

Zmarł Zbigniew Kwiatek



Pograżeni w żalu zawiadamiamy,
że w dniu 14.09.2017r. zmarł w wieku 83 lat
Członek Krośnieńskiego Klubu Seniorów Lotnictwa,
były pilot i instruktor AP-SL oraz Capt. Instr. Pilot PLL-LOT

Zbigniew Kwiatek

**MSZA ŚWIĘTA ŻAŁOBNA ODPRAWIONA ZOSTANIE
18.09.2017r. (Poniedziałek) o godz. 13³⁰**

W kościele p.w. Św. Piotra i św. Jana z Dukli w Krośnie
po czym nastąpi złożenie zmarłego na miejsce wiecznego spoczynku
Do udziału w ostatniej drodze Zmarłego oraz modlitwie za Jego duszę
zapraszają pograżeni w żałobie

KOLEŻANKI I KOLEDZY SEKCJI HISTORYCZNEJ AP-SL oraz KKSL

I ZNÓW ZGASŁA JEDNA Z GWIAZD

(Wspomnienie o pilocie kpt. Zbigniewie Kwiatku).

Taki tytuł dałby zapewne ś. p. płk. Ryszard Nowak - wspomnieniom po odejściu na wieczną wartę - kapitana instruktora Zbigniewa Kwiatka.

Odszedł od nas w wieku 83 lat po cichu i godnie tak jakim bywał w życiu codziennym.

Trudno w krótkich wspomnieniach oddać chronologicznie całą pełnię jego życia zawodowego i rodzinnego.

A było bardzo bogate.

Już podczas nauki w Liceum Kopernika i Technikum Włókiennictwa w Krośnie, w wieku 18 lat zapisał się do Aeroklubu Podkarpackiego aby rozpocząć swoją przygodę z szybownictwem.

Otrzymał skierowanie na dalsze szkolenie w Fordonie k. Bydgoszczy gdzie uzyskał uprawnienia szybowcowe.

Po powrocie do Krosna doskonalił swoje umiejętności pod okiem instruktora Zygmunta Szubry.

Jak wspomina, po pierwszych lotach na termikę pokonał barierę psychologiczną, uwierzył w swoje możliwości i talent. W tym momencie poczuł że jest naprawdę lotnikiem.

Na jego nieprzeciętne zdolności zwrócił uwagę ówczesny instruktor kapitan Władysław Wójcicki, który przygotował Go do sportu wyczynowego w szybownictwie. Później przyszła kolej na samoloty.

Po ukończeniu szkolenia samolotowego w Aeroklubie Podkarpackim prowadzonym przez Władysława Wójcickiego, uzyskał licencję turystyczną pilota samolotowego.

W późniejszych latach ich drogi życiowe w lataniu samolotowym i sąsiedzkim połączyły się na wiele lat.

W 1955 roku powołany został do odbycia zasadniczej służby wojskowej w 36 Samodzielnym Pułku Lotniczym Warszawa-Okęcie.

Równocześnie doskonalił pilotaż w Aeroklubie Warszawskim.

Po zakończeniu służby wojskowej powrócił do Aeroklubu Podkarpackiego z uprawnieniami instruktora szybowcowego i samolotowego pierwszej klasy.

Jako instruktor, a później Szef Wyszkożenia szkolił młodzież Krosna, Jasła i Sanoka w lataniu szybowcowym, a po przeszkoleniu w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie także w lataniu samolotowym.

W Aeroklubie odbywało się w tym czasie masowe szkolenie szybowcowe i szkolenie kandydatów do Dębina w ramach Lotniczego Przynsposobienia Wojskowego.

Oddawał się szkoleniu bezgranicznie od rano do nocy. Znane jest Jego rozpowszechnione powiedzenie : „Słońce już, a my jeszcze!”

Kierownik Aeroklubu instruktor Zbigniew Szuber taką wydał o Nim opinię : „*To pilot z prawdziwego zdarzenia. Konsekwentnie z uporem i młodzieńczym entuzjazmem dążył do zdobycia tych kwalifikacji które dziś posiada. Nieczęsto się zdarza, aby dwudziestoosmioletni instruktor posiadał takie umiejętności pracy z młodzieżą, aby był tak dobrym wychowawcą i pedagogiem*”.



LPW I stopnia na lotnisku w Krośnie - od lewej 2-instr.pilot Zbigniew Kwiatek, 3-instr. pilot Józef Kusiba



LPW I stopnia na lotnisku w Krośnie - w 2 kabinie instr.pilot Zbigniew Kwiatek



Łaszczenie na nowy typ szybowca w Krośnie
(Praca w Aeroklubie Podkarpackim)



Następnie w PLL LOT do emerytury

W 1965 roku, po 10 latach pracy w Aeroklubie przeszedł do pracy w Polskich Liniach Lotniczych „Lot”.

Po przeszkoleniu w PLL Lot – odbył szkolenie w Wyższej Szkole Przygotowania Lotniczego w Kirowogradzie na Ukrainie gdzie uzyskał uprawnienia kapitana – instruktora na samolotach AN-24.

W 1972 roku, Polskie Linie Lotnicze rozwinęły swoje skrzydła do latania w najdalsze zakątki świata na samolotach IŁ- 62.

Zbigniew Kwiatek jako jeden z nielicznych został skierowany na szkolenie w Szkole Cywilnej Lotnictwa Transportowego w Moskwie.

Już jako kapitan instruktor na tego typu samolotach wykonał wiele lotów przez Atlantyk do Stanów Zjednoczonych, Kanady, Kuby, Ameryki Południowej, Krajów Afrykańskich, Chin, Japonii po Alaskę.

Zainaugurował najdłuższy lot Polskich Linii Lotniczych do Bangkoku.

W pracy w powietrzu nie świeciło mu tylko słońce. Bywały sytuacje trudne, a nawet dramatyczne.

Podczas wykonywania lotów spotykał się nieraz z niecodziennymi sytuacjami. W trosce o życie pasażerów musiał podejmować decyzje które wymagały zachowania zimnej krwi.

Tak było gdy podczas jednym z rejsów ze Szczecina do Katowic, na pokładzie pojawił się porywacz z granatem w ręku z żądaniem lądowania w Hamburgu. Po wielu zabiegach w których przeżył osobisty dramat, udało mu się uwolnić wszystkich pasażerów z dziećmi, uratować siebie i samolot.

W 1978 roku kapitan Zbigniew Kwiatek otrzymał wyróżnienie roku „Błękitne Skrzydła” za zorganizowanie i wykonanie pierwszego przelotu na samolocie Ił-62 przez północny biegun magnetyczny - co weszło do praktycznej działalności PLL LOT.

Dało to milionowe oszczędności z eliminacją jednego lądowania, skróceniem 8 godzin lotu do Polski – oszczędność paliwa, resursów silników i płatowca. Była w tym także zasługa wspaniałej kadry technicznej inż. Władysława Metelskiego i Edwarda Makuli – nawigatora.

W 1979 roku wykonywał na samolocie Ił-62 lot czarterowy do Nowego Jorku. Na lotnisku Kennedy-ego przed ścieżką zniżania odebrał niezbędne warunki do lądowania: pogodę, ograniczenia, procedurę podejścia, pas startowy i inne. Lotnisko Kennedy-ego w godzinach szczytu wykonywało do 120 operacji startów/lądowań w ciągu godziny. Często załoga oczekiwała w powietrzu 40-60 minut na zgodę do lądowania

A oto w skrócie relacja kapitana Kwiatka :

„Zniżanie wykonujemy zgodnie z poleceniem Kontroli Ruchu Lotniczego...

.....przed nami leci samolot DC-8... otrzymujemy zgodę na lądowanie na kierunku pasa 13L.... wypuszczam podwozie i pełne klapy do lądowania na prędkości 310 km/godz.....wykonuję ostatnie poprawki - próg pasa mijamy na prędkości 308 km/godz. ... w tym czasie słyszę zdenerwowanego kontrolera lotniczego który krzyczy....Polski LOT 1006 natychmiast wznosić się na 2000 stóp w lewo na kurs 100 stopni.....w naszej sytuacji to niewykonalne....w trakcie dobiegu zauważam samolot DC-8 który usiłuje zwolnić pas nie może tego dokonać ponieważ drogę do kołowania zablokował mu mały samolot.... samolot DC-8 rośnie mi w oczach ...błyskawicznie oceniam sytuację....nie osiągnę prędkości pozwalającej na poderwanie samolotu....nie mogę dopuścić do zderzenia, ani do nadmiernego zjechania z pasa lewego wózka, ponieważ na miękkim piaszczystym podłożu grozi to katastrofą... na prędkości około 120 km/godz. staram się precyzyjnie wykonać manewr omijania DC-8....czuję jak ścinam lampy krawędzi pasa ...wszystko dzieje się w sekundach...manewr ominięcia DC-8 powiódł się...lekki pot zrasza mi czoło....

Wyjaśnienie zaistniałej sytuacji prowadziły odpowiednie służby PLLLOT i inspektor amerykański z federalnej służby ruchu lotniczego.

W wyniku drobiazgowej kontroli, komisja dochodzeniowa zwolniła załogę z odpowiedzialności za zaistniałą sytuację i złożyła kapitanowi z. Kwiatkowi wyrazy uznania za prawidłową decyzję.

Zdarzenie to odnotowały prawie wszystkie stacje telewizyjne i dzienniki, podając że polski samolot naruszył zasady bezpieczeństwa lotów na lotnisku w Nowym Jorku.

Sprostowania nigdy nie było.



Capt. Z.Kwiatek przed startem

W latach 1984/1987 PLL LOT wykonywał loty czarterowe do KAPSZTADU w Afryce południowej z wymianą załóg w NAIROBI i MOMBASIE (Kenia).

W 1990 roku, po 25 latach latania na samolotach produkcji ZSRR – kpt Kwiatek odbył szkolenie w Szkole Pilotów Komunikacyjnych w Seattle w Stanach Zjednoczonych dające uprawnienia kapitana samolotów Boeing – 767. W okresie 10 lat jako dowódca wykonał wiele rejsów na 16 –tu tego typu samolotach.

W styczniu 1999 roku przeszedł na emeryturę mając bezawaryjny nalot dwadzieścia tysięcy sto osiemdziesiąt dwie godziny.

Przeleciał 350 razy Ocean Atlantycki i Pacyfik, lądował w 115 portach lotniczych całego świata.

W liście do Działu Kadr PLL LOT napisał:

„W związku z osiągnięciem uprawnień emerytalnych i sprzeciwem Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego dotyczącym wykonywania zawodu pilota, pomimo ważności LICENCJI LINIOWEJ do 30 czerwca, proszę o przeniesienie mnie na emeryturę z dniem 01 maja 1999 roku”.

W liście do mnie napisał :

....Życie nie znosi pustki i pędzi jak szalone. Metryka jest nieubłagalna . Nagle przychodzi ten dzień który wydawał mi się odległy – i nie możesz już dotknąć wolantu, nie doświadczysz tego wspaniałego zespolecia ze samolotem, ze zgiełku korespondencji radiowej nie wyłowisz „Lot Polish...”a jeszcze wczoraj, jeszcze dzisiaj wszystkie uprawnienia były ważne. Jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki znalazłem się w takiej pustce w pełni sił psychofizycznych z ważną licencją liniową i grupą zdrowia III-V.

„Pisząc to czuję się tak jakbym na własną prośbę – a przecież to wbrew mojej woli wypisywał się ze wspaniałej lotowskiej rodziny, z którą związałem się na dobre i na złe. Pomimo różnych pokus, a było ich wiele nie opuszczałem tej rodziny przez 33 lata. Zawód pilota który uprawiałem przez 45 lat, to ciągła nauka- a w trudnych warunkach lotu chłodna kalkulacja możliwości samolotu i załogi. To było treścią mojego życia. Aby temu sprostać trzeba autentycznie kochać ten zawód”.



W drodze do domu z Seattle

Nie jest łatwo żegnać się z zawodem w którym poświęca się całe swoje życie , życie swojej Rodziny i najbliższych.

W tym jednym oschłym zdaniu kryje się tak wiele.

Dom rodzinny bywał hotelem do przespania . Potem walizka, odprasowana koszula, jakieś przybory toaletowe, pożegnalny pocałunek i żegnaj.

Nagrodą było uznanie przełożonych, dobre imię firmy, **a ponad wszystko własna satysfakcja z wykonywanego zawodu.**

Kapitan Kwiatek na emeryturze nie zakończył związków związanych z lotnictwem. Rozpoczął działalność w Krośnieńskim Klubie Seniorów Lotnictwa.

W 2007 roku został przewodniczącym Zespołu doradczego dla przygotowywania opinii do projektowanej przez władze m. Krosna rozbudowy lotniska.

W sali tradycji KKSL mojego AP-SL



Swoje opinie opierał nie tylko o własne doświadczenie lotnicze, ale w oparciu o przepisy międzynarodowe i krajowe dotyczące zasad budowy lotnisk. Pisał liczne rozprawy i listy do Rady i Prezydenta m. Krosna, uzasadniając że projektowany program rozbudowy lotniska ograniczy szczególnie szkolenie lotnicze i stworzy niebezpieczne strefy przy startach i lądowaniach. Krytycznie odnosił się szczególnie do projektowanych parametrów pasów startowych i odcięcia 40 h. pola wzlotów .

Na podstawie aktualnych danych zebranych ze 140 lotnisk krajowych i międzynarodowych uzasadniał, że na żadnym nie znajduje się pas startowy o szerokości mniejszej jak 45 m. i żaden przewoźnik nie skorzysta z takiego lotniska. W licznych listach publikowanych w prasie pisał m. innymi :

....trzeba w jakiś sposób uzmysłowić naszym samorządowcom, że następne pokolenia w Krośnie i całym regionie będą musiały żyć w następnych latach z konsekwencjami dzisiejszych decyzji które mogą okazać się nieodwracalnymi... .. trzeba patrzeć w przyszłość co najmniej 50 lat do przodu- tak myśleli założyciele krośnieńskiego lotniska, którzy wykupili znacznie więcej gruntów aniżeli było to potrzebne do bezpiecznych startów i lądowań ówczesnych samolotów....w naszym regionie nie będzie dróg szybkiego ruchu i kolei, a lotnisko to jest OKNO NA ŚWIAT i nobilitacja regionu....

...świat nie kończy się na jednej czy paru kadencji władz – przyjdą inni i będą mieć inną bardziej nowoczesną wizję Krosna okolicy i regionu....jak powstawało lotnisko to ówcześni włodarze miasta mieli lepsze spojrzenie w przyszłość – dostrzegli szansę na rozwój całego regionu i NIE MYLILI SIĘ.

Walczył o to lotnisko przez wiele lat - niestety nie doczekał swojej wizji. Przez wiele lat był ambasadorem naszego Klubu w licznych kontaktach z Radą Seniorów Lotnictwa i Aeroklubem Polskim.

Zapisał się jako wybitny krośnianin, dobry pilot, instruktor i wychowawca młodzieży – a także jako orędownik walki o racjonalną rozbudowę krośnieńskiego lotniska.

Za wielki wkład pracy i poświęcenie życia w służbie dla lotnictwa sportowego i komunikacyjnego otrzymał wiele odznaczeń i wyróżnień stowarzyszeniowych między innymi:

Złoty Krzyż Zasługi, Złoty Medal Aeroklubu Polskiego, Złoty Medal Za Zasługi dla Obronności Kraju, Godność i Tytuł Członka Honorowego Aeroklubu Polskiego, Dyplom Skrzydlatego Wieku i wiele innych.

Za najwybitniejsze osiągnięcia w lotnictwie polskim oraz za całokształt działalności na rzecz lotnictwa sportowego został laureatem Błękitnych Skrzydeł.

W naszej pamięci pozostanie jako człowiek o wielkiej moralności i przyjaciel Krośnieńskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

Opracował na podstawie osobistych listów

Józef Zuzak - sekretarz K. K. S.L.

Krosno, listopad 2017 r..

[Zapoznaj się z art. z dnia 9.05.1981 r. pt. „Mini wywiad Nad Atlantykiem”, przeprowadzonym przez Waclawa Turka ze Zbigniewem Kwiatkiem dla Podkarpacia](#)

Fotorelacja z ostatniej drogi Zbigniewa



