

# WSPOMNIENIA KROŚNIEŃSKICH LOTNIKÓW

W lipcu 2007 r. minęło 110 lat od momentu, jak z bieszcza-dzkiego szybowiska po raz pierwszy w Polsce, na niewielką wysokość, wzniósł się w powietrze szybowiec. W 1932 roku powoli zaczęło się rodzić małe krośnieńskie lotnisko. W tym czasie Krosno liczyło około 9 tysięcy mieszkańców. Na terenie Krosna powstawały też pierwsze modelarnie. W 1934 roku przy Gimnazjum im. Mikołaja Kopernika powstało kółko szybowcowe, które liczyło około 400 gimnazjalistów. Młodzi amatorzy lotnictwa postanowili wykonać pierwszy model własnego szybowca, którego montaż odbywał się w budynku obok gimnazjum. Nadano mu numer 44. Wykonany był z cienkich drewnianych listewek i oklejony płótnem lnianym. Niestety, ze względów konstrukcyjnych, nie nadawał się do lotu. Jesienią 1934 roku szybowiec został poświęcony pod pomnikiem Ignacego Łukasiewicza. Pierwsze próby startu nieco ulepszonej jego wersji odbyły się na pagórkowatym terenie w Białobrzegach, a nieco później - na podkorszyńskich wzgórzach. W Ustianowej powstała szkoła szybowcowa, gdzie wybudowano do tego celu kilka budynków. Jeden z nich zachował się do dziś. Wojenna zawierucha nie oszczędziła ustianowskiego szybowiska, budynków i szybowców. Jedyne co ocalało z wojennej pożogi, to w/w budynek oraz cztery szybowce, które to, z narażeniem życia, przez całą okupację aż do wyzwolenia przechowywał i opiekował się nimi pilot szybowcowy Józef Kusiba z Zawodzia. Szybowce te były przechowywane w starym, dużym baraku, należącym do kopalnictwa naftowego na „Ślącze” (dzielnica Krosna). Mało kto dziś o tym pamięta. Po wyzwoleniu grasujące w tych okolicach bandy UPA niszczyły zawzięcie wszystko, czego nie zniszczyła wojna i to, co było polskie. W tym zakątku Polski pozostało jedynie kilka pomników ze skrzydłami szybowca. Takim to był początek Aeroklubu Podkarpackiego.

W dalszej części artykułu przedstawię państwu sylwetki osób związanych z krośnieńskim lotnictwem, ludzi, których największą pasją życiową było, i jest nadal, latanie. Są to wspomnienia, które spisałem podczas moich rozmów przeprowadzonych z tymi osobami na przestrzeni kilku miesięcy. O swoich przygodach, niekiedy bardzo dramatycznych, opowiadają piloci Zygmunt Szubra oraz Adam Lip.

## ZYGMUNT SZUBRA

Początki mojej życiowej przygody z lotnictwem rozpoczynają się w 1948 r., kiedy to zostałem przyjęty do Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie. Dostałem skierowanie na badania do „WILL” - Wojskowy Instytut Badań Lotniczo - Lekarskich w Warszawie. Po badaniach otrzymałem zaświadczenie: „zdolny do latania na wszystkich typach szybowców i samolotów w lotnictwie sportowym”. Rozpocząłem szkolenie podstawowe, które odbywało się na

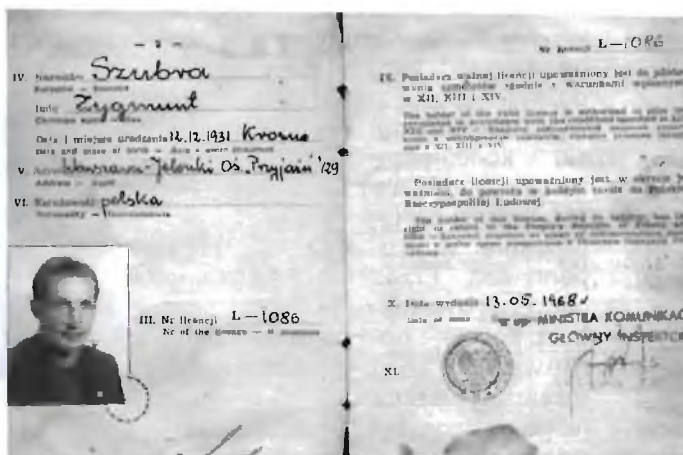


oblatać i sprawdzić jego sprawność na większej prędkości, wykonując kilka figur akrobacyjnych w powietrzu - taka była instrukcja, a ja byłem odpowiedzialny za jej dopełnienie. Wystartowałem na wysokość 800 metrów. W trakcie lotu, przy pojawiających się wtedy większych naprężeniach, usłyszałem dziwne odgłosy, jakby coś strzelało. Rozpędziłem szybowiec do szybkości 150 km/h, zanurkowałem ostro w dół, skutkiem czego szybowiec dostał drgań, nastąpiło gwałtowne wyhamowanie i szybowiec rozleciał się na kawałki. Został

tylko ogon i końcówka jednego skrzydła. Siła odśrodkowa wyrwała pasy z okuć, więc spadałem wraz z resztkami szybowca w dół, a wokół mnie leciały jego porozrywane kawałki. Ponieważ miałem na sobie spadochron ratowniczy, byłem cięższy od elementów szybowca, opadałem zatem zdecydowanie

szybciej niż jego resztki, które zostawały nade mną. Otworzyłem spadochron i wylądowałem na dachu jednego z domów w Polance. Poniosłem przy tym stratę w postaci jednego buta. Pod ścianą domu był pies. Gdy opadła czasza spadochronu, to pies wraz z budą uciekł daleko od domu. Zebrała się wokół mnie spora grupa ludzi, pytając, co się stało z drugim pilotem, znaleźli bowiem mój zgubiony but i myśleli, że było nas dwóch. Pomimo tej przygody nie bałem się i latałem dalej, ale zostało doświadczenie i od tego czasu byłem ostrożniejszy w swoich poczynaniach lotniczych.

W 1958 r. zostałem szefem wyszkolenia. Odpowiadałem za szkolenie pilotów oraz za wszystko, co działo się w aeroklubie. Po ukończeniu szkolenia przez ucznia wykonywałem z nim lot kontrolny, podczas którego podejmowałem decyzję, czy adept może samodzielnie latać szybowcem. Była to praca odpowiedzialna, bo chodziło przecież o ludzkie życie. Podjęte przeze mnie decyzje były wiążące, po odbytych wspólnym locie młody człowiek mógł już



lotnisku w Krośnie i Tęgoborzy koło zapory w Rożnowie. Były to lata powojenne, latałem na polskich szybowcach „Salamandra”, „Komar” i na ponemieckich „Jerzykach”. Otrzymałem uprawnienia instruktora szybowcowego, co było wówczas spełnieniem moich marzeń.

W 1953 r. na lotnisku w Krośnie szybowiec „Mucha-Ter” przechodził rutynowy przegląd i małe naprawy. Po przeglądzie trzeba go było



samodzielnie pilotować szybowiec.

Od 1980 r. w aeroklubie działa się coraz gorzej - trudności sprzętowe, niskie płace, brak perspektyw dalszego rozwoju. Ja miałem ambicje, żeby robić coś więcej, żeby aeroklub się rozwijał, niestety, sytuacja się nie zmieniała. Przełomem w mojej karierze była nieoczekiwana propozycja pracy w LOT w Warszawie. Przeniosłem się więc



Samolot "An-24"  
Fot. Arch. gazety

do stolicy. Zostałem przyjęty na stanowisko pilota zawodowego. Zacząłem szkolenie na dwusilnikowym samolocie pasażerskim „IŁ-14”, które trwały półtora roku. Latałem początkowo jako drugi pilot, później jeszcze - samolotem bez pasażerów. Po ukończeniu szkolenia otrzymałem licencję pierwszego pilota - kapitana.

„IŁ-14” był małym dwusilnikowym samolotem, który mógł zabrać 40 pasażerów i miał krótki zasięg. Latałem do Moskwy i na Ukrainę. W tym czasie wydarzyła się pierwsza katastrofa tego typu samolotu w historii polskiego lotnictwa. „IŁ-14” rozbił się w Moskwie, wszyscy zginęli, pilot był z Krakowa.

Dalej szkoliłem się na turbosmigłowym, większym samolocie pasażerskim „AN-24”, który zabierał 50 pasażerów z załogą. W trakcie jednego z lotów rejsowych samolotem „IŁ-14”, jaki odbywałem z Poznania do Warszawy, wydarzyła się sytuacja alarmowa. Po wystartowaniu z lotniska w Poznaniu, po kilkunastu minutach lotu, nagle spostrzegłem, że wskazania na monitorze kontrolnym sygnalizują awarię jednego z silników. Zgodnie z instrukcją trzeba było wyłączyć ten silnik i ustawić płaty śmigła w „chorągiewkę” tak, aby był najmniejszy opór powietrza. Byliśmy bliżej Poznania, dlatego też podjąłem

szybką decyzję o powrocie na lotnisko początkowe. Po wylądowaniu nikt z pasażerów nie zorientował się, że jesteśmy na powrót w Poznaniu i nikt nie zdawał sobie sprawy z powagi zaistniałej sytuacji. Jako pilot zrobiłem swoje, reszta należała do obsługi naziemnej.

Inne wydarzenie w mojej karierze lotniczej, o którym chcę opowiedzieć czytelnikom „Piastuna”, miało miejsce w trakcie lotu ze Szczecina do Gdańska samolotem „AN-24” z 50 pasażerami na pokładzie. W połowie trasy do kabiny pilotów przybiegła stewardessa, informując mnie, że w samolocie jest uzbrojony porywacz. Za stewardessą do

kabiny wtargnął także sam porywacz, uzbrojony w dwa granaty bojowe. Jeden granat, odbezpieczony, trzymał w ręce, drugi, zamiast krawata, miał zawieszony na szyi - zwisał i wolno kołysał się nad klatką piersiową. Zażądał zmiany lotu do Niemiec Zachodnich. Powiedziałem mu, że nie mamy tyle paliwa, żeby dolecieć tam, gdzie on chce. Po wielu targach dał się w końcu przekonać i zgodził się ostatecznie na lądowanie w Kopenhadze. Przez cały czas było niebezpiecznie, ponieważ granat trzymany przez niego w ręce był odbezpieczony. Musiał mocno go ścisnąć, bo po pewnym czasie zaczęły sztywnieć mu palce. Mechanik chwycił jego rękę, próbując wcisnąć zawleczkę granatu i zabezpieczyć go przed wybuchem. Ja w tym czasie prowadziłem rozmowy z lotniskiem w Kopenhadze, informując ich o zaistniałej sytuacji oraz szczegółowo podając parametry granatu - jak się później okaże, na moje nieszczęście. Nie wiedziałem,

co w tym czasie dzieje się z porywaczem, mechanikiem i granatem. Po wylądowaniu w Kopenhadze skołowałem na boczny pas, z dala od samolotów i budynków. Porywacz nie chciał wysiąść z samolotu. Trzeba było go przekonywać, że jest w Kopenhadze. Pokazywałem mu na mapie, gdzie się znajdujemy. W końcu jakoś go przekonałem i zgodził się na wyprowadzenie pasażerów, ale bez załogi. Nadal trzymał odbezpieczony granat. W międzyczasie samolot został otoczony przez grupę antyterrorystów. W końcu, ciągle z granatem w dłoni, w towarzystwie mechanika, wyszedł z samolotu i zaczął schodzić po schodkach. Wtedy błyskawicznie został obezwładniony i rozbrojony. Nikomu, na szczęście, nic się nie stało. Po kilku minutach funkcjonariusz ze służby specjalnej poinformował nas, że granaty jednak były prawdziwe.

Na tej przygodzie jeden z lecących tym rejsem pasażerów nieoczekiwanie dla siebie skorzystał, bo miał w Gdańsku przesiąść się na samolot do Kopenhagi, a dzięki porywaczowi znalazł się od razu w miejscu docelowym.

Po przylocie do Gdańska funkcjonariusze Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego przesłuchiwali mnie na zmianę przez całą noc, aż do białego rana. Szczególnie interesowało ich to, skąd znałem tak dokładnie parametry bojowe granatu oraz to,



Szybowiec "Mucha Ter 1"  
Fot. Arch. gazety

że był to granat produkcji rosyjskiej. Powiedziałem im, że służyłem w wojsku i na poligonie z okopu rzuciłem takimi właśnie granatami. Ostatecznie, po zweryfikowaniu podanych przeze mnie wyjaśnień, dali mi spokój. Przesłuchanie to było dla mnie przykre, gdyż w trakcie jego trwania byłem podejrzewany o współpracę z porywaczem i o zamiar

ucieczki za granicę.

Było to trzecie z kolei uprowadzenie samolotu w historii lotnictwa cywilnego Polski po zakończeniu drugiej wojny światowej, na dodatek tym razem ja byłem uczestnikiem tego porwania. Oczywiście, zdarzenie to zostało objęte klauzulą tajności i nikomu nie mogłem o tym opowiadać, bo tego typu wydarzenia nie mogły przecież mieć miejsca w Polskich Liniach Lotniczych. Historia ta po raz pierwszy zostanie opisana na łamach „Piastuna”.

## ADAM LIP

**M**ój romans z lotnictwem rozpoczął się w 1939 r. na lotnisku w Krośnie. Właśnie tutaj po raz pierwszy, jako pasażer, wleciałem w powietrze na samolocie szkolnym „PWS-26”. Byłem wtedy uczniem Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Młodoletnich w Krośnie. Wybuch wojny we wrześniu 1939 r. brutalnie przerwał moje marzenia o lataniu. W czasie okupacji podjąłem pracę w charakterze robotnika w fabryce Flugmotorenwerke w Rzeszowie (*Flugmotorenwerke Reishshof GmbH* włączone do firmy lotniczej *Ernest Henschel z Kassel i Daimler Benz ze Stuttgartu* - koncern prowadził zakłady naprawcze silników dla lotnictwa na froncie wschodnim. *Zatrudniał on w końcu 1941 r. dwa tysiące robotników, w tym 200 Niemców. Przeprowadzał remonty oraz wykonywał części silników samolotów bojowych - dzisiejsza WSK-PZL Rzeszów - przyp. red*), tam pracowałem do końca okupacji.

Po wyzwoleniu uzyskałem licencję pilota, zdobyłem uprawnienia instruktora szkolenia młodych pilotów. Każdą wolną chwilę poświęcałem lotnictwu. W 1965 r. przenieśliśmy się do Warszawy, gdzie uzyskałem uprawnienia pilota „agro”, dzięki którym mogłem latać na samolotach „AN-26” oraz „Gawron”, przystosowanych do opylania i nawożenia dużych areałów i pól uprawnych. Po uzyskaniu stosownych licencji, podpisując kontrakt na wykonanie usług w krajach Afryki, podjąłem pracę w zakładzie Usług Agrolotniczych w Warszawie. Z kraju wylecieliśmy jedenastoma „Gawronami”. Zaplanowano nam przelot nad Austrią, Włochami, Tunezją, Libią, Egiptem do Sudanu. Ale tuż przed wylotem z Wiednia zmieniono nam trasę przelotu z uwagi na to, że

w Libii wybuchła rewolucja. Skierowano nas przez Belgrad, Ateny, Kretę. W czasie kontraktu kilkakrotnie przelatywałem Morze Śródziemne. Na Czarnym Łądzie, wtedy gospodarczo i technicznie zacofanym, niewyobrażalnym było prowadzenie jakiegokolwiek działalności rolniczej bez samolotów przystosowanych do opylania ogromnych przestrzeni pól uprawnych i zwalczania plagi szarańczy.

Moja pierwsza, niezwykle dramatyczna przygoda, miała miejsce na terenie delty Nilu w Zjednoczonej Republice Arabskiej, gdzie operowała grupa polskich pilotów na

dzbanach na głowach. Zauważyłem, że wypuszczana z samolotu na pola trucizna opadła do naczynia niesionego przez jedną z kobiet - mogło to oczywiście spowodować zatrucie całej rodziny skażoną tym sposobem wodą. Próbowałem z samolotu dawać kobiecie znaki, wykonując kilka dodatkowych okrążeń. Jednak kobieta ich nie rozumiała. Próbując zaradzić zaistniałej sytuacji, której byłem przypadkowym sprawcą, zniżyłem jeszcze bardziej lot i, nadlatując od tyłu idącej grupy, podwoziem „Gawrona” strąciłem dzban z wodą na ziemię. Sytuacja została opanowana. Przypadkowi obserwa-



Samolot „Gawron”  
Fot. Arch. gazety

samolotach „AN-2” i „Gawron”. Opryskiwaliśmy środkami chemicznymi pola bawełny, kukurydzy oraz ptaki wróblowate, które masowo niszczyły kukurydzę. Obsługa samolotów i piloci pracowali w bardzo trudnych warunkach, w niełatwym do zniesienia upale. Loty odbywały się na bardzo niskich wysokościach - od 2 do 10 metrów, starty samolotów odbywały się z przypadkowych lądowisk - czasami były to zwykłe, wiejskie, ledwie utwardzone drogi. Praca ta wymagała więc nie lada umiejętności, niepozbawiona była też pewnego ryzyka. Pewnego razu leciałem na bardzo niskiej wysokości, tuż nad polami bawełny, wykonując opylanie środkami ochrony roślin. Pola znajdowały się tuż przy jednej z okolicznych wiosek. W pewnym momencie na trasie opylania samolotu dostrzegłem grupę kobiet niosących wodę w glinianych

torzy tego zdarzenia myśleli, że coś się stało z maszyną lub pilotem, ale samolot ponownie wzbił się w powietrze i dalej wykonywał swoje zadanie. Po wylądowaniu wyjaśniłem wszystkim, co było powodem tej karkołomnej akrobacji. Różnych, ciekawych i często bardzo niebezpiecznych sytuacji, jakie miały miejsce w trakcie działań polskich pilotów w krajach arabskich z udziałem moich kolegów, było znacznie więcej. Niestety, wielu z nich przeszło już na wieczną służbę i ich wspomnienia odeszły wraz z nimi. Po wygaśnięciu kontraktu wróciłem do kraju i przeszedłem na emeryturę.

Artykuł powstał na podstawie moich rozmów z lotnikami.

Józef Machnik