 22 milionów złotych. Jest to jednak zbyt mało, by budowę szkoły nr 6 wprowadzić do planu wojewódzkiego. Liczymy więc na pomoc społeczeństwa. Jak wiadomo, na lata 1986-90 zaplanowaliśmy budowę miejskiego domu kultury. Społeczny Komitet Budowy zebrał już około 210 mln złotych na poczet tej inwestycji. Z pomniejszych spraw wspomnę o wstrząsach usług ziemniaczkowych, zespołe usług motoryzacyjnych, Domu Rzemiosła. Palącą sprawą jest natomiast kwestia budowy mieszkań. W pięciolatce 1986-90 chcemy ich oddać 1800. W roku 1986 zakończymy budowę osiedla Brzezi-

W latach 1987-88 w ramach zagęszczenia istniejących osiedli będziemy stawiali bloki na osiedlach Sławińskiego-Wschód i Lotniczym. W 1987 roku rozpoczniemy zbrojenie terenów pod osiedle Południe.

Checmy również poprawić stan zdrowia mieszkańców miasta. W pierwszym półroczu oddamy do użytku budowaną obecnie część szpitala.

Przemawia przewodnicząca Gminnej Rady Narodowej w Głusku: — Chcemy, by kandydaci poznali nasze problemy, przedstawili je w parlamencie, by utrzymywali kontakty z wyborcami, co nie było dotychczas szeroko praktykowane...

Marian Woliński, przedstawiciel Wólk Lubelskiej: rolnik — jakby bojąc się opuścić bezpieczną widownię, mówi do mikrofonu umieszczonego

w głębi sali. Jest zmęczony gorącym, wystraszony nieco bliskiem fleszy, terkotem kamer. Często się myli. — Wychytałam, że władza ma dwa główne grzechy — albo nadmierne poczucie, dyryguje, albo hołubi bez umiarkowania. Mam nadzieję, że Sejm rozważy uczucie, jaki model rządzenia opracować.

Miejsce na mównicy zajmuje Andrzej Szpringer:

... Ta publiczna „spowiedź” waszego naczelnika przed wyborcami jest odpowiedzią na pytanie, jak władza traktuje wnioski i postulaty mieszkańców. To wyraz jej szacunku do wyborców. Myślę, że to zdobycz ostatnich czasów. Po prostu traktuje się wyborców odpowiedzialnie.

Pomówmy o faktach, bo fakty propagują się same. Faktem jest, że w Lublinie studuje 30 tysięcy młodych ludzi. Nie mieszkamy w jurtach, czy szałasach. Ale śpiemy byłby ten, kto stwierdzi, że doszliśmy do ideału. Są ludzie mieszkający w warunkach dramatycznych. Naprawdę dramatycznych... Jak mówili, fakty propagują się same. Na przykład budowa domu kultury w Świdniku, który — przyznaję — jest jeszcze wrzodem na naszym sumieniu. Społeczny komitet budowy zebrał pieniądze i oto mamy z czym jechać do władz centralnych. Nie czeka się w tym mieście z założonymi rękami...

Podstawowym naszym interesem jest poprawa poziomu życia. Tymczasem — proszę sobie wyobrazić — drugie miejsce po żywności zajmuje w naszych wydatkach alkohol. Wydajemy nań więcej niż na buty, ubrania, gazety... To świadczy o naszej kulturze, podobnie jak ci bokserzy, za których musimy się — jako mieszkańcy Lubelszczyzny — wstydić. A przecież nie wyrastali oni na obcej planecie, ale w sąsiedniej klatce schodowej, obok naszych dzieci. Czy to nie jest temat na takie zebranie jak dziś?... Cwanicnadwo, pozerstwo, alkoholizm nadal spotykają się z aprobatą społeczną.

Szerząca się w naszym województwie narkomania. Czy to stygmat czasu, stres, czy cywilizacja? Jeśli nie wzrusza nas, że to sprawa społeczna, pomyślimy, że to sprawa naszego dziecka...

Problem węgla, materiałów budowlanych. Więcej zarobiliśmy, gorzej pracowaliśmy. Ma się wrażenie, że ostatnia ostra zima była zbawieniem dla niektórych przedsiębiorstw. Nie myśli się, jak przygotować się do następnej, lecz jak się z niej wyłumaczyć...

...Możemy się dzielić. Ale dzielić się mądrze, celowo. Najważ-

niejsze, żebyśmy ogarnięci obywatelską releksją posuwali się do przodu.

Zabierają głos kolejni mówcy robi się późno. Część zebranych, zadawalając się wysłuchaniem swojego przedstawiciela opuszcza salę. Jest łuzniej, ale wciąż gorąco. Przewodniczący zebrania prosi o skracanie wypowiedzi.

Henryk Szymański, dyrektor szkoły podstawowej w Wólce Lubelskiej:

— Jako nauczyciel twierdzę, że podreźnieni szkolne powinny mieć pierwszeństwo przed innymi wydatkami. Na przykład encyklopedie. Drukuje się ich niewiele, ale systematycznie. Jeśli nie mamy możliwości drukowania podręczników w kraju, to powinniśmy zamawiać je w Finlandii, Jugosławii, tam, gdzie powstają encyklopedie...



Fot. T. Sugier
KRYSZYNA JOZEFOWICZ — emerytka. Księgarz. Działacz kulturalny, Członek Zarządu OW Stowarzyszenia „PAX” w Lublinie. Do PAX należy od 1978 r. Radna MRN w Świdniku. Członek ZBOWID i Zw. Inw. Wojennych. Uczestniczka walki zbrojnej z hitlerowskim najazdem. Ur. w 1924 r. Zamieszkała w Świdniku.

Jest bardzo późno. Reflektory telewizyjne już zgaszają. Dopiero teraz zaczynają przemawiać kandydaci. Ludzie są zmęczeni. Nie liczyli tylko potrafią jeszcze się skupić. Ma się wrażenie, że brakło czasu na najważniejsze. Krótkie, urwane wypowiedzi. Profesor J. Grochowicz z Akademii Rolniczej przerywa w połowie. Prezentuje się W. Gołaciak, kandydat załogi WSK...

Godzina 21.00. Po czterech godzinach obrad najwytrwalsi opuszczają salę kina. Wracają do domów. Być może nie są do końca zadowoleni. Ale jest to przecież czas zbiorowej nauki.
Jan Mazur

Pomóżmy sobie sami

Świdnik należy do miast o wysokim wskaźniku przestępstw. Najlepiej zobrazują to liczby i tak w kraju na 100 tys. mieszkańców przypada 1400 przestępstw, dla Świdnika wskaźnik wynoszący (przy odpowiedniej ilości mieszkańców) 2000 przestępstw. Dla porównania w Świdniku w ciągu 7 miesięcy br. zarejestrowano 612 przestępstw, gdy w tym samym czasie w większym Kraśniku 488, a w Puławach 540.

Co prawda stopień wykrywalności przestępstw też mamy jeden z najwyższych i wynosi on 93,7 proc., co znaczy że z 612 przestępstw wykryto przez samych funkcjonariuszy 577, nie zmienia to jednak faktu, że należymy do mało chlubnej czołówki.

Przyczyn tak wysokiego wskaźnika jest dużo, między innymi: załamanie się mieszkańców, a więc pewność łupu, duża przestępczość w grupie nieletnich, alkoholizm.

Zaplanowanych działań zmierzających do zmniejszenia przestępczości jest sporo. Oczywiście i tak nie zlikwidują wszystkich niepokojących zjawisk.

Zastanówmy się jak sami możemy sobie pomóc w ochronie mienia. Najprostszym sposobem jest odpowiednie jego zabezpieczenie. Oczywiście dobry porządek sobie z każdym zamkiem, ale spróbujmy mu choć trochę przeszkodzić. Stwierdzono, że w blokach gdzie mieszkańcy zamykają drzwi wejściowe prowadzące do piwnic, włamań jest dużo mniej, lub nie ma wcale.

Obchody Święta Lotnictwa

(Dokończenie ze str. 1)
wo-rekreacyjny pracowników Wytwornicy oraz ich rodzin. W turnieju udział wzięła drużyna reprezentująca wszystkie pionory oraz tomaszowską WSK. Już dzisiaj wiadomo, że organizatorzy przygotowali zarówno dla zawodników jak i szefów pionów wiele widowiskowych dyscyplin. Główną nagrodą jest puchar przechodni dyrektora naczelnego Wytwornicy. Początek rywalizacji — o godzinie 14.00.

W czasie festynu ma być czynny kiermasz z artykułami spożywczymi i przemysłowymi, bufety gastronomiczne. Zmaganiami sportowym towarzyszyć będą występy zespołów artystycznych. (a) (as)

Brak zgody czy chęci do pracy?

W pierwszej dekadzie sierpnia młodzi aktywiści skupieni w zakładowej organizacji ZSMP spotkali się w Klubie „Iskra”, by owoćwie przebieg prowadzonego remontu oraz zdecydować co zrobić.

W ramach remontu wymieniono już wentylatory na nowe i bardziej wydajne, wymieniono zużyta instalacje elektryczną, zerwano wyjątkowo niepraktyczną w tego rodzaju obiektach dywanową wykładzinę podłogową, w miejsce której położona zostanie wykładzina zmywalna. Wiadomo już co trzeba pomalować, uporządkować, posprzątać. I w zasadzie młodzi ludzie z ZSMP zebrał się po to, aby o tych sprawach podyskutować i zadeklarować swoją pomoc przy remoncie. Takie przynajmniej były założenia. Klubowi potrzebny jest wprawdzie nowy sprzęt nagłaśniający i cały szereg innych rzeczy. Ale przede wszystkim należy zrobić porządek z salą klubową, o czym ustawicznie przypominał szef tej placówki, JAN DYTRYM. Tym bardziej, że prace remontowe w tej sali w znacznym stopniu są zaawansowane. Podejmowanie, a raczej przyniesienie się do wykonywania innych robót jest niezgodne z przyjętym harmonogramem. (a)

Lotnicze fascynacje Jana Krupińskiego

Jan Krupiński z W-570 ma już za sobą 30 lat pracy w lotnictwie. Właśnie w maju minęła okrągła rocznica jego pracy przy sprzęcie lotniczym.

— Samoloty były zawsze moją fascynacją — wspomina. Kiedy w 1955 roku przybyłem do Świdnika, a jak wiadomo zakład jeszcze wtedy był w budowie, myślałem tylko o tym, aby pracować jak najszybciej przy samolotach. I muszę powiedzieć, że mi się udało. Początkowo zacząłem się w Aeroklubie jako mechanik szybowcowy. Oczywiście bardziej ciągnęło mnie do śmigłowców, ale praca przy szybowcach to też było już coś. Z tamtego okresu mam wiele ciekawych wspomnień. Choć muszę przyznać, że najbardziej w pamięci utkwiło mi wyciąganie szybowców w przestrzeń powietrzną. Robiło się to przy pomocy specjalnych wyciągarek naziemnych. A wyglądało to tak. Na jednym końcu lotniska ustawiało się szybowiec z liną a na drugim wyciągarkę, do której ta liną było umocowana. Kiedy mechanik i pilot uznawali, że już można startować, wtedy uruchamiano się to urządzenie. Szybowiec najpierw powoli sunął po ziemi, później wzbijał się w powietrze aż do wysokości 300 m. Kiedy osiągnął tę wysokość, wtedy pilot odpiął linę

i szybował nad ziemią. W tamtych latach pracowaliśmy przy pomocy prymitywnych urządzeń i innymi metodami niż obecnie, ale zajęcie to miało w sobie sporo romantyzmu.

Prawie zawsze pracowaliśmy z młodzieżą. Zresztą sam też byłem znacznie młodszy, i chyba dlatego tamte lata wspominałem z takim sentymentem.

Po jakimś czasie dostałem się na kurs mechaników śmigłowcowych. I w zasadzie dopiero wtedy, kiedy znalazłem się przy śmigłowcach spełniły się moje plany na pracę w lotnictwie. W mojej karierze zawodowej pracowałem przy wszystkich maszynach wywarzonych w WSK — SM-1, SM-2 a obecnie przy Mi-2. Kiedy ruszyła seryjna produkcja „Sokoła” będę pracował przy tych śmigłowcach.

Praca w naszym wydziale nie była lekka. Ponadto nierzadko rytmika produkcji niejednokrotnie pozostawiała wiele do życzenia. Bywały u nas takie okresy, że po godzinach trzeba było pracować nawet do 150 godzin miesięcznie.

W związku z tym wielu mechaników zamieniło pracę na lepszą. Jednak mnie zawsze ta praca pociągała i fascynowała. I chyba dlatego do dziś nie rozstałem się z nią. Zresztą muszę powiedzieć,

że prawie zawsze miałem szczęście do dobrych kolegów i nauczycieli. Między innymi sporo nauczyłem się od przebywającego już na emeryturze Wacława Kurta i naszego kierownika Janusza Gaca. Poza tym ciągle wprowadzanie zmian ulepszących śmigłowce mobilizowało do stałego podnoszenia kwalifikacji, uczenia się. To mi zawsze odpowiadało. W zakładzie wyrobiłem sobie licencję mechanika szybowcowego, na śmigłarki i wyciągarki szybowców oraz śmigłowcowego II klasy na wszystkie typy maszyn produkowanych w wytwornicy. Od jakiegoś czasu jestem brygadystą.

Podobnych ludzi jak ja jest tutaj większość. W większości to dobrzy mechanicy, wspaniali kolidery. Najczęściej różni się tylko zainteresowaniami pozaw zawodowymi. Ja na przykład po pracy większą część czasu spędzam na działce lub wędruję. Zresztą zawsze po pracy starałem się o jakiejś zajęcie. Może dlatego, że nie lubię bezczynności. Wędrowanie to wspaniały relaks i odprężenie. Żałuję natomiast, że ostatnio coraz mniej czasu pozostaje mi na zainteresowania lotnicze. Chociaż przyznać muszę, że żadnych zawodów lotniczych czy pokazów jeszcze nie opuściłem. (a)

Wiosną bieżącego roku minęło 35-lat od oblatania pierwszego, wyprodukowanego w naszym kraju śmigłowca. Było to wydarzenie niemal epokowe jeśli zważyć, że od zakończenia wojny, z której polski przemysł wyszedł niemal kompletnie zrujnowany, upłynęło zaledwie



mgr inż. Bronisław Zurawowski

pięć lat! A był to w dodatku śmigłowiec całkowicie opracowany przez naszych konstruktorów, od koncepcji poczynając, a na technologii wykonania kończąc.

Śmigłowce od kilkunastu już lat nieodmiennie kojarzą się ze Świdnikiem, stały się jego symbolem na przemysłowej mapie Polski. Nie można wszakże, gwoili historycznej prawdzie łącząc początków budowy śmigłowców w naszym kraju z zakładem powstałym na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych, w którym wówczas podejmowano produkcję samolotów. Niezgodne z prawdą jest więc twierdzenie, lansowane często na łamach prasy współczesnej, że pierwszym polskim śmigłowcem jest skonstruowany w Świdniku w latach 1971-1974 — PZL „Sokół”. Nie umniejszając w niczym umiejętnościom twórców „Sokoła”, mieli zadanie znacznie łatwiejsze, wsparte wieoletnią już praktyką przy seryjnej produkcji śmigłowców licencyjnych, niż prawdziwi pionierzy pionowzlotów w Polsce. A ponadto rozpowszechnianie takich wieści pomniejsza osiągnięcia twórcze Polaków, oddala czasową granicę pierwszych doświadczeń w tej dziedzinie o co najmniej ćwierć wieku.

Śmigłowcowych początków w Polsce dopatrzeć się można już w...1905 roku. Wówczas to artysta malarz z wykształcenia, a lotnik z zamiłowania — Czesław Tański, uznany za ojca polskiego szymbownictwa, przystąpił do projektowania aparatu latającego o wirujących elementach nośnych, czyli pierworozu dzisiejszego śmigłowca. Była to konstrukcja nawet i dziś unikalna, gdyż twórca założył, że napęd wiroplata stanowić będą, mięśnie pilota! Po trzech latach pracy aparat był gotów, ale nigdy nie wystartował. Po prostu „ludzi silnik” okazał się za słaby. Na pierwszy start pierwszego polskiego śmigłowca przyszło czekać 42 lata.

Odzyskanie pioniera śmigłowcowych eksperymentów w naszym kraju nie było takie trudne. Żyje, jest już na emeryturze i mieszka w Warszawie. Trudniej było nakłonić go do wspomnień, gdyż nie należy do ludzi spragnionych rozgłosu, cechuje go raczej skromność.

— Urodziłem się w 1911 roku w Makiejowce, takiej niewielkiej miejscinie nad Donem — rozpoczął swą biografię magister inżynier BRONISŁAW ZURAWOWSKI. Dopiero po zakończeniu pierwszej wojny światowej, w 1921 roku rodzina moja repatriowała się do Polski. Pamiętam, że ojciec przywiózł nas takim olbrzymim wozem drabiniastym do... Lublina. W maju 1930 roku ukończyłem lubelskie Gimnazjum Staszica i po wakacjach wstąpiłem na wydział mechaniczny Politechniki Warszawskiej. Byłem już wtedy modelarzem lotniczym, prowadziłem nawet przez pewien czas gimnazjalną modelarnię, należałem do Lubelskiego Klubu Lotniczego.

Bronisław Zurawowski, nie mając jeszcze inżynierskiego dyplomu, w sierpniu 1936 roku rozpoczął pracę w biurze konstrukcyjnym Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych w Warszawie, czyli w wytwórni słynnych samolotów

Śmigłowcowe początki

RWD. Od początku interesowały go zagadnienia konstrukcyjne i obliczeniowe wytrzymałościowe. Wkrótce też zyskał sobie opinię niezwykle systematycznego, sumiennego i starannego konstruktora-obliczeniowca, a jednocześnie życzliwego i uczynnego kolegi. Był jednak bardzo wymagający i bezkompromisowy, zarówno wobec siebie, jak i współpracowników.

Pierwszą pracą konstrukcyjną, jaką powierzył mu inżynier Stanisław Rogalski, było zaprojektowanie kilku zespołów do powstającego prototypu samolotu łącznikowo-obszernego RWD-14, budowanego potem seryjnie pod oznaczeniem LWS „Czapla” w Lubelskiej Wytwórni Samolotów. Niemal równolegle przystąpił do samodzielnego obliczania i konstruowania szkolno-akrobacyjnego samolotu RWD-17, a następnie adaptacji turystycznego RWD-13 na samolot sanitarny. Pierwszy rok pracy w biurze konstrukcyjnym zamknął dwoma opracowanymi samolotami, co było niemalym sukcesem początkującego konstruktora.



Śmigłowiec inż. Zurawowskiego. Na pierwszym planie BZ-1 „Zuk”, z prawej w głębi widoczny czesłow BZ-1 „Gila”.

— Wielu problemów, ale i sporo satysfakcji — wspominał początki swej pracy konstrukcyjnej — przysporzył mi eksperymentalny RWD-20, pierwszy w Polsce samolot z kołem przednim, zamiast tradycyjnego dotąd kółka ogonowego.

Tak jakoś złożyło się, że Bronisław Zurawowski „nie zdążył” ukończyć inżynierskiego dyplomu, kiedy wybuchła wojna. Miał tak zwany „półdyplom” i... pięć opracowanych samolotów w ciągu trzech lat! Brakowało mu — jak to określił — „papierka”, zresztą dokumentu najmniej ważnego w momencie, kiedy na Polskę zaczęły padać hitlerowskie bomby. Zawsza konieczność ewakuowania z Warszawy samolotów RWD stojących w hangarach Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych. I wówczas to Bronisław Zurawowski, choć dotąd latał tylko na szybowcach, zgłosił się ochotniczo do wyprowadzenia z zagrożonej strefy samolotu RWD-21.

— No cóż — przyznał — nie latałem dotychczas jako pilot samolotem, ale trzeba było ratować nasze „erwudziaki”. Ktoś pobieżnie wyjaśnił mi zasady startu i lądowania, wsiałem i poleciałem.

Doprowadził szczęśliwie płatowiec do Warszawy i... wrócił do Warszawy po następny! Wystartował o zachodzie słońca, a do Świdnika przyleciał już w nocy. Lądował na nie oświetlonym lotnisku, cudem jakimś nie rozbiłając maszyny, mimo że siadła pomiędzy innymi, stojącymi na ziemi, samolotami. Następnego dnia zabrał do kabiny pasażera i poleciał dalej na wschód, docierając do Stanisławowa. Stamtąd zdecydował się wrócić do Warszawy zajętej przez okupanta. Poszedł piechotą.

Lata okupacji inżynier Zurawowski spędził w kraju, pracując jako zwykły robotnik. Po upadku Powstania Warszawskiego, w którym został ranny, przeszedł wraz z rodziną przez obóz w Pruszkowie i po ruszeniu w styczniu 1945 roku ofensywy zimowej Armii Czerwo-

nej, pod Sochaczewem doznał wyzwolenia. Wrócił natychmiast do Lublina i podjął pracę jako szef produkcji w Lubelskich Zakładach Mechanicznych (obecna Lubelska Fabryka Maszyn Rolniczych „Agromel”). W rok potem, wiosną 1946 roku, wyjechał do Warszawy i zaangażował się jako instruktor szybowcowy w szkolenie harcerzy. Wtedy też z Tadeuszem Chylińskim, swym młodszym kolegą z Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, skonstruował motoszybowiec „Pegaz”. Zurawowski sam go oblatł i ten fakt stał się niejako wyznacznikiem jego nowego zawodu — pilota doświadczalnego. Z chwilą bowiem podjęcia pracy w Instytucie Technicznym Lotnictwa, przez sprawdzania obliczeń szybowców, zajął się także badaniami ich w locie. W latach 1947-1949 przeprowadził próby państwowe szybowców „Sep”, „Mucha”, „Komar-48”, „ABC” oraz uczestniczył w próbach bezogonowca „Kaczka”.

W tym okresie Bronisław Zurawowski począł gromadzić materiały o aerodynamice, konstrukcji o-

raz badaniach w locie mało jeszcze znanych w Polsce śmigłowców. Był rok 1948, kiedy zespół w składzie: Zbigniew Brzoso, Tadeusz Chyliński i Bronisław Zurawowski, przystąpił do opracowania wstępnych założeń pierwszego polskiego wiroplata. Zurawowski w tym zespole wziął na siebie największy ciężar odpowiedzialności związanej z wyborem koncepcji układu oraz opracowaniem aerodynamiki szczególnie ważnego elementu — wirnika nośnego, jego konstrukcji i sterowania.

Prace związane z konstrukcją, a potem budową prototypowego śmigłowca trwały ponad rok (dziś można by powiedzieć: tylko rok) i w drugiej połowie 1949 roku rozpoczęto próby nazemne. Ponieważ śmigłowiec powstał w Głównym Instytucie Lotnictwa, nadano mu znaki rejestracyjne SP-GIL, od pierwszych liter skrótej nazwy instytutu. Potem zresztą przyjęła się nazwa własna — „Gila”, a później jeszcze dodano symbol BZ-1 (pierwsze litery imienia i nazwiska głównego konstruktora). W niespełna dwa lata od rozpoczęcia prac projektowych „Gila” gotów był do lotu, co stanowi swoisty rekord, uwzględniając trudny okres pierwszych lat powojennych i dotychczasowy brak doświadczeń w budowie śmigłowców.

— Podobno pierwszy lot wykonał pan osobiście? — zagadnąłem.

— No cóż. Nie było wtedy w Polsce żadnego pilota śmigłowcowego — roześmiał się Bronisław Zurawowski — a ktoś musiał ten lot wykonać. Zdecydowałem się, choć nigdy przedtem w śmigłowcu nawet nie siedziałem.

„Gila” pilotowany przez Zurawowskiego wzniósł się w powietrze po raz pierwszy w dniu 4 kwietnia 1950 roku. Za „Gila” przyznano konstruktorowi w roku 1953 Nagrodę Państwową II stopnia, co zapewne zachęciło go do dalszych prac nad rozwojem wiroplatów. Powstały projekty wstępne jedno-

wirnikowego GIL-2 i dwuwirnikowego GIL-3. Później pod jego kierunkiem zbudowano jeszcze jeden śmigłowiec, czteromiejscowy BZ-4 „Zuk”. Mimo pozytywnych ocen nie doczekał się seryjnej produkcji, gdyż w tym czasie w Świdniku podjęto budowę licencyjnych śmigłowców radzieckich — Mi-1.

Bronisław Zurawowski pozostał w biurze konstrukcyjnym Instytutu Lotnictwa w Warszawie, w 1961 roku uzupełnił na Politechnice Warszawskiej studia, uzyskując dyplom magistra inżyniera lotnictwa i w ten sposób przypieczeto-



Czesław Tański

Repr.: T. Chwałczyk

wał swój olbrzymi dorobek konstruktorski, zanim jeszcze w 1976 roku odszedł na zasłużoną emeryturę.

Wielokrotnie w tym okresie odwiedzał Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku, służąc swym bogatym doświadczeniem w rozwoju konstrukcji śmigłowcowych. Dlaczego nie przenosił się na stałe do zakładu, którego symbolem stał się śmigłowiec? Nie potrafił jednoznacznie odpowiedzieć na to pytanie.

A może warto by dla podkreślenia niedawnej 35 rocznicy wykonania w Polsce pierwszego wlotu, pierwszego polskiego śmigłowca, zaprosić do Świdnika i portaktować jako honorowego członka załogi, pioniera budowy śmigłowców w naszym kraju?

TADEUSZ K. CHWAŁCZYK

Podniebny egzamin

Pierwsi szybowcy przychodzą na lotnisko o wiele wcześniej niż rozpoczynają się pierwsze loty. Wiadomo, trzeba się przygotować, sprzęt również. Nie może zawiązać w powietrzu. Co ich tu ciągnie? Pasja, przynajmniej, choć sprawdzenia siebie samego? Wszystko „po trochu”. Przesztorowa są bardzo sutolewym i bezlitosym egzaminatorem. Tylko najlepsi wychodzą zwycięsko.

Rzut oka w niebo. Niedługo powinny zacząć pojawiać się cumulusy, lecz trzeba poczekać na oficjalny komunikat meteorologiczny. Rzadko piloci się mylą.

Kierownik lotów, Wiktor Sznurowski przyniósł komunikat: wiatr 0 do 5 m/s, z przewagą SE, zachmurzenie 0/8 do 4/8 Cumulus 800/1000 do 1200, Strato-cumulus 6000, 5/8 do 1/8 Cirrus i Cirrostratus, widzialność 4 do 10 km, izoterma 0°C 3800 m, zachód słońca 19.57. Lepiej chyba być nie może.

Jest także zgoda zawiadowcy lotniska na loty. — Trzeba zmienić przeloty szkolne na zadania do lotów termicznych nad lotniskiem, nie było zgody strefy. Ograniczenia ruchowe. Nikt się tym nie martwi. To żaden kłopot.

Wczoraj kierownik lotów składając u zawiadowcy zamówienie na loty na następny dzień wpisał, oprócz tego co tam zawsze powinno być, loty na dwustronie na termiki, warunkowo do srebrnej odznaki szybowcowej a więc nad lotniskiem, także treningowe i przeloty szkolne dla 2 Piratów — Zamość, Radzyń, Radom.

Jest rozoznanie co dzisiaj można z planu realizować, trzeba wykluczyć kwadrat.

— Możecie wylotować start w południowej części lotniska, krag prawy — tak brzmi decyzja kierownika lotów z wieży kontroli. Mija niewiele ponad 10 minut

i miejsce startu jest gotowe. Stoi samochód na zabezpieczenie lotów, jest sprzęt, leżą znaki startowe. Niezawodny Ursus przyciągnął wszystkie szybowce, które dzisiaj będą latać — 2 Bociany, Fokę, Puchacza i 2 Piraty.

Trwa odprawa przedlotowa. Plan, zadania, przydział sprzętu, kolejność startów... służby startowe. Wszystko jasne, jeszcze tylko zgłoszenie zawiadowcy godzinny rozpoczęcia lotów i w górę.

Dzisiaj szybowce holuje Jak 12A — Kilo Lima Charlie. Za sterem Leszek Szczepaniak.

— Lima Charlie zakolnij pod Pirata — pada polecenie kierownika lotów.

— Lima Charlie — odpowiada pilot i za chwilę ustawia się w osi szybowca. Lina holownicza jest już podczepiona do szybowca, załoga zgłasza gotowość do startu: Skrzydło podniesione.

— Lima Charlie naprzód, po gotowości start.

— Świdnik Kwadrat, Lima Charlie gotów do startu.

— Lima Charlie możesz startować. Rosną obrotы silnika Jaka i zespół holowniczy rusza.

— Lima Charlie dla Pirata. Termika, 700, w noszeniu pod wiatr.

Miną jeszcze minuty zanim znajdą się na 700 metrach, pod cumulesem. Tam powinno nosić.

Pilot samolotu kiwa skrzydłami. Można wyczepiać. Trzy pociągnięcia za rączkę i zaczep zwolniony.

— Pirat, wyczepiłem się.

— Uczucie ulgi, wszystko w porządku. Szybowiec, z pilotem w środku zostaje pod chmurami. Sam na sam z wielką przygoda. Pilot holówki wraca na ziemię, po następny szybowiec. Dzisiaj holuje także Jan Cieśla na Wildze. Wykonał to czynność jeszcze ponad 40 razy.

Na niebie zaczyna przynajmniej białych sylwetek. Zaczynają też lądować pierwsze szybowce. Piloci, najczęściej młodzi ludzie, przeważnie chłopcy, są uśmiechnięci, za-

dowoleni. Chęć latania — to się liczy. Ci z niewielkim nalotem popełniają jeszcze błędy. Najdrobniejsze uchybienia wpisywane są do dokumentacji. W lataniu nie może być pomyłek.

Chronometrażysta prowadzi dokładne zapisy na liście wlotów: start, lądowanie, ile czasu w powietrzu.

Trzy minuty po 12.00. Za chwilę startuje Robert Czapla na Puchacz. Lot warunkowy do srebrnej — 5 godzin lotu swobodnego i 1000 metrów przewyższenia. Pilot już w kabine, pasy zapięte. Barograf w środku. Musi pozostać ślad lotu. Ręka w górze i... poleciał. Będzie warunek czy nie?

O godzinie 17.45 szybownik ląduje. Ponad 5 godzin lotu, tylko czy była wysokość? Rzut oka na barograf. Przewyższenie też jest. Zapis zostaje utrwalony. Komisarz Waldemar Wrona wpisuje nazwisko pilota, podpis. Odnaka zdobyta. Gratulacje, choć na jej wręczenie trzeba będzie poczekać.

Słońce cały dzień grało niemilosiernie. Teraz jest niewiele ponad horyzontem. Na godzinę przed zachodem startuje ostatni szybowiec. Laszowanie na Focę. Po 14 minutach na ziemi i koniec lotów.

Rzut oka na listę wlotów szybowców. Dzisiaj szybowcy wylatali ponad 30 godzin... Od początku sezonu...

— około 1000 godzin. Nieźle.

Koniec lotów nie oznacza końca pracy. Czynności jest sporo. Wreście odprawa pilotowa. Krótka uwaga, spostrzeżenia. Szybowce znikają w hangarze. Jutro tych ludzi znowu jakas siła przyciągnie na lotnisko. Ciępliwie czekać będą na kolejny start. Potrafią siedzieć na lotnisku po kilka godzin w oczekiwaniu na wejście do kabiny, na podniebny egzamin...

A. SIEPSIAK

A niebo jest takie błękitne...

W samo południe zajmujemy miejsca w wygodnym wnętrzu „Jaka” czterdziestego. Kilka informacji o czekającym nas locie i uśmiechnięty major — dowódca załogi zamyka drzwi kabiny pilotów. Odrzutowiec kołuje na pas, i po chwili lekko odrywa się od ziemi. Nabierając wysokości zostawiamy

stosunkowo niedawno. Jednakże jest to proces błyskawiczny, wzbogacany coraz to nowymi elementami. Początkowo widziano w śmigłowcu jedynie pomocniczy, aczkolwiek doskonały środek transportu, zapewniający związkowi taktycznym wojsk lądowych szybki ruch. Na połu walki stosowa-

karty uczestnicząc w niesieniu pomocy dotkniętej kłęską suszy Etiopii. Tam, w trudnych warunkach klimatyczno-pilotażowych załogi śmigłowców dostarczają żywności i lekarstwa w niedostępne, pozabawione dróg góryste rejony kraju.

Znow spotykamy się w poligonomowej świetlicy. Meldują się załogi śmigłowców. Następuje podsu-

Przechodzimy na brzeg pobliskiego jeziora gdzie zapadające ciemności rozświetla przygotowane



pod sobą Warszawę i kolejno mniejsze miasta.

Pod skrzydłami niezwykle plastyczny, urzekający obraz ziemi. Coraz większe polacie lasów, jeziora, małe miasteczka. Po godzinie lotu silniki zmniejszają obroty, „schodzimy” w dół — rozpoczyna się „ceremonia” lądowania. Ale gazier Dookoła las. Zresztą, nie moje zmartwienie, ten major robił takie dobre wrażenie... Spokojnie obserwuję zbliżającą się ziemię. Ale oto na jej tle kilka tysięcy metrów niżej pojawiają się pary Mig-ów. Ich przelotem towarzyszą na ziemi kłęby dymu. Wygląda na to, że z lądowaniem będziemy musieli chwilę poczekać. „Jak” zatacza duży krąg nad celem naszej podróży. Załogi samolotów skoczyły widać swoje „harcie” nad poligonem bo możemy lądować.

Załoga „naszego” Majora pewnie „sadza” maszynę na betonowym pasie, krótki dobieg. Za oknami przesuwa się znajome sylwetki śmigłowców, ich wygląd tylko w szczegółach odbiega od tego jaki znam ze swidnickiego lotniska. Są i inne. Więcej domyślam się niż wiem, że to Mi-24 w wersji specjalnej, groźna broń na wspólcześnie z poligonów wojsk lotniczych. Opuszczamy pokład samolotu. Zbliża się grupa oficerów lotnictwa. Krótka prezentacja i generał, jak się okazuje dowódca Lotnictwa Wojsk Lądowych zaprasza dalej. Zakwaterowanie w poligonowym hotelu odbywa się nadszybczyj sprawnie, polowe łóżka, ustawione w obszernym namiocie, sprawiają solidne wrażenie.

no je w taktyce jako środek desantowy ułatwiający sprawne wykonywanie trudnego dostępnego terenu. Dzisiaj nieocenione zalety coraz doskonalszego śmigłowca powodują, że jest on w taktyce często bezpośredniego rozstrzygającym o powodzeniu zbrojnego starcia, jest istotnym elementem — wyposażonym w różnego rodzaju skuteczną i silną broń — w działaniu osłonowym.

Śmigłowcom odpowiednio wyposażonym i uzbrojonym, powiększa rolę zwiększenia klasycznego ognia wojsk lądowych, zwłaszcza gdy idzie o niszczenie broni pancernej przeciwnika. Patrol śmigłowców przeciwpancernych — zakłada się zupełnie realnie biorąc pod uwagę celność i skuteczność będących aktualnie na wyposażeniu — może zniszczyć pluton lub wyeliminować z walki nawet całą kompanię czołgów. Kluczem śmigłowców jest zdolny zniszczyć kompanię lub wyeliminować batalion czołgów. A już cztery klucze śmigłowców przeciwpancernych — obliczają specjalści — mogą z powodzeniem prowadzić walkę z pułkiem czołgów przeciwnika. Prosty sąd wniosek, że nie można niedocenić tego statku powietrznego jako powszechnego środka uzupełniającego i skutecznie wspierającego w bitwie wojska lądowe. Oddzielny, zapisany wielkimi dokonaniem rozdział w działalności formacji lotnictwa wojsk lądowych to ich użyteczność społeczna i gospodarcza w okresie pokoju. Znanie są powszechnie, od lat, zastosowania wojskowych śmigłowców w różnego rodzaju pracach montażowych, śmigłowce z biało-czerwona-

Spotkanie z kadrą dowódczą lotnictwa wojsk lądowych dobiega końca. „Uzbrojeni” w taką i jeszcze inną wiedzę ruszamy poznać z bliska sprzęt. Na równiutko przystryżonej trawie rząd śmigłowców, różnych typów i przeznaczeń. Nad znajomymi sylwetkami Mi-24 górują Mi-24. Z bliska dobrze widać, iż te ostatnie nie bez powodu nazywa się latającymi fortecami. Załogi maszyn są naszymi przewodnikami. Dotykając wszystkie paluchami potęguje się tylko wrażenie, podsyćcane padającymi z ust żołnierzy stwierdzeniami, że każdy normalny człowiek powinien pragnąć by te śmigłowce pozostały zawsze na ziemi, a jeśli już muszą sobie operacyjnie polatać — to nad poligonem.

Zbliża się pora ćwiczeń. Grzeźnie, aczkolwiek stanowczo jesteśmy proszeni na wieżę dowodzenia skąd bezpiecznie i dobrze będziemy widzieć ich przebieg...

I kolejna „niespodzianka.” Tuż przy wieży ląduje zgrabnie śmi-



Na kursie bojowym.

Fot. Jerzy Jurak

owanie ćwiczeń. Jest czas na zadawanie pytań. Po godzinie śmigłowce odlatują do miejsc stałego stacjonowania. Słońce coraz niżej nad widokiem. W powietrzu ciska, „bojowe” komary kęsa się coraz bardziej zapamiętałe.

przez żołnierzy ognisko. Jutro wrócimy „naszym Jazkiem” do miejsc gdzie uganiający się podwórkiach w „wojennym zapale” chłopcy nie zdają sobie sprawy z tego, że gdzieś, prawdziwe już wojsko stale doskonaliąc swe umiejętności i czuwając przez wszystkie godziny doby strzeże tej ich wspaniałej bez troski.

Warszawska ulica, zapędzeni, patrząc przed siebie ludzie, nikt nie zerknie w niebo by zobaczyć, że jest ono takie błękitne, spokojne, przyjemne...

J. JURAK

Ps. Powyższa relacja pochodzi z poligonu lotniczego, na którym przebywałem z grupą dziennikarzy w lipcu dzięki zaproszeniu Dowódcy Wojsk Lotniczych i Klubu Publicystów Lotniczych SD PRL.



Wieża dowodzenia.

głowiec i wysiada z niego dowódca wojsk lotniczych generał Tytus Krawczyk. Jest tu widać częstym gościem, gdyż jego przybycie nie robi na naszych gospodarzach specjalnego wrażenia. Generał w bardzo bezpośredni sposób wita się ze wszystkimi cywilami, wysłuchuje zwięzłej informacji towarzyszących nam oficerów i zajmujemy miejsca tuż przy stanowisku dowodzenia.

— Para (tu padają stosowne liczby) na kursie bojowym — słychać w głośniku.

Prowadzący ćwiczenia podaje odpowiednie komendy, załogi potwierdzają odbiór.

Teraz dopiero widać nad lasem nadlatujące maszyny. Krótkie podejście, „górkę” i od kadłubów śmigłowców odrywają się pociski. Znacząc swój tor lotu świetlistą smugą z dużą prędkością zdążają w kierunku celu. Po sekundzie uderzają, wiatr rozwiewa obłok dymu. Dwa z kilku czołgów przestały istnieć. Przez przyrządy optyczne trudno dostrzec nawet ich szczątki.

Nadlatują kolejne pary. Wykorzystując posiadane środki robią z miejsca, na którym stały ćwiczebne cele — perzynę. To nie było złudzenie, nawet dla laika jest oczywiste, że stopień wyszkolenia śmigłowcowych załóg jest bliski perfekcji. Jakby na wiwat, niespodziewanie, nad naszymi głowami zjawiają się Mi-24, lotem koszącym, na dużej prędkości mijają wieżę, odchodzą nad las i po chwili lądują.

Szybowce nad Radawcem

W czwartek, 8 sierpnia br. 21 pilotów z aeroklubów: lubelskiego, swidnickiego, mieleckiego, deblińskiego, oraz 2 pilotów z Budapesztu spotkało się na lotnisku Aeroklubu Lubelskiego, by rozegrać XIX Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Lublina, pazywane także III ligą szybowcową.

Po uroczystym otwarciu, następnego dnia, 9 sierpnia piloci wystartowali do pierwszej konkurencji, a był nią przelot po trójkącie 116 km Radawiec — Milejów — Chodel — Radawiec. Rywalizacja była bardzo zacięta. Wygrał Marek Kalinowski na Piracie (Aeroklub Lubelski), zdobywając 800 pkt, drugi był Janusz Rucki też na Piracie (Mielec), a trzeci Wiesław Baliszak na Jantarze (Swidnik). Pozostali dwaj nasi piloci — Zbigniew Korneluk na Cobre i Dariusz Zach na Jantarze byli na IV i VIII miejscu.

Sytuacja była bardzo dobra do walki o zajęcie miejsc w pierwszej piątce, gdyż ci zawodnicy kwalifikują się do zawodów II ligi szybowcowej. Niestety na start do drugiej konkurencji piloci musieli czekać przez kilka dni. Fatalne warunki meteorologiczne sprawiły wiele kłopotów organizatorom i szybownikom. Warunek zaliczenia zawodów jest taki, że muszą być rozegrane minimum 3 przeloty.

Dopiero w poniedziałek piloci mogli startować do drugiej konkurencji przelotu po trójkącie też 116 km również na trasie Radawiec — Milejów — Chodel — Radawiec. Po ponad dwóch godzinach przebywania w powietrzu pilot chwili lądają. Znowu najlepszy jest

M. Kalinowski z Lublina, który zaczął prowadzić po dwóch konkurencjach. Drugi jest J. Rucki — kolega klubowy, trzeci Zb. Korneluk.

Następnego dnia start do trzeciej i ostatniej konkurencji — przelotu po trójkącie 134 km — Radawiec — Frampol — Krzczonów — Radawiec. Wygrywa go Wiesław Gwóźdź na Jantarze (Mielec), II Andrzej Zawierucha (Mielec) a III — Leszek Mącik (Lublin).

W ostatecznej klasyfikacji Zawody Szybowcowe wygrał M. Kalinowski, drugi był Zb. Korneluk, z naszego Aeroklubu, III — A. Zawierucha. Miejsca pozostałych pilotów ze Swidnika: W. Baliszak był VI, a D. Zach — XV.

(as)



„Z tego się nie puduje”...

nie. Obiad rozpoczyna oczywiście znakomita „grochówka”...

Teraz coś dla ducha, najpierw porozmawiamy a później pogłębimy. Zajmujemy miejsca w poligonowej „świetlicy”.

Śmigłowiec rozpoczął swą niewątpliwą „karierę” na polu walki

szachownicą pojawiają się zawsze nad terenami objętymi kłęskami żywiołowymi. Niosą one z powietrza (często tylko stąd jest ona możliwa) pomoc trudną do przecenienia — zazwyczaj ma ona cenę życia. Ostatnio polskie lotnictwo wojskowe zapisało nowe, chlubne

Dlaczego zapomniani?

(Dokończenie ze str. 1)

wiach ukazała się postać schowanego człowieka w podeszłym wieku.

Przyszła pani?... To dobrze. Mnie miałem wychodzić na spacer. Nie byłem na dworze od pani. Bo tak myślała mnie astmą, że musiałem leżeć. A i ta woda też mnie dobija.

Jan Józef choć człowiek leciwy niedołężny należy do tych, z którym jest najmniej kłopotów. Zakupy nie chodzi, bo mu zdrowie nie pozwala. W żywności najczęściej zaopatrują go siostry PCK. On też przyrządzają niektóre posiłki. Ostatnio trochę zaniegomł. Wstydem przyznaje, że grubszą opiekę już go bardzo wyczerpała i musi prosić o pomoc.

Rok temu zmarła mi żona. Też była ciężko chora. Namęczyła się szalka. Chorowała jakiś czas. Siostry PCK pomagają nam już lat. Gdyby nie one... Mam córkę, ale mieszka daleko i prowadzi gospodarstwo rolne. Zawsze przyjeżdża to chce mnie zobaczyć do siebie, ale jej odmawiam. Mieszkałem u niej kiedyś trochę, ale jeszcze gorzej się poczułem. Wiewietrzyła mi nie odpowiadało. Tu do lekarza mam blisko. Siostry także się mną opiekują. Broni Broń nie narzekam. Codziennie na godzinę przychodzi do mnie ta pani na trzy godziny i pomaga. Córka też często przyjeżdża, ale opieka potrzebna jest mi nie na co dzień. Gdybym nie miał żadnej pomocy, to nie wiem... Nie wiem co by ze mną było.

W zakładzie pamiętają o mnie. Jeszcze dostają coś na gwiazdkę. Czaszają mnie na wigilię. Pamiętają o mnie, pamiętają. Kiedyś jak ślimy jeszcze oboje to czasami ślimem o pożyczkę bezwrotną i jeszcze dostawałem. Teraz się wydzę. Rentę mam nie za dużą, ale mi wystarcza. Podobno mają ją nawet podwyższyć. Jak nie był zdrowy, to może gdzieś nie chodził między ludźmi, lepiej ubierał, a tak... Słyszałem, że siostry mają jeszcze mniej i też nie żyją.

Kiedyś uskarżał się pan, że nie może żyć...

Jak chodziliście o kuli, to i żyć nie chcieli...

Jak będzie pogoda, to niech wychodzi na spacer — upomni pani Jadwiga. — I niech pan siedzi przez cały czas na tym krześle.

No dobrze, dobrze. Ale niech mi wystara się o zastrzyki, bo apteka nie ma. Ach, w ubiegłym tygodniu założyłem ostatnią gwiazdkę. Muszę sobie kupić nową, ale też niech się pani mi postara.

Dobrze, dobrze... To my już dziękujemy panie Józefie.

Tak?..

Do zobaczenia.

Niech pani przyjdzie jeszcze raz.

Widzi pan jaka jest starość. Jak wiek jest młody — nikogo nie potrzebuje. No, może nie całkiem wszyscy. Ale tak bywa. Broni nie mówię tego o panu Józefie. Człowiek ten jest bardzo kochany. Przynajmniej taki był w naszym wieku. Często wspomnieliśmy kolegów z lat pracy w Warszawie i zawsze dobrze się o nich mówiło. To znaczy, że oni też go kochali. A że teraz go nie odwiedzamy... No cóż, może już nie żyłoby też niedomagają.

Ludźmi bywa rozmawiać. O takich też różnie się wyrażają. Nie mają ciężki kawałek chleba. Czasem siostra nie tak starać się co doleca jak takie słowa, które uchowają. Ale jak klócić z człowiekiem, który nie patrzy co przed chwilą powiedział.

Na pukanie do drzwi pani Anny odpowiedział nam głos pani Broni — siostry PCK opiekującej 96-letnią staruszką. Pani Anna paru lat jest ciężko chora. Ma siostrę, która po pracy troskliwie

się nią opiekuje. Ale do piętnastej przez osiem godzin muszą zastępować ją siostry z PCK. Córka jest osobą samotną. Musi zapracować na emeryturę.

— Teraz pani kierowniczo, babcia leży spokojnie — mówi pani Maria — Jak trzeba, to owszem wstanie. Z trudem ale wstanie. Dawniej jak czuła się trochę lepiej to często wstawała z łóżka, ubierała się i szła do swojej mamy, albo ściagała firanki z okien. Pomieszała się trochę staruszcze. Córka też ma krzyż pański. Od lat ani razu nie miała normalnego urlopu, nigdzie nie wyjeżdżała. Ale co zrobić... Niektórym się zdaje, że starzy ludzie prócz jedzenia i spania nic nie potrzebują. Nic podobnego. Starsi ludzie potrzebują więcej czułości i ludzkiego serca jak młodzież. Pani Anna zdawałoby się, że jest nieprzytomna, ale jak pochylił się nad nią i ciepło zapytał co jej dolega, to na jakiś czas przestaje jęczeć z bólu... Różnie to z tymi chorymi bywa. Raz miałam przypadek, że chory na moich oczach zaczął konać. Szybko pobiegłam wtedy po pomoc do sąsiada, człowieka ten nie mógł mi pomóc, bo był chory na serce. Jakoś udało mi się go odratować. No cóż, praca na pewno nie jest przyjemna. Trzeba ją po prostu lubić. Kiedy byłam młodą dziewczyną bardzo marzyłam mi się szkoła pielęgniarstwa, ale pochodzę z dość liczonej rodziny i nie wszyscy mogli się uczyć. Mam jednak tę satysfakcję, że jeszcze komuś mogę pomóc. Obecnie opiekuję się trzema osobami. Cztery godziny dziennie jestem u pani Anny i po dwie u innych. Tamte osoby jeszcze chodzą.

— Przepraszam pani Mario — przerywa pani Jadwiga. — Widzę, że wszystko w porządku, więc może już panią opuścimy. Chciałam sprawdzić jeszcze kilka innych siostr.

Na zewnątrz budynku rozmowa schodzi na ten sam temat. Pani Jadwiga opowiada o młodym człowieku, po wypadku, który w okresie leczenia stosował się do wszystkich zaleceń lekarzy i siostr PCK, było tylko żyć. Urządzał go nawet wózek. Jednak medycyna nie mogła mu pomóc.

— Te przypadki co pan widział — kontynuuje Pani Jadwiga — wcale nie są najgorsze. — Niedawno mieliśmy podopiecznego, który jak był zdrowy, to bardzo dokuczał sąsiadom i siostram. Ciągłe kłósko o coś podejrzewał, o coś oskarżał. Wszyscy myśleli że to nieuczynliwy człowiek. A tu widzi pan, niedawno zabrali człowieka do szpitala dla nerwowo chorych.

Mamy podopieczną mieszkającą z rodziną, która w ogóle nie interesuje się swoją matką. Są niedołężny, że nawet siostry PCK nie pozwalają wziąć ciepłej wody na drobny przepierkę. Trudno uwierzyć, ale tak jest.

Najgorsze jednak są świętą. Znam osoby, które w wigilię nie palą światła, żeby szybciej czas im zleciał. Tak to jest w życiu. Bywa, że starzy, niedołężni ludzie są niepotrzebni nawet swoim rodzinom, matka przeskądza córkę.

Praca nasza jest ciężka, wymagająca dużego poświęcenia i oddania. Bywa, że oprócz podopiecznego wielkie wymagania stawia rodzina, sama nic z siebie nie dając. Tym opuszczonym w rodzinach jest najtrudniej, ciężko im znieść samotność i niechęć. Czasami nawet się nie skarżą, ból zatyka. Osoby samotne łatwiej tłumaczą sobie swoją sytuację. Prawdy jednak mówiąc, to nikt nie jest samotny, gdy przyjdzie do podziału spadku.

A. ŁYSAKOWSKI

„Czemuście piekiel”

Na tarczy telefonu wykręcam numer... — sygnał ciągły, telefon nie odpowiada... Wybiegam jednak myślnymi:

„Jaka jest? Czy zechce ze mną rozmawiać? Co mi odpowie?... Tego dnia nie miałam szczęścia! Aby dodzwonić się do pani Heleny.

Następnego dnia kolejna próba. — Słucham Rocznikowa — padają słowa po drugiej stronie słuchawki...

„bardzo zależy mi na spotkaniu z panią... chciałabym, aby opowiedziała mi pani fragment historii swojego życia... pani przystojąca z Powstania Warszawskiego...”

— Wie pani co? Właśnie wczoraj o tym myślałam. Te wspomnienia ożywiają we mnie jak iskry ognia... trwają... Ja nie mogę o tym mówić, bo za bardzo się „rozklejam”, a potem późną nocą błędnie oczyma po ścianach mojego pokoju i długo nie mogę zasnąć...

Jestem osobą zbyt skromną i prostą, by móc tak o sobie mówić...

Te słowa sprawiły, że nie mogłam oprzeć się prośbom pani HELENY ROCZNIK — mieszkanki Świdnika, uczestniczki Powstania Warszawskiego. Dziś już 61-letniej mamy i babci.

Tylko oprószone srebrem włosy i ciężko stąpające nogi podpowiadają mi historię tamtych dni — tragicznych i pełnych nadziei...

— Do Warszawy wyjechałam 22 lipca 1944 roku ostatnim pociągiem jaki odszedł z Lublina do Warszawy... To była godzina 4 nad ranem. Ode mnie w Warszawie dowiedziiano się, że w Lublinie jest ogólna ewakuacja. Wyjechałam nielegalnie, ale musiałam odwieźć meldunek ZHP...

Warszawę zupełnie nie znałam, ale przyjęto mnie bardzo życzliwie. Później odwiedziłam koleżankę, której przywoziłam list od matki z Lublina... Ona miała na imię Urszula. Pracowała w Szpitalu Dziecięcym na Powiślu jako pielęgniarka. Mieszkała w służbowym, szpitalnym pokoiku. Namówiła mnie tego dnia do pozostania u niej. Na drugi dzień dowiedziałam się, że żadne pociągi nie kursują... Wróciłam więc do małego pokoiku Urszuli i rozpakowałam się...

Miałam wtedy 20 lat...

Urszula zaproponowała mi pracę w szpitalu. Ja mimo to poszłam do swojej organizacji ZHP i opowiedziałam o „przygodzie... Ponoć w Ursuliu miała być letnia kolonia ZHP. Bez skutku błądziłam po ulicach... niczego nie znalazłam. Musiałam jednak pracować i „posiadać” zaświadczenie pracy... Po całodziennych poszukiwaniach, zmęczona — wróciłam do służbowego pokoiku Urszuli... I znów zaczęłam płakać... to najłatwiej kobietom... W jednej sukience, letnich bucikach, bez pieniędzy, pracy i dachu nad głową no i daleko od domu...

Na drugi dzień Urszula zaprowadziła mnie do szpitala. Całe szczęście, że miałam ukończony kurs dla sanitariuszek. To ułatwiło mi wykonywanie pracy. Przyję-

to mnie w charakterze pomocy dla pielęgniarek. Otrzymałam zaświadczenie o zatrudnieniu i zostałam — razem z Ursulą, Tydzień przed wybuchem powstania cała Warszawa mówiła o tym, że coś się wydarzy...

W szpitalu trwały przygotowania. Zwołano opatrunki chirurgiczne, łóżka, materace w olbrzymich ilościach. W pierwszym dniu wybuchu powstania wiozłyśmy z koleżanką ogromne pakunki z zastrzykami. W tramwajach był ogromny tłok. Poprosiłyśmy o pomoc. Przez okna podawaliśmy paczki, ludzie trzymali je w rękach nad głowami, a my stałyśmy na stopniach... i jakoś szczęśliwie dojechałyśmy...

Po godzinie 16-tej usłyszałam pierwsze strzały... Zapanowała radość, której nie umiem pani opowiedzieć... tego się nie opiszę... Na ulicach polskie wojsko... AK, harcerze, łącznicy i dzieci w wieku 8-12 lat...

One najczęściej do nas docierały... Z okna szpitala, z którego prawie nie wychodziłam widziałam jak wyrzucano meble, pianina — wszystko by tworzyć w ulicach barykady. Ludzie nie szczęśliwie niczego... W takiej chwili liczy się tylko życie... Praca w szpitalu ograniczała możliwość przeżywania tego wszystkiego na ulicy... Ale szpital — proszę pani — to było istne piekielko... proszę wybaczyć — płacze i wzrusza się na przemian — te obrazy są niezapomniane...

Kiedy 12-letni chłopiec moczyle się by donieść do szpitala na swoich małych ramionach matkę, czy ojca — najczęściej już nieżywego — to brakuje mi słów, by opowiedzieć...

Tak, tak — to dzieci głównie — donosili nam rannych... dzień i noc... Olbrzymie poświęcenie, chęć niesienia pomocy, bezwzględne oddanie za drugiego człowieka — to przynioty całej walczącej Warszawy... W szpitalu w pierwszej kolejności operowano Polaków — powstańców. Niemcom też nie odmawiano lekarskiej pomocy...

Któregoś dnia przywieziono na operację z mocno szarpaną raną — żołnierza w polskim mundurze. Pod narkozą zaczął krzyczeć po niemiecku... Po operacji lekarz zapytał go dlaczego skłamał, że jest Polakiem. Odpowiedział... ale moi rodzice byli Polakami... Niemcy leżeli na osobnej sali. Było ich kilkunastu. Wie pani co? Wtedy gdy człowiek jest ranny, bezbronny, ginie — nie ma wroga... nienawisć... jest tylko człowiek i jego życie...

Pochodzę z rodziny wielodzietnej. Było nas pięciorgo. Miałam bardzo prawych i mądrych rodziców. Matka nigdy nie pracowała zawodowo, ale z nas nie spuszczała oka... Trudno było jej żyć, gdy nasze drogi rozesyły się... Mnie też było ciężko... Pisałam listy pamiętniki. One pomagały mi przeżyć...

„Mamusiu! mam już dość tego wszystkiego. Chcę jak najprędzej być z Wami...”

„Znowu nawieźli rannych. Ja pracuję w dniu u dorosłych, a w nocy dyżuruję u dzieci... czuję się zmęczona, ale mimo wszystko bardzo zadowolona, że mogę pracować dla naszych...”

W-wa, 4 września.

„Stoję w schronie. Mieliliśmy dziś sądny dzień. Opisać się nie da. Trzeba tu być, i przeżyć... Niemcy zrzucili ulotki, abyśmy się poddali... jutro dają nam ostatni termin... a później zrobią z nami to co ze Starym Miastem... Przygotowujemy się na śmierć... Atmosfera straszna. Obok nas pali się Pałac Staszica. Zburzyli Niemcy gmach Ubezpieczeń Wzajemnych. Z kamienicy 10-piętrowej nie ma śladu, a u nas nie ma ani jednej szyby... Nawet nasz pokój w ruinie... Co dalej będzie? Pytają wszyscy. I każdy odpowiada: SMIERĆ!!! bo więcej już nie być nie może... Nasz szpital cudem jeszcze ocalał. Boimy się jednak, że lada moment rozleci się na kawałki...”

Dzisiaj cały dzień Niemcy bombardowali naszą dzielnicę...

16 sierpnia — W-wa.

Jest mi nie do pomyslenia ciężko... Mamo! Roboty moc, a tu nic nie można zacząć, bo wałęsają... u nas od odlamków to czarno na podwórzu...

28 sierpnia, W-wa.

„Mateńko, jeśli ja ocaleję to będzie naprawdę cud!!!”

6 września, W-wa.

...naszą dzielnicę już zajęli Niemcy. Na razie dobrze się z nami obchodzą... Zdaje się że dziś będą nas ewakuować... Nie martw się Matuchno, jakoś to będzie.

Ja jeszcze przed ewakuacją zdążyć zrobić sweter na drutach to nie będzie mi tak zimno...

10 września, W-wa.

...cudem jeszcze żyję. Czekamy na ewakuację.

17 stycznia, W-wa.

Kochani tak bardzo czekaliśmy na ten dzień. Zobaczyliśmy już pierwszych bolszewików — Matuchno co za radość!!!

Już wkrótce się zobaczymy, choć przede mną 240 km... pokonam je bez trudu... pieczo... Pakujemy się z Ulką do wyjazdu. Ale jaki on będzie? Najważniejsze że się zobaczymy. Jesteśmy takie szczęśliwe, że czasami myślę, że mogę zgłupieć z radości...

21 stycznia, W-wa.

Jestem w drodze. Idzie nas 6 osób. Ciągniemy własnej roboty wózek. Właśnie rozleciał się... Szczęście nam dopisuje, trochę idziemy, trochę jedziemy. Ale do domu...! Jeszcze mamy 20 km do Warszawy! — Warszawa leżała w gruzach...

I tak proszę pani — dojechałyśmy... do swoich rodzin. To jest opowieść bez końca. Ona trwa we mnie już 41 lat! To było piekielko... to było piekielko, powtórzę ciicho...

Poszłam mi tylko ten pożółkły pamiętnik... — tuli go do piersi i płacze...

B. WRÓBEL

SUROWE KARY

CZY WARTO BYŁO?

Kontrola PIH, łącznie z funkcjami MO, w jednym ze świdnickich sklepów znalazła ukryty towar na sumę 37 tys. złotych. Za przewinienie kierowniczką sklepu ukarana została (w trybie przyspieszonym) karą ograniczenia wolności przez okres 1 roku, potrąceniem przez ten okres 15 proc. poborów, dodatkowo zapłaciła na Skarb Państwa 3600 złotych oraz opłatę sądową w wysokości 600 złotych. Wyrok opublikowany został na tablicy ogłoszeń UM.

Całe zdarzenie zamknąć można w tych paru zdaniach, ale liczby (kara i wyrocznia) obrazujące sprawę, proszę o komentarz. Właściwie nasuwa się tylko jedno pytanie, czy warto było?

Działające od 1 lipca br. nowe prawo karne nie do końca dotarło do naszej świadomości, wymiar kary szokuje zazwyczaj wówczas, gdy jest za późno.

Tak było i w tym przypadku. Nie pomogły tłumaczenia, może i prawdziwe, ły. Stwierdzono wykroczenie i zastosowana została za nie, przewidziana w ustawie kara. W ciągu paru minut kierowniczką straciła wiele, bardzo wiele, w tym 26-letni, nienaganny staż pracy.

Jeżeli nawet znalezionej towar nie był ukryty celowo a w magazynie znalazł się ze zwykłego przypadku, niedowładu organizacyjnego, to niech to wydarzenie będzie przestroga.

Zdarzenie to ma szerszy charakter. Myślę, że powinno być równie przestroga nie tylko dla handlowców, ostrzeżeniem dla klientów szczególnie tych chętnie kupujących z drugiej strony lada.

Warto zastanowić się, czy można wykorzystując układy towarzystkie czy zawodowe narażać drugą osobę.

Później w zaled sposob nie da się niczym zrekompenzować roku ograniczenia wolności kary pieniężnej, zawodowej kariery.

Pamiętajmy o tym, prosząc o drobna dla nas przysługę, szczególnie wtedy, gdy przoszonemu tak trudno z różnych względów odmówić.

B A Z A

L O T Y



Miasteczko liczy jakieś 15 tysięcy mieszkańców. Leży prawie w połowie drogi pomiędzy Koszalinem a Słupskiem. W prostej linii od Świdnika dzieli je 640 kilometrów. Przy ulicy Mireckiego 15 mieści się Przedsiębiorstwo Usług Technicznych i Chemizacyjnych. Na jego terenie zlokalizowana jest jedna z czterdziestu siedmiu baz usług agrolotniczych ZEUS WSK „PZL-Świdnik” rozsiągniętych po całym kraju.

Po wyjściu w dworca PKP w Sławnie zapytałem trzech „tubylców” o śmigłowiec. Wszyscy bez wahania wskazali mi drogę. Świdnicki Mi-2 jest bowiem powodem do dumy mieszkańców. Mówią o nim „nasz”.

Z A Ł O G A

Załogę bazy stanowi trójka: Andrzej Aciszewski, pilot i kierownik w jednej osobie, Zygmunta Maruszak, mechanik osprzętu oraz Wiesław Wojnarski, mechanik płatowca i silnika.

Andrzej Aciszewski ma 38 lat. W Sławnie pracuje od 4 lat, w WSK zatrudniony jest 8 lat. Mieszka na strażnicy w Otwocku. W okresie letnim przebywają wraz z nim żona i córka, tegoroczna pierwszoklasistka — Aldona. Zapytany o zajęcia w tzw. czasie wolnym pilot wymienił lekturę fachową oraz grzybobranie. Wpra-

trzy” ale za to ponadkilogramowe liny.

Wymienioną wcześniej dwójkę uzupełnia Wiesław Wojnarski. Tak się nieestetycznie, że podczas wizyty w bazie nie udało się nam „spotkać”. Przymierzaliśmy się do urlopu. Wiadomo, tylko tyle, że w Sławnie pracuje od 3 lat. Wiadomo również, że podobnie jak dwaj pozostali cieszy się w mieście i okolicznych wsiach i wioskach powszechną sympatią, szacunkiem. Cała trójka zapracowała na to solidnie.

Na schodach słyszę: — Będą loty. Czternaste. Peluska i gryka. Ma pan szczęście! Siedemdziesiąt hektarów upraw. Regionowanie. Oczywiście leci pan z nami! — ni to stwierdza ni pyta mechanik. Zobaczą. Na razie było mi nie tak najgorzej na matce-Ziemi. Ale wywinąć się nie zrzęcznie. Ostatecznie nie po to tu jestem przez całą noc „włóczęgą północy”, aby teras stchórzyć. Już wiem, że poleć.

NIE MA ODWRÓTU OD ŚMIGŁOWCA...

Dyrektorem PUTICH w Sławnie jest inżynier Andrzej Kuś, absolwent wydziału ogólnoroślinnego Akademii Rolniczej w Szczecinie. Kiedy zjawiałem się w gabinecie ślezczał akurat nad atlasami i encyklopedią.

„Muszę zwalczyć czarną pchełkę!” — rzucił na powitanie. Już rozpoznałem wroga!”

Usunął na bok podręczniki i zaczął mówić: — Specjalnie staraliśmy się aby mieć tę załogę. Bardzo dobra, to najważniejsze.

A jeśli chodzi o usługi. Do roku 1982 usługi śmigłowców były dotowane. Potem była dwuletnia przerwa. Śmigłowiec powrócił do nas w 1983 roku. Przyczyną było między innymi nasilenie choroby zboża (mączniak) a wykonanie oprysku aparaturą naziemną było niemożliwe. Rok 1984 potraktowaliśmy jako rok reklamowo-propagandowy. Nie ukrywam, nie unikaliśmy strat finansowych, ale jak to się mówi na rynku reklama jest dzwignią handlu. Udało się nam przekonać ludzi do stałowego płała. My, jako PUTICH jesteśmy organizatorem usług; my podpisujemy umowę z Wytwórniami, my organizujemy i utrzymujemy bazę, lądowisko, sprawy socjalne

załogi itp. Jesteśmy przedłużeniem umowy zleceniodawcy z przedsiębiorcami. A tymi ostatnimi są Państwowe Ośrodki Hodowli Zarodowej. Na naszym terenie mamy ich 14, w województwach koszalińskim i słupskim. Wszystkie podlegają Krajowemu Zrzeszeniu Hodowli i Obrótu Zwierzętami. Tyle o strukturze organizacyjnej.

Dyrektor mówi coraz szybciej, z satysfakcją i zapałem. Widać, że jest zwolennikiem śmigłowca.

— Kupiłem dwa ciągniki C-362 (z hydraulicznym wspomaganie układu kierowniczego). Wyposażyłem firmę w autocysternę, sprzęt towarzyszący i ładowacze. Organizujemy szkolenie dla usługoborców. Na przykład w roku 1985 umowa przewidywała 300 godzin pracy przy śmigłowcu. Niech pan zgadnie ile wylataliśmy do dzisiaj (13 sierpnia) — odpukać — przyp. aut.). Ponad 400 godzin! Po prostu śmigłowiec został tu polubiony, wrósł w krajobraz. Bywały okresy, że przydałaby się druga maszyna. Przy okazji podziękowania dla załogi. Czy to wolna sobota czy niedziela. Jak trzeba było pilotować — nie odmówili nigdy. Pilot Andrzej Aciszewski zna zresztą teren jak własne podwórko. Lata na pamięć (nie zapominając o „sztabówkach” rzecz jasna! — przyp. aut.). Wystarczy powiedzieć: „pamięta pan!” Tam na klinie, gdzie dwa lata temu była pszenica. I już! Leci z zamkniętymi oczami. Na dowód, że zrobił wszystko aby utrzymać śmigłowiec do domu, że uruchamiamy stację paliw (w kooperacji z WSK). Będzie gotowa w przyszłym roku. Z naszych i waszych usług, oprócz POHZ korzystają również PGR. Były nawet zgłoszenia indywidualne ale wszystkich nie zdążyliśmy obsłużyć. Co jeszcze? Obsługa śmigłowca poznała dokładnie tajniki chemizacji rolnictwa. Wydaje mi się, że nie ustępuje załodze z Redia, która jak słyszałem uchodzi za najlepszą. I jeszcze jeden „drobiazg” (!). WSK reklamowała swoje usługi w kwocie 670 zł za 1 minutę lotu. My w Sławnie zeszliśmy do 540 złotych. Moje prywatne zdanie? Od śmigłowca nie ma odwrotu. Nazywają tu waszych — siły szybkiego reagowania! Czasem usługoborca przyjeżdża z prośbą o oprysk. Jeszcze nie zdąży wrócić na pole a tam już latają! Lepiej reklamy chyba nie trzeba!

Jako „zakwalifikowany” do lotniczej załogi zasiadam wspólnie z naszymi za stołem w restauracji „Stonieczna”. Tu jadają. Przepięknie jadają. Jedno co może imponować to obfitość potraw rybnych. Ryba w piętnastu odmianach. Od japońskiej do węgierskiej. Wiadomo. Wybrzeże. Długo siedzia po węgiersku przełykając standardowego kotleta pożarskiego i do śmigłowca.

Start o czternastej. Ten śmigłowiec to całkiem fajna maszyna. Nie musi się ani specjalnie rozpędzać ani hamować. Ani się obciąża ani kurzy, krowy i cala reszta były jeszcze mniejsze niż w telewizorze. Wyglądają jeszcze ciekawiej niż na małym ekranie bo widać na wszystkie strony gdzie pieprz rośnie. Z wysokości 50 metrów widać było Bałtyk a w słuchawkach słyszałem różnorodny rozmowy. Po kwadransie lotu z prędkością 115 km na godzinę (którą do prędkości absolutnej się nie odważa) wylądowaliśmy w szczyrzym polu. Pardon! Na lądowisku! Gdzie znajdowały się już autocysterna i beczka z substancją o nazwie „Reglone”. Gospodarzem był POHZ Usiec. Po dwudziestu kilku minutach śmigłowca prowadzony wprawną ręką pilota Andrzeja Aciszewskiego wylądował po raz pierwszy. Powrócił mimo to do pięćdziesięciu minutach. I tak było przez następne dwie godziny. Podczas czternastej kilkunastu-wych lotów opryskanych zostało 70 hektarów wyki i peluski (pełnego groszku).

MÓJ JEST TEN KAWALEK PELUSZKI...

To był może piąty, może szósty lot. „Pomogłem” naszej załodze. Nie wiem nawet czy najbardziej legalnie. Ale żeby opisać jak się to robi, trzeba było to COŚ przynajmniej zobaczyć. Poleciałem więc i nie żałuję. Tuż po starcie usłyszałem w słuchawce głos pilota: „Sarny przyskają”. Rzeczywiście, pod nami widać było niewielkie stadko. Kilka dni wcześniej pilot widział inne, składające się z około 100 jeleni. Dziesięć kilometrów na wschód od Sławna do słownie zdruzgotaly 60 hektarów żyta...

Wracając do pracy, polegała na tym aby raz za razem, pas za pasem opryskać jedno pole, potem drugie, wreszcie trzecie. Kawalek tego drugiego należy do mnie.

O siedemnastej z minutami odlecieliśmy z Usiec. Został po nas kawalek dobrej roboty. Opryskanych zostało 70 hektarów upraw. Jutro pewnie polecą znowu.

ANDRZEJ KWIEK



Po pierwszym oblocie ponownie lądowanie.

wdzie zna osobiście wielu mieszkańców Sławna ale o życiu towarzyskim trudno raczej mówić. Życie w bazie dzieli się bowiem na loty i... reszta. A reszta to postki, telewizja, i tenis. W białym sporcie pan Andrzej ma zresztą niemałe osiągnięcia będąc silnym punktem... reprezentacji Sławna. Do kina chodzi rzadko albo jeszcze rzadziej. Czy można więc mówić o monotonii życia w bazie? Z wypowiedzi mojego rozmówcy wynikało, że nie tyle o monotonii ile o spokoju.

R O B O T A

— Są w Sławnie od 21 lutego. Pierwszy tydzień był „jałowy” a to ze względu na opady śniegu. W marcu rozpoczęli nawożenie saletrą i mocznikiem (w granulatach). W kwietniu rozpoczęli się opryski mączniaka (to taka choroba zboża). Jak się opryska zboże to plon jest wyższy o 20 proc.. To daje satysfakcję.

Niecodziennego psikusą sprawiła przyroda całkiem niedawno na nadmorskich polach. Bielinek kapustnik zaatakował — co podobno zdarza się niezwykle rzadko — rzepak.

— Wcinał rzepak, że hej! — tak skomentował ten wybrzyk natury Zygmunta Maruszak. Ale dostał za swoje. Uratowaliśmy opryskiem co się tylko dało!”

Opryski powoli się kończą. Teraz czeka lotników — rolników nawożenie łąk, między innymi w rejonie Darłowa, Skibna, Pienkowa a więc w strefie nadmorskiej.

Każdy dzień pracy w bazie wygląda mniej więcej tak samo, a mimo to każdy jest inny. Gdy prowadzone są opryski pobudka jest o czwartej rano. Loty trwają do dziewiątej. Zwykle o tej porze zrywa się wiatr. Potem obiad (jak dzień „lotny” obiad przywożą na pole) i przerwa. Pozostałe trzy brakujące do pełnej „dniówki” godziny odrabiane są pomiędzy osiemnastą a dwudziestą pierwszą. Nawożenie odbywa się zwykle od siódmej do piętnastej.

PUTICH — ORGANIZATOR USŁUG

Mając już jakieś takie pojęcie o tym co jest w Sławnie grane, udaję się do gabinetu dyrektora przedsiębiorstwa, które jest usługoborcą WSK.



Pod każdą szerokością geograficzną start śmigłowca jest atrakcją.



Po powrocie do bazy. Ostatnia „kosmetyka”. Fot. Andrzej Kwiek

Zygmunt Maruszak pochodzi z Węgorzewa. Z Wytwórniami Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku związany jest od 1970 roku. Przez 7 lat pracował w Zakładzie Badawczo-Rozwojowym. W 1977 roku przeniósł się do ZEUS. W 1978 roku znalazł się w bazie w Sławnie i... tak pozostało do dzisiaj. Spędził tu siedem lat i na przeprowadzkę się nie zanosil, tym bardziej, że... 10 km od Sławna w rodzinnym Ostrowcu mieszkają żona i dziecko. Tam też rośnie budowany własnymi rękami dom. Czas wolny od pracy Zygmunta Maruszaka to albo tenis stołowy albo telewizja albo prasa (głównie sportowa). Czasem mechanik Maruszak sięga po repertuar miejscowego kina. Z nowości obejrzał „Klasztor Shaolin” i „Supermana III”. Jeśli zanosi się na to, że nie będzie lotów wsiada do autobusu i za kwadrans jest w Ostrowcu. A tam albo budowa albo wędkowanie, którego jest namiętnym zwolennikiem. Zresztą warunki ku temu wymyślił. Tuż za miasteczkiem znajduje się niewielkie wprawdzie (ale za to z krystalicznie czystą wodą) jezioro. Ostatni połów dla przykładu to 40 nie takich znowu małych płoci i 3 leszcze. Wszystko złapane na clasto. Wcześniej przyniósł wprawdzie „tylko