



Biuletyn

W ODDZIAŁU ZWIĄZKU POLSKICH SPADOCHRONIARZY

NUMER 4

WROCŁAW

LISTOPAD 2001 r.

Od redakcji

Lotniczy sezon letni pomału zbliża się do końca. Teraz na niebie królują liczne klucze ptaków odlatujących do ciepłych krajów, które można oglądać nawet w niezbyt oddalonych od centrum dzielnicach miasta. Co nie znaczy że spadochrony zostały powieszone na kołkach. Smutny to jednak czas, tym bardziej, że związany z dorocznym Świętem Zmarłych. Wizyta na cmentarzach naszych bliskich skłania do zadumy i wspomnień o ludziach z którymi związani byliśmy w codziennym życiu; pracą, współdziałaniem i wspólnymi zainteresowaniami. Jak co roku odwiedziłem kilka grobów lotników-spadochroniarzy. Niestety, liczne już obowiązki odwiedzenia grobów rodzinnych na różnych cmentarzach i nie tylko we Wrocławiu nie pozwoliło mi dłużej postać przy jednym grobie, by spotkać kogoś z rodziny zmarłego. Niesprzyjająca pogoda też temu nie służyła. Nie mniej jednak zatrzymałem się przy grobach; płk. Józefa Dwernickiego – organizatora szkolenia spadochronowego w Oficerskiej Szkole Wojsk Zmechanizowanych i twórcy wyczynu i sekcji spadochronowej WKS „Śląsk”, Ryszarda Krasuckiego – instruktora Aeroklubu Wrocławskiego w pierwszych latach powojennych, skoczka Ryszarda Bołotowicza – brata słynnego Waldemara, mjr. Zygmunta Sokołowskiego, mjr. Edwarda Dudki i mjr. Wiesława Lencznera – instruktorów spadochronowych WPD w Szkole Oficerskiej we Wrocławiu, oraz wieloletniego kierownika sekcji spadochronowej Aeroklubu Wrocławskiego, wybitnego i uczynnego człowieka płk.dr med. Stanisława Walczaka. O wielu miejscach pochówku spadochroniarzy już zapomniałem i trudno mi było je odnaleźć. Pozostali jednak w mojej świadomości choć przez chwilę zapalając znicze pamięci.

Pamiętajmy o tych co odeszli a najlepszą ochroną od zapomnienia będzie napisanie do naszego Biuletynu wspomnień o lotniczej działalności tych, którzy już sami o sobie nie napiszą a my możemy przypomnieć ich życie i choć fragmenty z ich lotniczych przygód. Przysyłajcie więc materiały. Uratujcie ich pasje od zapomnienia.

Ten numer wychodzi niestety z dość dużym opóźnieniem, ale mimo wielu obietnic o dostarczeniu nam artykułów wciąż cierpimy na ich niedostatek.

Koniec roku nie napawa optymizmem w kręgach spadochroniarzy, szczególnie w wojsku. Sytuacja finansowa kraju zmusza do oszczędności na wszelkie sposoby. Brak kadry spadochroniarzy w sztabach wojskowych zepchnęło spadochroniarstwo wojskowe w tym szczególnie wyczynowe z dotychczas uznawanych niepodważalnych potrzeb istnienia w strukturach okręgowych a nawet centralnych. Wizytówką polskiego spadochroniarstwa wojskowego jest Ośrodek Wojsk Lotniczych w Oleśnicy, prezentujący wysoki stopień klasy sportowej, doskonale wyposażony obiekt i takąż lokalizację. Niestety decyzja o przeniesieniu Ośrodka do Bydgoszczy, jakkolwiek nie stanowi – mamy nadzieję – jego likwidacji, jednak budzi obawy o jego funkcjonowanie na dotychczasowym wysokim poziomie.

Kolejne zagrożenie to reorganizacja Zakładu Szkolenia Spadochronowego w Szkole Oficerskiej. Część doświadczonej kadry instruktorskiej obawia się zwolnień a zasady funkcjonowania tej placówki są wciąż bliżej nie określone. O Święty Krzysztofie ! Chroń

Polskie spadochroniarstwo / w tym wrocławskie / od zagłady.

Tym pesymistycznym akcentem kończę ten krótki felieton, choć informacje z działalności szkoleniowej i sportowej ośrodków są dalej optymistyczne o czym informujemy w aktualnościach biuletynu. Grożący nam – być może – rychły upadek tej lotniczej dziedziny, wydaje się być podyktowany nie tyle brakiem funduszy na ich utrzymanie - choćby w dotychczasowej formie, ile obojętnością odpowiedzialnych za ten stan rzeczy ludzi a także ich braku rozeznania i kompetencji o przydatności takich ośrodków dla potrzeb elitarnych jednostek w Polsce. Istnienie takich ośrodków to doskonała baza szkoleniowa, badawcza, wdrożeniowa i przystosowawcza dla potrzeb nowoczesnej armii – a taką chcemy być w NATO. Cóż, pozostanie nam tylko pisać wspomnienia z minionych lat, kiedy to wszelkie centra lotnicze, aerokluby i kluby wojskowe tętniły życiem a lotniska pełne były młodzieży i entuzjastów sportów lotniczych.

Wojciech Soleżyński



Aktualności z Zakładu Spadochroniarstwa WSO

- Pod koniec czerwca instruktorzy WPD poddani zostali we Wrocławiu okresowemu sprawdzianowi teoretycznemu i praktycznemu, kwalifikującemu do poszczególnych klas specjalisty wojskowego. Kilkunastu z nich podwyższyło swoją klasę.
- W lipcu zakończono kolejny kurs kandydatów na instruktorów spadochronowych WPD. Uprawnienia instruktorskie III kl. uzyskało 21 żołnierzy zawodowych. Kandydaci wykonali po około 80 skoków ze spadochronem desantowym AD-95, treningowym KADECIE i wielokomorowym SW-12 i AD-2000, osiągając wymagania programowe w zakresie techniki wolnego spadania, celności lądowania, oraz obsługi sprzętu spadochronowo-desantowego i tary lekkiego udźwigu. Komendantem kursu był wykładowca i instruktor Zakładu Spadochroniarstwa kpt.dr Leszek Plezia.
- Również w lipcu Zakład przeprowadził szkolenie 19 podchorążych Wojskowej Akademii Technicznej do tytułu skoczka spadochronowego WPD. Jak widać zapotrzebowanie na spadochroniarzy w nietypowych jednostkach wojskowych nie wygasa, - tak trzymać !
- Pod koniec lipca odwiedziła Szkołę delegacja Armii Francuskiej. Zakład zademonstrował gościom ośrodek naziemny, oraz zapoznał ich z organizacją szkolenia żołnierzy i instruktorów dla potrzeb WPD. Ciekawostką można nazwać fakt kwestionowania przez francuskiego generała / mającego już na swym koncie 500 skoków / usytuowanie broni żołnierza WPD na lewym ramieniu, tłumacząc narażenie jej podczas lądowania na uszkodzenie, gdyż za każdym razem skoczek ląduje w innej pozycji /bokiem, tyłem itp./ Tłumaczenie przez Kierownika Zakładu płk. Koźmińskiego zasady nauczania na zajęciach naziemnych, ustawiania się skoczka do lądowania zgodnie z kierunkiem wiatru, zakończyć się musiało dodatkowym pokazem wykonywania skrętów przed lądowaniem, co było dla generała nowością. Puentą było stwierdzenie, że od Polaków też można się czegoś nauczyć. Jak to się mówi- podróże kształcą.

- W dniach 21-22 lipca w Ostrowie Wielkopolskim odbyły się Ogólnopolskie Zawody Spadochronowe w celności lądowania. Drużyna ZPS-WSO w składzie; Sławomir Grochowski, Jacek Jabłoński, i Leszek Grygiel zajęła IV miejsce.
- W dniach 28 –30 września w Ballenstat w Niemczech odbył się mityng spadochronowy Europejskiego Związku Spadochroniarzy Wojskowych z udziałem ekip; USA, Niemiec, Włoch, Danii, Czech i Polski. Między innymi w Górach Herzu odbyły się zawody instruktorów spadochronowych na celność lądowania z wysokości 1500 m. Konkurencja obejmowała trzy skoki. Indywidualnie w zawodach płk. Władysław Koźmiński zajął III miejsce a drużynowo ekipa nasza uplasowała się również na III miejscu. Jak się okazało nasi instruktorzy nie wiedząc, że takie zawody się odbędą, nie zabrali z sobą spadochronów zawodniczych, wykorzystali więc posiadane taktyczne spadochrony desantowe, co jak widać nie wpłynęło ujemnie na pokazanie wysokiej klasy naszych instruktorów.



Aktualności z WOSS Oleśnica



W Spadochronowych Mistrzostwach Polski w celności lądowania, które odbyły się w sierpniu w Inowrocławiu drużyna WOSS Oleśnica w składzie chor. Zdzisław Caban, chor. Dariusz Kapela i st. kpr. Piotr Ksepko zdobyła złoty medal w konkurencji grupowej na celność lądowania. W konkurencji indywidualnej zwyciężył Zdzisław Caban a Piotr Ksepko zajął II miejsce.



W dniach 4-9 września 2001 roku w Nowym Targu odbyły się 45 Spadochronowe Mistrzostwa Polski Seniorów i 28 Mistrzostwa Juniorów. W obu imprezach wzięła udział reprezentacja WOSS Oleśnica. Niestety pogoda nie pozwoliła rozegrać wszystkich konkurencji. Nie rozegrano akrobacji indywidualnej a w niej zawodnicy WOSS od lat zwyciężali w doskonałym stylu. Po rozegranych kolejkach skoków celnościowych seniorzy WOSS zajęli III miejsce. Również st. chor. Andrzej Lamch w konkurencji indywidualnej uplasował się na III miejscu.

Zdecydowanie w Mistrzostwach dominowali juniorzy WOSS, zdobywając wszystko co było do wzięcia.

I m zajął st.szer. Łukasz Kempys
 II m zajął st.szer. Piotr Świeboda
 III m zajął st. szer. Grzegorz Zajęc.

Zawodnicy oleśnickiego Ośrodka Spadochronowego wzięli także udział w Strefowych Zawodach Spadochronowych CISM w Ruki na Litwie. Był to ostatni egzamin zawodników i trenerów przed zbliżającymi się Mistrzostwami Świata CISM w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. W zawodach na Litwie reprezentację stanowił II Zespół Ośrodka. Indywidualnie w celności lądowania st. kpr. Paweł Zgierski wywalczył II miejsce. Drużynowo zespół polski uplasował się również na II miejscu. W konkurencji Relativ Work / akrobacji zespołowej / drużyna zajęła III miejsce. W klasyfikacji generalnej ekipa polska wywalczyła II miejsce.



Reprezentacja Wojska Polskiego na Mistrzostwa Świata w skład której wchodzi większość naszych zawodników, przygotowywała się w Oleśnicy pod okiem trenerów: mjr. Mariusza Puchały, kpt. Krzysztofa Szopińskiego, oraz st. chor. Mirosława Rapity. Nad całością przedsięwzięcia czuwał Komendant Ośrodka ppłk. Ryszard Olszowy, który zapewnił kadrze doskonałe warunki treningowe i bytowe. Mamy nadzieję, że reprezentacja Wojska Polskiego, o ile nie powtórzy wyniku z ubiegłego roku to przynajmniej zajmie wysokie miejsce, czego im serdecznie życzymy.

Na Mistrzostwa Świata do Dubaju wyjechała reprezentacja w składzie: Piotr Augustyniak, Dariusz Kapela, Piotr Ksepko, Andrzej Lamch i Stanisław Stępiński /kamerzysta/ - wszyscy WOSS Oleśnica, oraz Mikołaj Marczyk z WKS Wawel. Kierownikiem ekipy jest ppłk Mirosław Sobielski, trenerem – mjr. Mariusz Puchała a sędzią - ppłk. Ryszard Olszowy.

Materiał przygotował Robert Koziol



Aktualności sekcji spadochronowej Aeroklubu Wrocławskiego

W dniach 30 czerwca 1 lipca rozegrane zostały IV Bystrzyckie Zawody Spadochronowe, zorganizowane przez Gminę Bystrzycy Kłodzkiej i Aeroklub Wrocławski, oraz Schronisko „SZAROTKA” w Lasówce. W zawodach tych drużyna Aeroklubu Wrocławskiego sponsorowana przez firmę EKO-PRAK pod nazwą AUTO GAZ zajęła II miejsce w składzie Andrzej Nalepa, Zbigniew Matczuk i Iwona Łuszcz.

W zawodach O Puchar Jesenika rozgrywanych w dniach 5-7 lipca w Šumperku (Czechy) drużyna AUTO-GAZ w składzie Andrzej Nalepa, Jacek Brzeziński i Zbigniew Matczuk zajęła również II miejsce, a jej zawodnik Andrzej Nalepa III miejsce indywidualnie.

W dniach 21-22 lipca w Ostrowie Wlkp. podczas Ogólnopolskich Zawodów Spadochronowych drużyna aeroklubu pod nazwą GALL-ICM w składzie Andrzej Nalepa, Zbigniew Matczuk i Janusz Łykowski zajęła III miejsce, a jej zawodnik Andrzej Nalepa również III miejsce.



W dniach 10-12 sierpnia w Brnie podczas Zawodów Spadochronowych o Puchar Brna (Czechy) drużyna aeroklubu pod nazwą GALL-ICM w składzie Andrzej Nalepa, Zbigniew Matczuk i Janusz Łykowski zajęła IV miejsce na 22 drużyny.



W dniach 17-19 sierpnia w Kielcach w czasie XX Międzynarodowych Świętokrzyskich Zawodów Spadochronowych i V Zawodów PARA-RURA drużyna aeroklubu jako GALL-ICM w składzie Andrzej Nalepa, Zbigniew Matczuk i Józef Marczyński zajęła III miejsce, a jej zawodnik Andrzej Nalepa także III miejsce indywidualnie. W zawodach PARA-RURA Zbigniew Matczuk zajął IV miejsce.

W dniach 30 VIII – 1 IX zawodnicy aeroklubu w składzie Janusz Łykowski, Andrzej Nalepa i Zbigniew Matczuk brali udział w Mistrzostwach P.O.P.S.(Parachutist Over Phourty Society) w Holandii rozgrywanych w Hoogetveen gdzie zajęli drużynowo IV miejsce, a Andrzej Nalepa w konkurencji HIT&ROCK II miejsce.

W dniach 22-23 września w Jeleniej Górze rozegrane zostały I Mistrzostwa Polski P.O.P.S., zorganizowane przez Aeroklub Jeleniogórski oraz Sekcję Spadochronową AWr.

Drużyna Aeroklubu Wrocławskiego w składzie Andrzej Nalepa, Zbigniew Matczuk i Witold Ciba pod nazwą GALL-ICM zajęła III miejsce, a zawodnicy Andrzej Nalepa, Zbigniew Matczuk zajęli odpowiednio II i IV miejsce w klasyfikacji indywidualnej.

W dniu 20 października odbyły się walne wybory w sekcji spadochronowej AWr, w wyniku których na kolejną kadencję został wybrany zarząd w składzie **Zbigniew Matczuk** - przewodniczący, **Jacek Brzeziński** vice - przewodniczący a zarazem sekretarz i **Janusz Łykowski** skarbnik.

W dniach 1-2 grudnia zostaną rozegrane na lotnisku aeroklubu Wrocławskiego XVIII Mikołajkowe Mistrzostwa Wrocławia w konkurencji celności lądowania, a także po raz pierwszy w Polsce zostanie przeprowadzona klasyfikacja celności lądowania na spadochronach „szybkich”, na które wszystkich kibiców serdecznie zapraszamy.

*Sporządził : Przewodniczący Sekcji Spadochronowej AWr
Zbigniew Matczuk*



Janusz Łykowski o swoim jubileuszowym skoku na wrocławski Rynek

O skoku na Rynek marzyłem od dawna. Planowałem go w 1994 r. z okazji 2500 skoku, ale pomysł nie zyskał poparcia władz Aeroklubu, mimo pozytywnej opinii Edka Ligockiego. Trzeba było poczekać na inną okazję. I okazja się znalazła, kolejny jubileusz - 3000 skok. Poczyniłem wstępne kroki rozpoczynając od Zarządu Aeroklubu. Z pismem polecającym udałem się do Wydziału Kultury i Sportu. Kierownikowi Wydziału panu Jerzemu Bocheńskiemu pomysł się spodobał i uzyskałem wstępną zgodę. Ale to dopiero początek



Jubilat Janusz Łykowski nad dachami Placu Solnego

dłuższej drogi, którą pokonywali Zbyszek Matczuk z Jackiem Brzezińskim, aby uzyskać zgody różnych Urzędów i Władz Samorządowych. No i jest zgoda. Skok umiejscowiono w czasie Święta Wrocławia w dniu 14 czerwca 1998 r. Przed skokiem jedziemy do Rynku, gdzie Jacek dokładnie omawia warunki meteo, miejsce lądowania na Placu Gołębim, kierunek podejścia, sposoby zabezpieczenia skoku i dużo innych szczegółów. Wieje słaby wiatr, podejście do lądowania od Placu Solnego. Do skoku Jacek wytypował 10 osób, które swoimi umiejętnościami gwarantowały lądowanie w oznaczonym miejscu. Są to Zbyszek Matczuk, Józek Marczyński, Bracia Wejkszniowie, małżeństwo Gierczakowie z Jeleniej Góry, Władek Koźmiński, Andrzej Nalepa, Jacek Brzeziński i ja. Policja i Straż Miejska zabezpieczały miejsce lądowania, wszystko było dopięte na ostatni guzik. Nawet uzyskałem zezwolenie od Straży Miejskiej na picie alkoholu w miejscu publicznym, gdyż butelka szampana miała być wypita pod pomnikiem Fredry. Pojechaliliśmy z powrotem na lotnisko, jeszcze odprawa, omówienie skoku, ustalenie kolejności wyskoku i można iść do samolotu.

Na pokładzie mieliśmy dwóch fotoreporterów, zaś na ziemi z aparatami czekała Krysia Pączkowska, reporterzy prasowi, radiowi i telewizyjni. Jednym słowem impreza całą gębą, nic lepszego nie mogłem sobie wymarzyć. Lecimy, a to już prawie pewne, że wyskoczmy.

Ale skok jest dopiero pewny, gdy jesteś za drzwiami samolotu. Nie ma żadnych niespodzianek i już jesteśmy nad Rynkiem. Różne myśli przychodzą mi do głowy, ale na pierwszym miejscu to bardzo chcę, żeby spadochron główny SW-12 otworzył się bezproblemowo, bo jak sobie pomyślałem o lądowaniu na Minorze w śródmieściu to dreszcz mnie przenika. Ale główny otworzył się normalnie no i wiszę nad miastem w okolicy ulicy Grodzkiej nad Odrą.



Widok jest niepowtarzalny, te szpiczaste dachy, labirynty wąskich uliczek, a Rynek jest taki mały. Przelatuję nad wieżą Kościoła Garnizonowego, aż korci, żeby oblecieć ją dookoła, ale potem będzie za mało wysokości, żeby dolecieć nad Plac Solny bo tam jest podejście do lądowania. Buduję klasyczną rundę, stoję na prostej i korygując hamulcami opadanie zbliżam się do Placu Gołębiego. Porządek jest idealny, plac pusty, a dookoła ogrodzenia mnóstwo ludzi, bo to niedziela, piękna pogoda, na estradzie występy, jednym słowem piknik.

Przed moim lądowaniem reporterów poinformowano, że teraz będzie lądował jubilat, no i się zaczęło. Wywiady, kwiaty, życzenia i jak zwykle pytania jakie to uczucie gdy skacze się z samolotu. Potem zaproszono wszystkich skoczków na estradę, gdzie wręczono nam puchary i dyplomy.

Ja otrzymałem piękny puchar z dedykacją od Prezydenta Wrocławia, ale nie wręczał mi go Prezydent, bo go nie było we Wrocławiu, tylko Kierownik Wydziału Kultury i Sportu pan Jerzy Bocheński. To dzięki jego poparciu skok do Rynku mógł się odbyć. Po oficjalnych uroczystościach cały wylot udał się pod pomnik Fredry gdzie Krysia zrobiła nam pamiątkowe zdjęcia, wypiliśmy trzylitrowego szampana a Krysia z Władkiem kazali mi wykonać skłon, złapać się za kostki i na oczach wszystkich złali mi dupę. Pod pomnikiem Fredry Jasiu Matuszewski robił za podczaszego i głównego wodzireja.

Na koniec Pan Jan zaprosił nas do swojej restauracji na lampkę wina.



Po lądowaniu na Placu Gołębim





JANUSZ ŁYKOWSKI – pierwsze lata w spadochroniarstwie

Był rok 1953. Pobierałem nauki w Technikum Budowy Maszyn Elektrycznych przy ul. Mogileńskiej (później przemianowanej na Młodych Techników) we Wrocławiu. W jesieni przyszedł do szkoły instruktor spadochronowy Waldemar Bołotowicz i w auli odbyła się pogadanka o spadochroniarstwie. W tym czasie mój starszy brat był w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Na pierwszym roku wykonał obowiązkowe trzy skoki ze spadochronem i pisał mi w liście, że jest to coś wspaniałego. Wrażenie nie da się opisać. Do wojska się nie wybierałem, ale jak stwarzała się okazja żeby skakać w cywilu to czemu nie? Postanowiłem pójść na teoretyczny kurs, który prowadził Waldemar Bołotowicz w sali Gwardii przy ul. Nowotki (obecnie Krupnicza), ukończyłem kurs, pozdawałem egzaminy, ale na skoki trzeba było poczekać do wakacji. Pierwsze skoki wykonywało się w Nowym Targu, gdzie też pojechałem w lipcu 1953 r. Przeszliśmy szkolenie naziemne i pod koniec turnusu skoki. I tu tragedia, mam za duże tętno (ze strachu) i lekarz nie dopuszcza mnie do skoku. Ale dano mi szansę. Pozostałem na drugi turnus i na początku drugiego turnusu tętno się uspokoiło mogłem więc skakać. Pierwszy skok przypominam sobie dokładnie, choć minęło już prawie pół wieku. Oczywiście skakaliśmy z CSS-13, samolotu zbudowanego na licencji radzieckiej PO-2. W CSS-13 skoczek siedział w pierwszej kabynie, pilot w drugiej. Na komendę pilota należało wyjść na skrzydło, ustawić się przy kabynie pilota twarzą do ogona i na jego komendę oddzielić się od samolotu. Na ziemi czekało kilka grup kandydatów na skoczków ubranych w spadochrony i samoloty po kolei zabierały ich w powietrze. Zdarzało się, że samolot wracał z niedoszłym skoczkiem na ziemię i taki delikwent opuszczał kurs. Postanowiłem sobie, że mnie coś takiego na pewno nie spotka. Jak bym mógł spojrzeć bratu w oczy. No i zaczęło się. Samolot podkołował, z ciężkim ST-1 wgramoliłem się na skrzydło i w górę. Samolot wystartował, pierwszy raz w życiu lecę samolotem. Nabieramy wysokość, a ja patrzę na wysokościomierz i liczę sekundy, kiedy strzałka dojdzie do 600 m. bo z takiej wysokości skakaliśmy. Wreszcie jest wysokość, pilot ujmuje gaz, co dla skoczka było komendą wyjścia z kabiny. Staję na skrzydle, podchodzę do kabiny pilota. Pamiętam, że bałem się bardzo, ale jeszcze w trakcie naboru wysokości postanowiłem sobie, że muszę wyskoczyć. Komenda SKOK! Wyskoczyłem, przez moment nie wiedziałem co się zemną dzieje i nagle szarpnięcie. Podnoszę głowę do góry i ulga – biała czasza nad głową prawidłowo otwarta. I szalona radość. Dokonałem czegoś wielkiego. Może komuś wydać się to śmieszne ale byłem bardzo dumny z siebie. Następne dwa skoki wykonałem z wysokości 500 m ale już bez takiego lęku jak przy pierwszym. Po trzech skokach wyjechałem z



Autor artykułu (z lewej) – Marysia Żak i Tadeusz Babiarz

Nowego Targu, gdyż tam wykonywało się tylko 3 skoki a dalsze w aeroklubach macierzystych.



Podczas Mistrzostw Polski w 1954 r.

spadochronie dwa skoki, przed dalszymi wybroniłem się. Często skakaliśmy na siedzeniowych spadochronach ratowniczych PŁ-45, pierwszy skok wykonałem na nim mając na koncie 31 skoków. Nie wiele brakowało, a w 34 skoku zakończyłbym karierę lotniczą. Wyskoczyłem z wysokości 1400 m. ze spadochronem PŁ-45, wpadłem w płaski korkociąg i otworzyłem spadochron po około 28 sek. Zostałem zawieszony i dalsze skoki zależały od uznania instruktora. Widocznie dobrze mi z oczu patrzyło bo Bołotowicz pozwolił mi skakać dalej.

W roku 1954 mając 41 skoków startowałem w I Spadochronowych Mistrzostwach Polski. W jednym ze skoków w konkurencji celnościowej musiałem otwierać spadochron zapasowy. Pomiar dokonywano tyczką dwumetrową, jaką się odmierza pola a średnica koła wynosiła 150 m. Ale wracając do skoków we Wrocławiu. Rzadko się zdarzało, żeby w momencie skoku samolot leciał poziomo i prosto. Skakaliśmy z różnych figur akrobacji, jak spirala, zakręt, ześlizg, nurkowanie. Wysokości były niewielkie a jeden skok ze spirali mam z wysokości 400 m. oczywiście z 3 sek. opóźnieniem. Skacząc na opóźnienia trzeba było odliczać sekundy, co przy większych było bardzo uciążliwe. Stoperów praktycznie nie mieliśmy i trzeba było znaleźć jakieś rozwiązanie. Był w spadochroniarni radziecki półautomat PPD-2, który posiadał tylko mechanizm czasowy, ale do zabezpieczania otwarcia się nie nadawał, gdyż nie posiadał odpowiednich końcówek. Wpadłem na pomysł, żeby wykorzystać dźwięk pracującego mechanizmu czasowego. Odkręcało się bowden z linką, na to miejsce nakładało się rurkę gumową, zaś drugi koniec mocowało się w pilotce za pomocą blaszki z przylutowaną rurką, jaką używano w szkoleniu samolotowym do porozumiewania się między instruktorem a uczniem w samolocie CSS-13. Stojąc na skrzydle odbezpieczało się automat, zegar zaczął pracować co doskonale było słychać przez rurkę, i

We Wrocławiu wykonałem jeszcze trzy skoki na linę i 9 września 1953 wykonałem swój siódmy skok, a pierwszy na wolne otwarcie. Skok ten również głęboko przeżyłem, gdyż skoczek musiał sam otworzyć spadochron i nie miał żadnego urządzenia zabezpieczającego. Dlatego sposób oddzielenia się od samolotu różnił się od obecnego. Stojąc na skrzydle CSS-13 skoczek ujmował uchwyt wyzwalający i z ręką na uchwycie oddzielał się od samolotu. Po odliczeniu trzech sekund bez względu na pozycję otwierał spadochron. Spadochron ST-1, na którym skakaliśmy był okrągły, jedwabny i bez osłony. Otwierał się bardzo szybko, zaś skoczkowie bardzo często mieli poobcierane do krwi szyję lub twarz o taśmy nośne. Skoki odbywały się również wcześniej rano w dni powszednie, to nieraz do szkoły jechałem pooklejany plastrami, ale każdy był zadowolony, że może skakać. A już horrorem był skok na spadochronie LL-8, był to spadochron stilonowy, adoptowany z angielskiego spadochronu ratowniczego, otwierał się momentalnie a skoczek odczuwał to bardzo boleśnie często lądując ociekający krwią. Mam na tym

następowało oddzielenie się od samolotu. Zegar pracował taką ilość sekund, na jaką był ustawiony i po jego zamiknięciu następował trzask pracującej sprężyny. Był to sygnał dla skoczka, że upłynęła nakazana ilość sekund i należy otwierać spadochron. Urządzenie toporne, ale bardzo przydatne.

W roku 1955 uzyskałem uprawnienia instruktora III kl. i mając 70 skoków pojechałem do Mirosławic na skoki z uczestnikami samolotowego kursu instruktorskiego. Kursanci zdobywali uprawnienia do wyrzucania skoczków, ja zaś miałem okazję do poskakania. I wpadłem na genialny pomysł. W Programie Szkolenia Spadochronowego były skoki z korkociągu i z pętli oczywiście z CSS-13. Pokazałem Komendantowi CWL Mieczysławowi Rybakowi program z prośbą o zezwolenie na wykonanie skoków z korkociągu i z pętli. Zezwolenie takie otrzymałem, gdyż formalnie było wszystko w porządku i pierwszy skok z korkociągu wykonałem z wysokości 1000 m. z 5-cio sekundowym opóźnieniem. Pilotem wywożącym był Ruczkowski, który potem zginął w katastrofie nad Pilmetem. Przyznam, że do tych skoków podchodziłem bardzo ostrożnie i z dużym respektem, gdyż słyszałem że ktoś z doświadczalnych skoczków z Warszawy skakał z korkociągu i oberwał skrzydłem. Ale jak rozkręciłem sprawę to nie wypadało się wycofać. Polecieliśmy. Przed wprowadzeniem samolotu do korkociągu wyszedłem na skrzydło, klęknąłem koło kabiny pilota i weszliśmy w korkociąg. Siła odśrodkowa była tak duża, że wprost położyła mnie na skrzydle tak że oddzielenie od samolotu polegało na ześlizgnięciu z krawędzi spływu. Skuliłem się w kłębek i czekałem czy w coś nie uderzę. Wszystko było w porządku więc po kilku sekundach



Przed skokiem z „Gawrona”, od lewej Wojciech Soleżyński, Janusz Łykowski i Marcin-Jaxa Rożen

otworzyłem spadochron. Widzowie na ziemi opowiadali, że jak samolot wszedł w korkociąg to ja wyleciałem z niego jak piłeczka. Wykonałem jeszcze dwa skoki z korkociągu z innymi pilotami, wszystkie udane. No i przyszedł czas na skok z pętli. To już było coś poważniejszego. Najbardziej bałem się spotkania ze śmigłem przy zamykaniu pętli, gdyż przy prawidłowo wykonanej pętli mogło się to zdarzyć. Uzgodniliśmy z pilotem, że po moim wyskoku zejdzie z kierunku i wtedy przelecimy obok siebie.

Tak się też stało i po wyskoku z

drugiej kabiny bezpiecznie otworzyłem spadochron. W sumie wykonałem 3 skoki z pętli i 3 skoki z korkociągu. We Wrocławiu o takich skokach to mogłem sobie tylko pomarzyć.

W tym czasie Wrocław był bardzo silnym ośrodkiem spadochronowym. Było dwóch instruktorów, kilkoro kadrowiczów i bardzo dużo skakaliśmy na celność lądowania. Dużo jeździliśmy za granicę na zawody, najczęściej do Krajów Demokracji Ludowej. W roku 1967 wykonałem pierwszy skok na spadochronie PTCH- 6,

parametrami był on zbliżony do współczesnego SW-5. Na tym spadochronie dwukrotnie wygrałem Mistrzostwa Wrocławia na celność lądowania i ustanowiłem 4 rekordy Polski w skokach grupowych na celność lądowania. Trudno pisać o wszystkich zawodach, ale jedne warto przybliżyć. W sierpniu 1976 r. mieliśmy obóz w Oleśnicy. W trakcie obozu miałem jechać do Brna na Puchar targów Brneńskich, i pech chciał, że w ostatnim skoku przed wyjazdem pękła mi linka centralna w PTCH-8. Rozpacz, bo nie zdążę jej naprawić a

zapasowej nie mam. Powiedziałem sobie że spadochron jest czeski i jadę na zawody do Czech to może mi linkę dadzą. I wymienili. A na dodatek to te zawody wygrałem. Tak siedzę i przeglądam dziennik skoków. Patrę ile jest skoków, które utkwily w pamięci, ale nie sposób ich opisać, bo przerastałoby to ramy poświęcone wspomnieniom. A teraz trochę na wesoło i nie o skokach. Chodząc do technikum mechanicznego mieliśmy czapki na wzór studenckich, tylko czarne. Gdy pracowałem na lotnisku czapka z technikum mi pozostała, i chociaż zęb czasu nadgryzł jej daszek, tkanina straciła czerń, ale byłem do niej bardzo przywiązany. W przeciwieństwie do Waldka Bołotowicza, który nie mógł na nią patrzeć. W marcu 1955 roku byłem na kursie doskonalącym dla instruktorów w Nowym Targu. Pewnego dnia pojechaliśmy na wycieczkę do Zakopanego. Jechaliśmy odkrytym samochodem ZIS 5, było nas kilkunastu, samochód nie miał ławek, a marzec w górach to jeszcze zima. Wracając z Zakopanego nagły podmuch wiatru zerwał mi czapkę, która wylądowała na szosie. Mój kolega Bołotowicz wprost podskakiwał z radości, bo nasz ZIS pojechał dalej i wreszcie czapka przepadła. Około 100 m. za nami jechał samochód osobowy i ku mojej radości ktoś z niego wysiadł, podniósł czapkę i samochód pojechał dalej. Pojechał dalej, ale nas wyprzedził, kierowca wysiadł, zatrzymał nasz samochód i podał mi czapkę. Waldek był niepokieszony. Po powrocie do



Autor artykułu, zdjęcie współczesne

Wrocławia czapka została uroczyście spalona. W roku 1955 zostałem powołany do odbycia zasadniczej służby wojskowej i dostałem przydział do Dębina. Po komisji kwalifikacyjnej skierowano mnie na kurs strzelców radiotelegrafistów i po jego ukończeniu miałem latać na bombowcach odrzutowych IŁ-28. W trakcie kursu w Dęblinie było kilka katastrof Iłów i bez entuzjazmu czekałem na przydział do pułku bojowego. Ale w między czasie zwolniło się miejsce w spadochroniarni, ja zaś miałem ponad 140 skoków z aeroklubu i zostałem ściągnięty jako układacz. Na lotnisku szkolnym w Ułężu miałem jak u Pana Boga za piecem. Żadnych służb, wart czy innych obowiązków bo zawsze miałem spadochrony do przekładania. Skakałem tam z samolotu Li-2, radzieckiej wersji Dakoty. Od 1957, gdy wyszedłem z wojska do roku 1963 miałem przerwę w skokach. Poszedłem do pracy do drukarni, zająłem się sędziowaniem siatkówki, gdzie sędziowałem I ligę. Ale do skoków ciągnęło. 22 lipca 1963 r. w Jeleniej Górze wykonałem skok egzaminacyjny i po otrzymaniu licencji rozpocząłem intensywne skakanie. W tym czasie skakaliśmy z Gawrona, a w sierpniu 64 r. pierwsze skoki z AN-2. W sierpniu 64 r. ustanowiłem grupowy rekord Polski wynikiem 4.68 m. Przy obecnych wynikach to ten rekord wydaje się śmieszny, ale proszę pomyśleć, że skakaliśmy na spadochronie z jedną szczeliną napędzającą, a jej skuteczność porównać można z napędem obecnego spadochronu zapasowego Minor. A nawet zdarzyło mi się zrobić centro, z tym że miało ono 10 cm. średnicy. Przeglądam dziennik skoków i myślę ile było skoków, które dopiero teraz odżywają, gdy przeczyta się o nich w dzienniku. Nie sposób o wszystkich napisać, gdyż objętość wspomnień wykraczała by poza ramy biuletynu, gdzie są na pewno artykuły bardziej ciekawe, a ja tu się rozwodzę nad prehistorią.

Janusz Łykowski



Z własnych wspomnień o Harcerskim Szczepie Lotniczym „Błyskawica” na Pilczycach

Dziś opowiem Wam o powstaniu i pierwszych latach działalności Harcerskiego Szczepu Lotniczego „Błyskawica”, który wykształcił takich mistrzów spadochroniarstwa jak: Edward Ligocki, Ryszard Kuś, Ryszard Olszowy i inni.

Wiosną 1954 r. w osiedlu Wrocławia na Pilczycach w Szkole Podstawowej nr 19 przy ul. Koszykarskiej, jeden z byłych jej uczniów – Tadeusz Kłos – stworzył mały zespół modelarzy, otrzymując na modelarnię jedno z nieczynnych wejść do szkoły – przedsionek. Zespół skupiał stan zastępu harcerskiego. W tym samym czasie przy ul. Murarskiej 31 mieszkał Ryszard Komorowski, syn przedwojennego oficera lotnictwa. Ryszard Komorowski będąc pracownikiem Ligi Przyjaciół Żołnierza we Wrocławiu dopomógł w przekształceniu zespołu w Koło Ligi Przyjaciół Żołnierza i modelarnię lotniczą tej organizacji. Zespół latem powiększył się do około pięćdziesięciu członków. Modelarze wykonywali w tym czasie modele szybowców szkolnych typu ABC konstrukcji Stefana Różyckiego (seniora).



Druh Ryszard Komorowski

Lata 1954 – 1956 były okresem dużego ograniczenia korzystania ze sprzętu lotniczego. W tym czasie wstęp na lotnisko sportowe Pilczyce był wzbroniony, wobec czego modelarze oblatywali modele na polach stąbłowickich w pobliżu Pilczyc a zawody organizowano na Polu Marsowym lub na lotnisku Długa Wieś. Jeszcze w 1954 r. Ryszard Komorowski i Tadeusz Kłos zastosowali w kole modelarskim system harcerski (ZHP). Czyniono to na własną odpowiedzialność, gdyż oficjalnie w szkole istniała organizacja tzw. OH (Organizacja Harcerska).



Druhowie lotniczego szczepu „Błyskawica”

Koło podzielono na dwie grupy, grupy na eskadry, a te ostatnie na klucze. Na czele stali dowódcy grup, dowódcy eskadr i dowódcy kluczy. Był to system zbliżony do dawnego ZHP. Do programu działalności koła wprowadzono również terenoznastwo, wycieczki, biwaki, gry terenowe a nawet załatwiono dla wszystkich uczestników mundurki – bluzy stalowe, otrzymane z Aeroklubu Wrocławskiego. Wprowadzono na własną odpowiedzialność odpowiednie dystynkcje noszone na

kołnierzu. Na błękitnym tle oprócz skrzydełek lotniczych była: 1 belka – modelarz, 2 belki – st. modelarz, 1 gwiazdka – d-ca klucza, 2 gwiazdki – d-ca eskadry, 3 gwiazdki – d-ca grupy (później dywizjonu). Zespół modelarzy powiększył się do 65 członków. W tym czasie należało do niego szereg znanych po latach lotników jak: Edward Ligocki, Ryszard Kuś i inni. W drugiej połowie 1956 roku zaczęło działać prawie oficjalnie, ponieważ od wielu miesięcy toczyły się dyskusje na temat zmiany struktury OH. W październiku 1956 r. wprowadzono czarne chusty harcerskie z szachownicą lotniczą oraz sznury harcerskie. Z Komendy Hufca Wrocławskiego zespół (drużyna) otrzymał numer „9”. Przyjęto nazwę

„Dywizjonu 303”, taką jaką miało kółko modelarskie. Dużym przeżyciem w tym czasie było spotkanie z byłym członkiem Dywizjonu 303 p. Janem Malinowskim. Harcerze z wielkim zaciekawieniem słuchali opowiadań pilota o wielkich, bohaterskich czynach Polaków z dywizjonów lotniczych w walkach powietrznych nad Wielką Brytanią.

Tak zaczęło się prawdziwe harcerstwo i początek szczepu „Błyskawica” powstałego w roku 1957. W tym roku drużyna (szczep) otrzymała piękne pomieszczenie w szkole podstawowej nr 19, w piwnicy, gdzie urządzono piękną harcówkę w formie jaskini – groty a przez nią przechodziło się do pracowni modelarskiej. Zwiększono liczbę biwaków, rozpoczęto szkolenie funkcyjnych. Nie tak łatwo było dostać się do drużyny. Druh Komorowski mówił:

Chcesz, bracie należeć do drużyny? Dobrze!

Chcesz być kiedyś lotnikiem? Jeszcze lepiej!!!

I tak zaczynała się próba na kandydata. Najpierw 10 skoków z kilkudziesięciometrowej wieży spadochronowej. Przedtem badanie u lekarza, zezwolenie rodziców i dzienniczek szkolny. Niech tylko znajdzie się tam słaby stopień, szczególnie z matematyki lub fizyki, nic z chęci! Drużynowy jest twardy jak skała – trzeba podciągać się w nauce. Instruktorzy Komorowski i Kłós zwracali też dużą uwagę na wychowanie fizyczne – modelarze pilczyccy z zapalem zdobywali odznaki BSPO (Bądź Sprawny do Pracy i Obrony).



Autor z Ryszardem Komorowskim

W roku 1958 został wyszkolony na szybowcach typu ABC we Wrocławiu pierwszy zastęp harcerski zastępowego dh. Waldemara Świerkowskiego. Latem zorganizowano pierwszy obóz harcerski w Powidzu koło Gniezna. Do dziś pamiętam wizytę na lotnisku wojskowym w Powidzu. Były to pierwsze lata działalności Szczepu, mało znane. Do napisania o latach następnych zachęcam Edka Ligockiego, Witolda Kesonias, Ryszarda Kusia, Izidora Popika (Gronowskiego), Janusza Gawłowskiego, Kazimierza Gaślowskiego, Eugeniusza Szumiejki, Ryszarda Miszkurę oraz tych wszystkich, którzy zetknęli się z Harcerskim Szczepem Lotniczym „Błyskawica”. Zaś harcmistrzowi Ryszardowi Komorowskiemu poświęcę następny swój artykuł.

Zbigniew Weber

Członek szczepu od 1956 r. Harcerz Orli i
Podharcmistrz ZHP, Instruktor modelarstwa lotniczego,
Skoczek spadochronowy I klasy.



Czas wspomnień

Przyszedłem na świat w czas wojny 10.07.1941 r. w malowniczej miejscowości położonej wśród łąk, lasów i wody. Tam spędziłem radosne dzieciństwo. Odchowany na pszennej Ziemi Kaliskiej zdrowy i ciekawy świata, zostałem zabrany (jako 10 – letni chłopak) przez moich rodziców do Wrocławia.

Moim wielkim marzeniem było zobaczyć miasto. Nie przypuszczałem, że zobaczę miasto.

zrujnowane, okaleczone przez wojnę. Wolno adaptowałem się w nowym środowisku, w

którym przyszło mi żyć. W mojej pamięci wciąż pozostawały obrazy malowniczej wsi i pięknej natury z jej polami, lasami, ptactwem i całym jej bogactwem.

We Wrocławiu zamieszkaliśmy w robotniczej dzielnicy Pilczyce. Było tam kilka ulic i ocalałe, jednorodzinne poniemieckie domki. W jednym z nich przyszło mi spędzić kilka lat. Edukację wznowiłem w szkole podstawowej nr 19. Któregoś dnia na jednej z przerw, odkryłem pomieszczenie, w którym mieściła się modelarnia. Moja wyobraźnia dostała szamotania. Już wiedziałem, że będę te piękne modele dotykał i pewnie budował.

Modelarnię prowadził druh Ryszard Komorowski. Oczywiście, kiedy za jego sprawą powstała drużyna harcerska, wstąpiłem w jej szeregi i przez lata w tym środowisku, wśród modeli, biwaków i obozów kształtowała się moja osobowość.

Jako młody człowiek przejawiałem dużą aktywność sportową. Grałem w piłkę ręczną, później w nożną, za namową moich kolegów. Pech dla nich, że treningi piłki nożnej odbywały się na boisku sąsiadującym z gądowskim lotniskiem. Moja dusza uciekała z chęci do gry w obszar przestworzy. Zbyt często zadzierałem głowę do góry obserwując przelatujące samoloty i szybowce. Pamiętam, kiedy pierwszy raz oglądałem z daleka skoki spadochronowe, zazdrościłem skoczkom ich odwagi. W moim odczuciu byli to prawdziwi bohaterowie.

Podczas kolejnego podpatrywania skoków, siedząc na skraju lotniska, jeden ze skoczków otworzył swój spadochron bliżej mnie. Jego biała czasza otworzyła się z hukiem. Skoczek wymanewrował bliżej startu, natomiast osłona upadła w pobliżu mojego stanowiska obserwacyjnego a ja miałem już gotowy plan w głowie. Kiedy opadnie osłona, podniosę ją i zaniosę skoczkom. Wtedy oni pozwolą mi zostać na starcie a ja będę mógł bliżej poznać spadochroniarzy. Jakiż byłem naiwny. Ściskając pod pachą dziwnie pachnącą osłonę, dotarłem do bramy lotniska. Tam czekał na mnie stróż, który jednym głośnym warknięciem „dawaj to” zabrał mi osłonę i wszelkie nadzieje na wymarzone spotkanie przeistoczyły się w wielkie rozczarowanie.

Upłynęło kilka lat od tamtej chwili, kiedy już legalnie przychodziłem na lotnisko, ale... do modelarni harcerskiej. Stałem się instruktorem modelarstwa z dużym zasobem wiedzy o lotnictwie. Incydent ze stróżem nie zraził mnie na tyle, bym przestał interesować się skokami. Kiedy usłyszałem znajomy warkot silnika „pociaka”, biegłem na obrzeże lotniska by obserwować jego mozolne pokonywanie wysokości i skoki. Szybko stałem się znawcą tego karkołomnego sportu. Rozpoznawałem spadochrony okrągłe i kwadratowe. Uszyte z perkalu lub jedwabiu. Te jedwabne głośno strzelały podczas otwierania się. Znałem sylwetki poszczególnych skoczków i ich nazwiska. Ten co spada „jaskółką” to Bołotowicz. Szybko pędzi do ziemi i głośno otwiera się jego spadochron. Ten co wygląda jak rozdeptana żaba to Czyż. Obaj skaczą przeważnie wieczorem, kiedy nastaje szczególna cisza – nie słychać ptaków i odgłosów miasta. Samolot wzlatuje tak wysoko, że staje się zupełnie maleńki a sylwetki skoczka prawie nie widać. Z czasem jednak powiększa się z każdą sekundą pędząc ku ziemi, aby w ostatniej chwili z trzaskiem otworzyć spadochron, Wreszcie nastąpił ten dzień. Skończyłem 18 wiosen i wtedy zaproponowano mi uczestnictwo w kursie spadochronowym. Bardzo nieśmiało odpowiedziałem „tak” – żeby czegoś nie popsuć, żeby się tylko nie rozmyślili. Czy na pewno miały się ziścić marzenia chłopca?

Napisałem podanie do Aeroklubu Wrocławskiego tak, jak kazali. Był to początek lipca 1959 roku. Wszelki spokój zniknął. Nastąpiło wielkie podniecenie. Będę skakał ze spadochronem. Ale, jest jeszcze jedna przeszkoda. Trzeba przejść jeszcze bardzo szczegółowe badania w Głównym Ośrodku Badań Lotniczych, gdzie kandydatów oceniają bardzo surowo. Z duszą na ramieniu, wykąpany jak do komunii, idę w wyznaczony dzień poddać swoje ciało i umysł badaniom o przydatności do szkolenia lotniczego. Lata spędzone na kaliskiej, przeniejczyj ziemi , zjedzeniu wielu chlebów i wypicie tyłuż skobków mleka, uczyniły mnie zdrowym i zdolnym do szkolenia lotniczego. Taki był werdykt komisji.

Wkrótce zaczęło się szkolenie. Jest trochę nauki, ale to wszystko niezwykle ciekawe. Samo wchodzi do głowy, nie to co w szkole. Jest sporo ćwiczeń a instruktorzy przestrzegają, że trzeba w stopniu doskonałym opanować wszystkie czynności związane ze skokiem. Przecież najważniejsze jest bezpieczeństwo. Uczymy się szybko a pogoda dopisuje. Ćwiczymy lądowanie, skręty, gaszenie czaszy, zajmowanie miejsca w kabinie, wychodzenie na skrzydło, oddzielanie się od samolotu no i odliczanie sekund o czym absolutnie nie wolno zapomnieć. Jestem coraz bliżej dnia, kiedy dokonam pierwszego skoku w przestworza. Zdaję pozytywnie ostatnie egzaminy z teorii i praktyki. Kiedy już jestem gotowy do spełnienia swoich marzeń, przychodzi do mnie instruktor samolotowy pan Wolak, abym zbudował mu model samolotu CSS-13, który posłuży mu do demonstracji na odprawach przed lotami z grupą uczniów. W żaden sposób nie mogłem się wyłgać. Przecież jestem instruktorem modelarstwa. Idę więc do mojej modelarni i przeklinam moje umiejętności w tym zakresie. Przez parę godzin konstruję ten model. Nie było to cudo do podziwiania sztuki modelarskiej, ale do demonstrowania ewolucji lotniczych przez pana Wolaka wystarczyło aż nadto.

Kiedy zjawiłem się na lotnisku, szczęśliwy, że problem modelu mam już za sobą, dowiaduję się, że będzie afera z powodu mojej nieobecności na zajęciach. Starszy Instruktor Krasucki, który prowadził nasz kurs a był człowiekiem nader impulsywnym, zwołuje zbiórkę wszystkich uczestników, wraz z instruktorami. Po krótkiej przemowie, tym razem do mnie kieruje kolejne pretensje. Spada na mnie cios, jak grom z jasnego nieba. Słyszę słowa; ch... będzie z ciebie a nie skoczek, wy... z lotniska. W jednej chwili odlatują moje marzenia o przygodzie w przestworzach a jego słowa na długo pozostaną w mojej pamięci i będą mobilizować mnie do pracy aby rzeczywiście była efektywna.

Edward Ligocki

Od Redakcji:



Edward Ligocki

Jak się niebawem okazało Edek poważnie przejął się słowami instruktora Krasuckiego, bo niewiele później na długie lata zablysnął w spadochronowym świecie sportowym. Przy okazji przypomnę jego większe osiągnięcia:

Zasłużony Mistrz Sportu, wieloletni członek Spadochronowej Kadry Narodowej i Kadry Wojska Polskiego, 6-krotny absolutny Mistrz Polski, Wicemistrz Świata z 1968r. Wicemistrz Świata w celności lądowania z 1972 r. 6-krotny reprezentant Polski w Mistrzostwach Świata w spadochroniarstwie klasycznym oraz reprezentant Polski w Mistrzostwach Świata w akrobacji zespołowej / 8 miejsce /. Kilkakrotny reprezentant Wojska Polskiego w Mistrzostwach Armii Zaprzyjaźnionych, 6-krotny Mistrz Wojska Polskiego, Wicemistrz Wojska Polskiego /1972 r./- wielokrotny reprezentant Polski w międzynarodowych zawodach spadochronowych w kraju i za granicą, III miejsce w Międzynarodowych Zawodach o Puchar

Adriatyku /1967r/, 5-krotny rekordzista Polski w skokach na celność lądowania w tym 3 z wynikiem absolutnym / 0,00 /, wielokrotny rekordzista Polski w skokach grupowych w dzień i w nocy. W latach 70-tych pełnił funkcję trenera sekcji spadochronowej WKS „Śląsk” i kadry Wojska Polskiego. Posiada uprawnienia pilota szybowcowego i samolotowego.

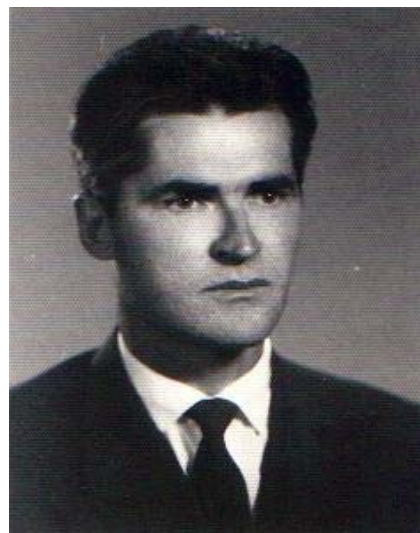
Wojciech Soleżyński



Pułkownik mgr. inż. Antoni Bolesław CHOJCAN - najwszechstronniejszy lotnik i działacz społeczny

W swoim życiu miałem to szczęście, że spotkałem tak szlachetnych ludzi jak Antoni Chojcan i Ryszard Komorowski. Artykuł ten poświęcam Antoniemu Chojcanowi, osobie bardzo znanej przede wszystkim w środowisku lotniczym Wrocławia a także w szeregu regionach Polski. Tak naprawdę, jego wielkość trudno łączyć tylko z lotnictwem, wychodzi ona bowiem poza ramy wąskiej specjalności a granica działalności i jej wymierne oceny są trudne do określenia. Jest to artykuł osobisty, bo Pułkownikowi zawdzięczać tak wiele, że nie sposób tego opisać w całym naszym biuletynie.

Po zakończeniu służby wojskowej razem z Edkiem Ligockim szukaliśmy pracy, która umożliwiałaby nam łączyć ją z dalszą nauką /mieliśmy tylko ukończoną zasadniczą szkołę zawodową/. Pułkownik osobiście chodził z nami gdzie się tylko dało i załatwił nam pracę w Spółdzielni „Protech”, w której to pracując uczęszczałem do technikum wieczorowego a później ukończyłem studia wyższe. Pierwszy raz spotkałem pana Antoniego Chojcana w latach pięćdziesiątych na rozpoczęciu roku w szkolnego w Szkole Podstawowej na Pilczycach. Był w stopniu kapitana lotnictwa a ja uczniem czwartej klasy tejże szkoły. Do dziś pamiętam, tę smukłą sylwetkę wytwornego pana. Nie wiem, czy pamiętacie, ale pomysłodawcą wydawania naszego biuletynu był właśnie pułkownik Antoni Chojcan dzieląc się z nami doświadczeniem w jego redagowaniu.



Płk. Chojcan z pracownikami Aeroklubu

Dzięki temu wydawnictwu możemy przekazywać informacje, dzielić się doświadczeniem, opisywać i w jakimś tam sposób utrwalać swoją obecność w naszym lotniczym świecie. Możemy też a nawet powinniśmy pisać o ludziach, którzy swoją działalnością, często bezinteresownie wspomagali nas, lub przysparzali naszemu środowisku uznanie. Ja od siebie na razie tyle, resztę niech dopowie życiorys pułkownika Antoniego Chojcana.

Zbigniew Weber

Antoni Bolesław Chojcan urodził się 5 czerwca 1924 roku w Bukaczowcach powiat Rohatyn województwo Stanisławów. Rodzice wcześniej zmarli - matka w 1926 a ojciec w 1936 roku. Szkołę powszechną ukończył w rodzinnej miejscowości w 1937 roku. Naukę w gimnazjum elektrycznym we Lwowie przerwała wojna, podczas której przebywał w Bukaczowcach do 1944 roku, kiedy to zagrożony mordami UPA wyjechał do Lwowa. Związany od 1940 roku z ZWZ/AK brał udział w obronie polskich wsi w rejonie Żółkwi. Do Wojska Polskiego wstąpił w sierpniu 1944 roku w Jarosławiu. Od grudnia tego roku kontynuował naukę w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Zamościu i w Dęblinie, którą ukończył

jako pilot myśliwski w stopniu podporucznika w 1946 roku. Następnie służył w 3 i w 2 pułku lotnictwa myśliwskiego w Krakowie w latach 1946-48. Od tego roku pełni funkcje na kierowniczych stanowiskach w lotnictwie sportowym, Powszechnej Organizacji „Służba Polsce”, Lidze Lotniczej, Lidze Przyjaciół Żołnierza, Aeroklubie Wrocławskim, Centrum Wyszkożenia Lotniczego w Krośnie i ponownie od 1961 roku w Aeroklubie Wrocławskim. Z tego miejsca w 1979 roku przeszedł na emeryturę w stopniu pułkownika. Posiadał uprawnienia instruktora samolotowego I klasy, pilota zawodowego II klasy, pilota szybowcowego i skoczka spadochronowego. W 1955 uzyskał dyplom inżyniera mechanika a w 1970 dyplom magistra pedagogiki. Był inicjatorem a często również organizatorem wielu różnych przedsięwzięć jak; Centrum Wyszkożenia Lotniczego na gruzach Szkoły Małoletnich Lotnictwa w Krośnie, lotnictwa gospodarczego dla potrzeb całego kraju, Samolotowych Rajdów Dziennikarzy i Pilotów, Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych „O Błękitną



Plk. Chojcan podczas lotów w Aeroklubie w latach 50 - tych Wstęgę Odry”, harcerskich turniejów lotniczych, Klubu Twórców Lotniczych, Europejskich Zlotów Konstruktorów-Amatorów Lotniczych „Eksperymental” w Oleśnicy, Stowarzyszenia Lotnictwa Amatorskiego, Federacji Klubów Abstynentów, Stowarzyszenia Europejskich Więzy, specjalizacji lotniczej w Wyższej Szkole Wychowania Fizycznego we Wrocławiu i wielu innych. Za pracę zawodową i społeczną otrzymał wiele wyróżnień w tym Nagrodę Miasta Wrocławia i Krzyż Kawalerski Orderu Polonia Restituta. Od 1947 roku jest żonaty z Ireną z domu Śnieżek. Trzej synowie założyli rodziny / mają po parce dzieci /, mieszkają i pracują we Wrocławiu. Pułkownik Chojcan jest nadal czynny społecznie, prezesuje Wrocławskiemu Klubowi Seniorów Lotnictwa, udziela się w Krajowej Radzie Lotnictwa, Stowarzyszeniu Europejskich Więzy, Stowarzyszeniu Miłośników Ziemi Krośnieńskiej, Klubie Abstynenta „Samopomoc”, przyczynił się do nadania imienia Bolesława Orlińskiego Szkole Podstawowej na terenie dawnego lotniska Mały Gądów. Obecnie zbiera środki na wydanie monografii Bolesława Orlińskiego, kieruje pracami nad wydaniem monografii Lotnictwa Dolnośląskiego, oraz czyni starania o utworzenie we Wrocławiu Muzeum Lotnictwa.

Ps.

Korzystając z okazji przedstawienia przez Zbyszka Webera na łamach biuletynu sylwetki plk. Antoniego Chojcana pragnę od siebie dodać kilka słów. Uważam bowiem Pułkownika za ojca wszelkich inicjatyw związanych z lotnictwem wrocławskim w okresie tworzącej się wyczynowej działalności wszystkich sekcji Aeroklubu. Jego otwarcie na potrzeby sportowców w rozszerzaniu kontaktów z zagranicznymi klubami sąsiednich krajów a także ówczesnej strefy dolarowej, jako wyczynowiec sekcji spadochronowej lat 60-70 mogłem odczuć osobiście startując w zawodach w drużynie Aeroklubu Wrocławskiego we Francji w Austrii, oraz w szeregu krajach socjalistycznych. Zdobywanie funduszy na te cele, nieomal niemożliwe, były specjalnością pułkownika Chojcana. Wzorowa i opiekuńcza współpraca z

instruktorem sekcji Józefem Adamskim i nieodżałowanym, ówczesnym kierownikiem sekcji płk.dr Stanisławem Walczakiem pozwoliło stworzyć komfortowe wręcz na te czasy warunki do treningu, co procentowało uzyskiwanymi wynikami członków wrocławskiej sekcji spadochronowej na wszelkiego rodzaju zawodach w kraju i za granicą.

Na pełną i skuteczną pomoc pułkownika Chojcana zawsze można było liczyć. Również ja zawdzięczam mu pomoc w trudnych dla mnie życiowych chwilach, ułożenie których dzięki Pułkownikowi, pozwoliło mi na spokojny udział w dalszej działalności sportowej i w życiu osobistym. Za to wszystko płk. Chojcan darzony jest wielką sympatią i szacunkiem wielu ludzi starszego i młodszego pokolenia. Życzymy mu wiele zdrowia , siły, niesłabnącego zapału i satysfakcji z podejmowanych jeszcze przedsięwzięć na rzecz umiłowanego lotnictwa.

Wojciech Soleżyński



CHARAKTERYSTYKA SPRZĘTU SPADOCHRONOWEGO, ROZWÓJ I MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA W WOJSKU

Rozwój techniki wojskowej, oraz charakter współczesnych wojen powoduje, że działania bojowe należy prowadzić różnorodnymi metodami. Do takich metod należy zaliczyć działania powietrzno-desantowe.

Historia wojsk powietrzno-desantowych sięga lat 20 -tych naszego stulecia, kiedy to w jednej z włoskich szkół lotniczych rozpoczęto szkolenie spadochronowe, po ukończeniu którego sformułowano niepełną kompanię spadochronową. Do szkolenia służyły włoskie spadochrony SALVATORE o czaszy okrągłej. Był to pierwszy krok ku narodzinom wojsk powietrzno-desantowych. Jednak militarne mocarstwa nie dostrzegły przydatności tego rodzaju działań na ówczesnym polu walki. Tylko izolowany na arenie europejskiej ZSSR skorzystał z włoskich doświadczeń. Już w 1930 roku powstaje tam pierwsza jednostka powietrzno-desantowa. Do skoków wykorzystano modernizację spadochronu Kotielnikowa, otwierającego się dzięki wyszarpięciu uchwytu wyzwalającego. Latem 1932 roku podczas manewrów w okolicach Mińska na ćwiczebne pole walki przerzucono 1800 spadochroniarzy, którzy przygotowali lądowisko dla samolotów transportujących 5700 żołnierzy. Rok później pod Kijowem zrzucono 1200 spadochroniarzy, których zadaniem było opanowanie lotniska potrzebnego do lądowania samolotów z 5000 żołnierzy na pokładzie. Ćwiczenia te obserwowali zaproszeni ambasadorzy oraz attache innych państw, ale tylko Niemcy , dzięki płk. Kurtowi Studentowi, twórcy niemieckich wojsk powietrzno-desantowych, wyciągnęli z nich wnioski. Podczas II Wojny Światowej, na swych niedoskonałych, okrągłych, plecowych z fatalnym układem uprząży spadochronach FG-1, skacząc bez spadochronu zapasowego, bezpiecznie i niespodziewanie lądowali w wyznaczonych rejonach. Operacje kończyły się sukcesami do czasu desantu na Kretę, który mimo finałowego zwycięstwa, okupiony został olbrzymimi stratami spadochroniarzy. Spowodowało to zaprzestanie przez Niemców operacyjnego użycia taktycznego desantu powietrznego.

W 1941 roku swoje siły powietrzno-desantowe zaczęli formować Brytyjczycy. Oparli się oni na doświadczeniach polskich instruktorów spadochronowych z przedwojennego Ośrodka Spadochronowego z Bydgoszczy. Przed wojną w zakładach produkcyjnych w Legionowie szyto na angielskiej licencji spadochrony „Polski Irvin”, których jakoś według międzynarodowych użytkowników, była lepsza od oryginału. Użycie brytyjskiej 6 DPDes. I

amerykańskich 101 i 82 DPDes. podczas operacji lądowania w Normandii rozpoczęło działania alianckich wojsk powietrzno-desantowych w Europie. Brytyjczycy skakali bez spadochronów zapasowych z głównym typu Irvin P-1. Amerykanie natomiast z systemem spadochronowym T-1/2. Do końca wojny odbyło się kilka dużych operacji powietrzno-desantowych w tym słynna pod Arnhem w której swój skok bojowy wykonali spadochroniarze I Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej gen. Sosabowskiego.

Podczas kontrofensywy w Ardenach, dowódcy skaczących pododdziałów niemieckiej dywizji powietrzno-desantowej SS skakali ze zdobycznymi radzieckimi spadochronami o czaszy trójkątnej /deltoidalnej/, posiadającymi możliwość sterowania. Możliwość sterowania czaszą spadochronu zaprzętała umysły instruktorów od dawna. Dotychczas spadochroniarz leciał w kierunku znoszenia wiatru. Już w latach 50-tych zaczęły się pojawiać pierwsze konstrukcje czasz ze szczelinami napędowymi, powodującymi powstanie prędkości poziomej spadochronu.



Na początku lat 60-tych amerykańska firma Pioneer [czytaj; pajoni:r] rozpoczęła produkcję spadochronu Para Commander. Rzut poziomu jego czaszy nie był dokładnie okrągły, lecz bardziej eliptyczny; czasza posiadała system szczelin napędowych nadając mu prędkość postępową, poziomą rzędu 5 m/sek, oraz niezłą manewrowość /obróć o 360 stopni w około 5-7 sek./. Na jego

Skoczek na Para - Commanderze

konstrukcji oparli się m.in. Rosjanie /UT/, Czesi /PTCH/, Niemcy /RL/, również i my, Polacy, konstruując spadochrony SW-4 i SW-5. Spadochrony szczelinowe wykorzystywane są w wielu armiach do dziś. Amerykańskie jednostki sił specjalnych używały spadochronów Para-Commander podczas wojny wietnamskiej. Wtedy to właśnie wypracowano technikę przerzutu w systemie HALO /high altitude low opening/ - duża wysokość oddzielenia /od statku powietrznego/, niska otwarcia /spadochronu/.

W dzisiejszych czasach, po zebraniu doświadczeń metoda ta wygląda następująco: skok wykonuje się w nocy gdy GS /grupa specjalna/ ma lądować w terenie o dużej aktywności przeciwnika, lub w dzień, gdy nie jest ona zbyt wielka. Żołnierze oddzielają się od samolotu na wysokości min. 8000 m. nad powierzchnią strefy lądowania. Podczas wolnego spadania grupa zbiera się w formację /relative work/ umówioną w trakcie odprawy i spada „w kontakcie” /trzymając się/, lub „bez kontaktu” /bez trzymania/ - w odległości nie większej niż 1-1,5m. jeden od drugiego. Na odpowiedniej wysokości dowódca daje sygnał do rozejścia się i otwarcia spadochronów. Rozejście nie może być zbyt duże. Kilkanaście metrów zapewni bezpieczeństwo i zarazem nie spowoduje rozbicia grupy. Wysokość otwarcia zawiera się w granicach 500-700 m. nad powierzchnią zrzutowiska. W dzień granica ta może być obniżona, jednak ze względu na zorientowanie się żołnierzy co do miejsca przyziemia i zbudowania prawidłowej rundy do lądowania, należy zachować odpowiednią wysokość. Metoda ta wymaga odpowiedniego wyposażenia skaczących. Każdy żołnierz musi posiadać ubiór

chroniący od wpływów niskiego ciśnienia i temperatur, aparaturę tlenową /najczęściej



stosowane są systemy tlenowe z myśliwców odrzutowych/,hełm/ często lotniczy, choć nie zawsze/ z integralnym systemem komunikacyjnym, zapewniającym łączność ze wszystkimi członkami grupy, gogle noktowizyjne – do skoków nocnych, wysokościomierz, automatyczne urządzenie ostrzegające o przekroczeniu pewnej /zaprogramowanej/ wysokości/ - DYTTER. Spadochron musi mieć automat zabezpieczający otwarcie spadochronu na odpowiedniej wysokości / CYPRES, FX, KAP / a uprząż spadochronowa – możliwość podłączenia zasobnika, lub uprząży pasażera /skoki TANDEM/, oraz dodatkowe wyposażenie w zależności od potrzeb. Do skoków nocnych z tyłu hełmu, na zasobniku / tak aby był widoczny dla opadających skoczków grupy/ mocuje się chemiczne źródło światła - zielone lub niebieskie, ewentualnie paski z fosforyzującego materiału. Zasobnik może być montowany z tyłu pod spadochronem, albo z przodu, pod brzuchem, lub między nogami żołnierza. Mocowanie musi być

Amerykańscy żołnierze GS w samolocie Herkules

stabilne i symetryczne, by nie zakłócało opływu powietrza wokół ciała , podczas wolnego spadania, co ma wpływ na utrzymanie stabilnej sylwetki. Broń montuje się wzdłuż jednego z boków żołnierza, najczęściej po lewej stronie / z prawej znajdują się urządzenia otwierające spadochronu. Zrzutu dokonuje się najczęściej tak , by samolot leciał w pobliżu, lub nawet po szlaku komunikacyjnym. Jeżeli to jest niemożliwe, aktywność lotniczą w danym rejonie należy rozpocząć min. 2-3 miesiące przed przeprowadzeniem operacji, aby uspić czujność przeciwnika. Bez podjęcia w/w działań należy spodziewać się czynnych prób przeciwdziałania przeciwnika. Obecnie do skoku w systemie HALO używa się wyłącznie spadochronów tunelowych, jednak w okresie wojny wietnamskiej brak było odpowiednich konstrukcji. Użyto więc spadochronów typu ROGALLO.

Prace nad spadochronem „latające skrzydło” prowadzono od dawna, jednak wcześniejsze rozwiązania konstrukcyjne nie były zadowalające. W 1972 roku wymieniona już firma Pioneer wypuszcza na rynek spadochron STRATO-CLOUD, który jest 7-komorowym latającym skrzydłem. Jego poprzednik PARA-CLOUD miał 5 komór powietrznych. Spadochron Ctrato-Cloud –10 szybko wszedł na wyposażenie armii amerykańskiej. Przetestowano go w technice HALO. Dzięki doskonałości 2,5-3:1 można nim było szybować na odległości większe niż dotychczas a im wyżej skoczek otworzył spadochron, tym dalej leciał. Tak powstała technika HAHO /high altitude, high opening/ - duża wysokość oddzielenia-duża wysokość otwarcia. Sprzęt i wyposażenie praktycznie nie różni się od wykorzystywanego w poprzedniej metodzie. Dochodzi tu tylko pulpit nawigacyjny, zamocowany na brzuchu żołnierza wraz z butlą tlenową , stanowiący podstawę do zamocowania wysokościomierza, kompasu, stopera i GPS-a /przeznaczony do ustalania miejsca za pomocą satelity/. Sposobem tym można desantować GS daleko od zrzutowiska /nawet do

60 km./ Wykorzystuje się tu właściwości aerodynamiczne spadochronu typu „latające skrzydło” tzw. doskonałość spadochronu /zdolność szybowania z określonej wysokości na określoną odległość/. Doskonałość spadochronów bojowych, przeznaczonych do tego celu jest z reguły duża /powyżej 4:1/. Do zrzutu nie trzeba wykonywać zabiegów odwracających uwagę przeciwnika, gdyż grupy można rzucać znad terytorium zajętego przez siły własne. Jednak jest ono wskazane, zważywszy na obecną zdolność wykrycia radarowego. Żołnierze oddzielających się z pokładu samolotu na takiej wysokości, która zapewni im dolot do strefy lądowania. Rozróżnia się trzy metody otwarcia spadochronu: przy normalnej prędkości samolotu podczas zrzutu (do około 180 km/h)- żołnierze skaczą z automatycznym, natychmiastowym otwarciem



Spadochron tunelowy SW- 12



Spadochron taktyczny Falcon



Spadochron taktyczny AD 2000

spadochronu, „na linę”; przy prędkości podczas zrzutu nie przekraczającej 200 km/h – żołnierze oddzielają się na wolne otwarcie i po 5 sek. otwierają spadochrony, lub wykonują skok na stabilizację. Po otwarciu spadochronów żołnierze rozpoczynają dolot do strefy lądowania. W metodzie tej istnieje możliwość zdalnego sterowania spadochronem transportującym zasobnik o dużej wadze. Jednak sposób ten efektywny jest wówczas, gdy ryzyko rozpoczęcia przez przeciwnika walki radio-elektronicznej jest niewielkie, w przeciwnym razie grupa narażona jest na utratę dużej ilości wyposażenia. Ze sposobu tego korzysta się przeważnie w nocy, gdyż w dzień grupa może być łatwo wykryta w czasie dolotu do zrzutowiska (największe zagrożenie istnieje poniżej 1000 m). Spadochron S.C.-10 zakupiony przez Polskę na licencji, adoptowany do upręży spadochronu ST-7 serii I otrzymał nazwę SW-11. Po pewnym czasie został zmodernizowany. Wprowadzono kilka ulepszeń i tak powstał spadochron SW-12, wykorzystywany do zaawansowanego treningu skoczków i używany do dziś.

Model spadochronu S.C.-10 spowodował przełom w konstruowaniu spadochronów. Światowe firmy produkujące sprzęt spadochronowy w oparciu o jego konstrukcję, wyprodukowały własne spadochrony typu „latające skrzydło”.

O ile od połowy lat 80-tych przeważał układ ze spadochronem głównym na plecach skoczka a zapasowym na piersi (plecowo-piersiowy) o tyle w następnych latach powodzenie zyskał układ „plecy-plecy” (oba spadochrony znajdują się w oddzielnych częściach jednego pokrowca na plecach skoczka).

W 1983 pewien skoczek spadochronowy z USA postanowił zaprezentować uroki wolnego spadania w powietrzu swojemu małemu synkowi. Posiadając spadochron w układzie „plecy-

plecy” przypiął syna w specjalnej uprzęży do siebie z przodu. Oddzielił się z pokładu samolotu z wysokości 2000 m. i po 25 sek. spadania otworzył spadochron. O tej możliwości dowiedziała się armia. Możliwość przerzutu nie przeszkolonych specjalistów wojskowych wraz z grupami specjalnymi była bardzo interesująca. Dopracowanie techniki skoku TANDEMOWEGO spowodowało powstanie nowej metody przerzutu spadochronowego. Techniki HALO, HAHO i TANDEM były wykorzystane m.in. podczas konfliktu w Zatoce Perskiej.



Grupa skoczków Zakładu Spadochroniarstwa WSO przed skokiem techniką HAHO

W działaniach specjalnych wykorzystuje się również metodę zrzutu grupy specjalnej z bardzo niskiej wysokości (100-150 m. nad strefą lądowania) – LLD – (low level drop) z wykorzystaniem spadochronów o prostej konstrukcyjnie okrągłej czaszy spadochronu, zapewniającej min. 10 sek. opadania pod otwartą czaszą po skoku z wysokości 100 m.

Obecnie, eliminując wady w systemach desantowania i sprzęcie dąży się do

zapewnienia:

małego rozrzutu, możliwości maskowania miejsca lądowania, możliwość aktywnego reagowania na warunki opadania i lądowania, uniezależnienie się od warunków atmosferycznych i terenowych, możliwość zabrania niezbędnego wyposażenia i sprzętu, możliwość bezpiecznego desantowania przy różnych prędkościach samolotu.

Po przeanalizowaniu budowy i danych taktyczno-technicznych poszczególnych spadochronów desantowych można sprecyzować następujące wnioski:

W spadochronach desantowych (nazwijmy je „klasycznymi”, lub „okrągłymi”) nie nastąpiły istotne zmiany od kilkudziesięciu lat.

Wraz ze wzrostem prędkości samolotów transportowych wprowadzono dwustopniowy system otwarcia.

Uproszczono konstrukcję niektórych części spadochronu i zwiększono jego niezawodność.

Naturalne włókna zastąpiono syntetycznymi, co zwiększyło żywotność sprzętu.

Spadochrony desantowe przeznaczone są do szkolenia i desantowania wojsk w celu wykonania określonego zadania bojowego. Spadochrony te są zaprojektowane tak, by możliwe było podłączenie do nich elementów wyposażenia bojowego (broń zasobnik, pulpit nawigacyjny, butle tlenowe).

Spadochrony desantowe ze względu na zastosowanie dzielą się na następujące grupy:

Grupa A – o małej sterowności, przystosowane do wykonywania skoków z małej wysokości i masowego desantowania żołnierzy / D-5, AD-95 /.

Grupa B – spadochrony desantowe szybujące, nie przystosowane do wolnego systemu otwarcia /SW-12D, AD-2000/

Grupa C – spadochrony desantowe szybujące, przystosowane do wolnego systemu otwarcia /SST, DELTA /

Grupa D – spadochrony przystosowane do wykonywania skoków przez dwóch ludzi – zwanych skoczkiem i pasażerem /TANDEM/.

Ustalono też cechy taktycznego spadochronu szybującego, który powinien:

- być stosunkowo szybki (V postępową = 12-14 m/sek.)
- posiadać duży udźwig
- charakteryzować się brakiem możliwości przeciągnięcia
- posiadać możliwość zmiany kąta zaklinowania czaszy (przy pomocy trymerów na taśmach nośnych, lub orczyka).
- być przystosowany do kilku systemów otwarcia (na linę, na uchwyt, ręcznie wyrzucany miękki pilocik, dwustopniowy sposób otwarcia – stabilizacja)

Do przerzutu grup specjalnych podczas ciężkich warunków pogodowych mogą służyć spadochrony szybujące o dużej prędkości postępowej tzw. „szybkie” (V postępową – powyżej 20 m/sek.) Prędkości tego rzędu uzyskano dzięki zastosowaniu odpowiednich tkanin (zero porosity – o zerowej porowatości), znacznemu zmniejszeniu powierzchni rzutu poziomego czaszy, przekonstruowaniu komór powietrznych (diagonalnych).

Przykładowe dane taktyczno-techniczne systemu spadochronowego MMS, zakupionego przez m.in. Wlk. Brytanię, Niemcy, Rosję i Francję; - czasza główna i zapasowa BT-80P, 9 komór, powierzchnia 39 m, tkanina PF300 (0 porosity), udźwig – 260 kg. (skoczek + ekwipunek + zasobnik), profil eliptyczny, prędkość postępową – 14 m/sek., doskonałość 4,6 przy pełnym obciążeniu, czas otwarcia (przy V zrzutu = 160 km/sek.) – 3 sek.

Mirosław Marcinkiewicz

Komu dzwoni dzwonek

O sile poszczególnych dyscyplin sportowych decyduje głównie tzw. zaplecze kadrowe. Jest ono efektem prac badawczych prowadzonych na jakiejś uczelni. Wiedza bowiem o człowieku trenującym, jego talencie, problemach psychicznych itd. pochodzi z badań naukowych. Spadochroniarstwo i inne sporty lotnicze oparły kształcenie specjalistów – trenerów o wrocławską Akademię Wychowania Fizycznego. W uczelni tej od lat 50-tych zatrudniony był jeden z bardziej znanych w Polsce pilotów sportowych – Stanisław Maksymowicz. Od połowy lat 60-tych zachęcał on liczne grupy studentów do zdobywania podstawowych uprawnień w spadochroniarstwie, a także w lotnictwie. Pracując jednak w Zakładzie Gimnastyki taktował sporty lotnicze jako swego rodzaju hobby. Mówiąc inaczej nawet wtedy gdy odszedł z Zakładu Gimnastyki i samodzielnie rozpoczął prowadzenie specjalizacji trenerskiej w sportach lotniczych, nie prowadził badań naukowych, które mogłyby mieć wpływ na rozwój teorii tych dyscyplin. Równolegle z nim pracowało w AWF wielu pasjonatów sportów lotniczych. Wymienić tu trzeba Stanisława Palidera, Sylwię Stańkowską, Czesława Kudłkę i innych. Jednak tak naprawdę badania naukowe prowadził tylko Stanisław Palider i autor niniejszego tekstu. Dr Stanisław Palider obok pasji lotniczej dysponował dobrym laboratorium biochemicznym, w którym między innymi badał reakcje stresowe u zawodników uprawiających skoki spadochronowe, oraz inne sporty lotnicze. Niestety niewiele prac jego autorstwa stanowi dziś niezbędną dla rozwoju tych dyscyplin podstawę. Z drugiej strony – „nieolimpijskość” tych dyscyplin ograniczała i nadal ogranicza środki przeznaczone na badania. Tak się jednak złożyło, że przez całe lata 70-te i częściowo 80-te studentami AWF we Wrocławiu byli najlepsi polscy skoczkowie spadochronowi. To oni w rezultacie stali się trenerami i to od nich dziś zależy poziom tej dyscypliny. Podczas studiów większość z nich prowadziła własne obserwacje na sobie i kolegach w celu oceny, a raczej identyfikacji skutków treningu spadochronowego. Jest bolesnym faktem, że żadna z

tych obserwacji nie została opublikowana w liczących się czasopismach. Wyniki tych badań, w postaci głównie prac magisterskich, znajdują się w bibliotece AWF czy w Zakładzie Sportów Lotniczych. W większości z nich brałem udział jako opiekun lub konsultant. Mogę na ich podstawie wskazać, że spadochroniarstwo – włączając w to poszczególne konkurencje - jest niewątpliwie związane z doskonaleniem zmysłu równowagi, wzroku, w jakimś stopniu słuchu, ale też czucia głębokiego.

Na podstawie obecnie prowadzonych w Zakładzie Fizjologii badań można wstępnie powiedzieć, że wskutek treningu następuje znaczne uwrażliwienie tych zmysłów przez co ich możliwości adaptacyjne są dużo szersze. Trening spadochronowy – jak każdy inny – oparty jest o podstawowe zasady takie jak: systematyczność, stopniowy wzrost obciążeń, niezbędność przerw wypoczynkowych oraz stopniowanie trudności. Ze względu na warunki atmosferyczne, występowanie trudności w realizacji tych zasad musi być kompensowane treningiem naziemnym. Ze względu na brak informacji o zakresie i sposobie realizowania treningu naziemnego, a także na dwuznaczność realizowanej zasady stopniowania obciążeń w treningu specjalistycznym można przyjąć, że sukcesy polskich spadochroniarzy są wynikiem głębokiej refleksji ich trenerów i z pewnością szerokiej wiedzy. Dumą napawać może fakt, że w większości są to absolwenci AWF we Wrocławiu. Nie ulega jednak wątpliwości, że zaniechanie ciągłości kształcenia przyszłych trenerów będzie się wiązało z systematycznym obniżaniem sportowego poziomu spadochroniarstwa. Co zatem zrobić by obecne sukcesy zdyskontować rozwojem tego sportu w przyszłości? Należy chyba pogodzić dwa niezależne interesy: sportu spadochronowego i spadochroniarstwa wojskowego. Wydaje się rozsądną propozycja, by wreszcie badania nad rozwojem tej dyscypliny w obu wymienionych kategoriach podjęli wybitni fachowcy zgromadzeni w Zakładzie Spadochroniarstwa Wyższej Szkoły Oficerskiej. Ze względu na bark specjalistycznych laboratoriów można korzystać ze sprzętu i naukowców pracujących w AWF. Pierwsze przeszkody już pokonano. Kierownik tego Zakładu – dzięki urokowi osobistemu – zachęcił grono kilku osób z Zakładu Fizjologii AWF do badań nad reakcjami towarzyszącymi zadaniowym skokom spadochronowym. Można – jak sędzę - poszerzyć zainteresowania tego grona o zawodników uprawiających spadochroniarstwo sportowo. Rzecz w tym, by podstawowe zasady treningu sportowego wdrożyć do tego treningu. Na podstawie wielu przeprowadzonych przeze mnie rozmów mogę sądzić, że najczęściej w sporcie spadochronowym obowiązuje zasada: doświadczenia się nie kupi. Oczywiście wszyscy trenerzy zdają sobie sprawę, że obok liczby wykonanych skoków jest coś, co można nazwać talentem. Tymczasem posiadane przez AWF laboratoria umożliwiają taką właśnie identyfikację. Warto z niej skorzystać tym bardziej, że łączy się ona z efektywnym obniżeniem kosztów i zwykle – znaczną poprawą wyniku sportowego. Jest rzeczą zdumiewającą, że tworzący poziom współczesnego spadochroniarstwa trenerzy, posiadając własne modele skoczka spadochronowego, nie dzielą się wiedzą z innymi. Mogłoby to prowadzić nie tylko do wzrostu konkurencyjności ale również do podniesienia poziomu sportowego poszczególnych zawodników. Nie można tu chyba zrzucić winy na brak forum czyli odpowiedniego czasopisma czy grupy osób, która chciałaby się kompetencjami dzielić. Istnieje bowiem kwartalnik „Polski Przegląd Medycyny Lotniczej” i coraz częściej organizowane są sympozja dotyczące sportów ekstremalnych, w tym także wszystkich sportów lotniczych. Może czas wreszcie na wyjście poza kokon grup wzajemnej adoracji a rozpocząć penetrację naukową spadochroniarstwa po to, by coraz mniej przypadków decydowało o wyniku sportowym.

Oczywiście wymaga to środków finansowych. Jest to jednak sprawa banalna, gdy spojrzysz na modele sponsorowania innych – znacznie mniej widowiskowych, mniej telewizyjnych dyscyplin. Warto pomyśleć ...

Prof. dr hab. *Marek Zatoń*



TAKTYCZNY SPADOCHRON DESANTOWY AD-2000

Spadochron AD-2000 przeznaczony jest do skoków szkolno-treningowych, szkolno-bojowych, bojowych, sportowych, pokazowych i doświadczalnych. Ma on zastąpić dotychczas używany spadochron SW-12D. Wykonany jest w oparciu o oryginalną czaszę amerykańskiego spadochronu typu FALCON-300, typu tunelowego o układzie „plecy-plecy”. Zespół posiada spadochrony: główny i zapasowy, rozmieszczone w dwóch oddzielnych komorach pokrowca na plecach spadochroniarza. Czasze główna i zapasowa są jednakowe.

W przypadku awarii spadochronu głównego skoczek odrzuca czaszę zamkami wyczepnymi, co jednocześnie uruchamia system otwarcia spadochronu zapasowego, kontynuując opadanie i dolot do celu nie tracąc kontaktu z resztą grupy. Ten system otwarcia



Żołnierz GS ze spadochronem AD 2000 i zasobnikiem

powoduje, że utrata wysokości od momentu wyczepienia czaszy głównej do otwarcia zapasowej wynosi około 40 m. Na przednich taśmach nośnych spadochronu znajdują się trymery umożliwiające ustawienie kąta pochylenia czaszy co pozwala na dopasowanie prędkości przemieszczania się skoczka do prędkości lotu całej grupy.

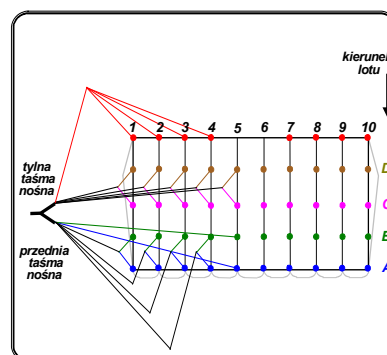
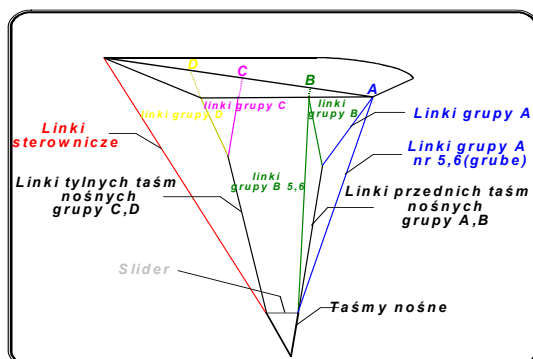
Uprząż spadochronu posiada klamry do zamocowania zasobnika o łącznym ciężarze 30 kg z przodu skoczka (pod pulpitem nawigacyjnym), opuszczanym do lądowania na linie o długości około 5 m. Spadochron przystosowany jest do wykonywania skoków z natychmiastowym i kombinowanym systemem otwarcia z zastosowaniem automatu zabezpieczającego KAP-3P1.

Przystosowanie spadochronu FALCON-300 do polskich warunków, sprzętu lotniczego i systemu szkolenia podjął się zespół instruktorów Zakładu Spadochroniarstwa Szkoły Oficerskiej we Wrocławiu pod kierunkiem płk.mgr. Władysława Koźmińskiego. W spadochronie zastosowano szereg zmian i ulepszeń, nadając mu uniwersalność do różnych rodzajów skoków i poprawiając komfort przy wykonywaniu skoków z dużych wysokości. Zmiana konstrukcyjna otrzymała nazwę AD-2000.

DANE TECHNICZNE SPADOCHRONU AD-2000

Powierzchnia czaszy (zarówno głównej jak i zapasowej)	27,87 m.
Doskonałość aerodynamiczna	2,58:1
Rozpiętość skrzydła	8,48 m.
Max. Obciążenie	139 kg.
Min. Obciążenie	78 kg.
Prędkość opadania	2,5-5 m/sek.
Prędkość postępową	min.0-2,5 m/sek. Max.9-13m/sek.

Schemat podłączenia linek do czaszy spadochronu Falcon-300



W wersji na kombinowany system otwarcia

prędkość samolotu przy zrzucie
min. bezpieczna wys. skoku z 3 sek. stabilizacją
z możliwością użycia spadochronu zapasowego
prędkość opadania na spadochronie stabilizującym

120-400km/godz.

300 m.

30-35m/sek.

W wersji na samoczynny system otwarcia

prędkość samolotu przy zrzucie
min. bezpieczna wysokość skoku z możliwością
użycia spadochronu zapasowego

120-200 km/godz.

200 m.

Resurs

okres użytkowania
ilość skoków

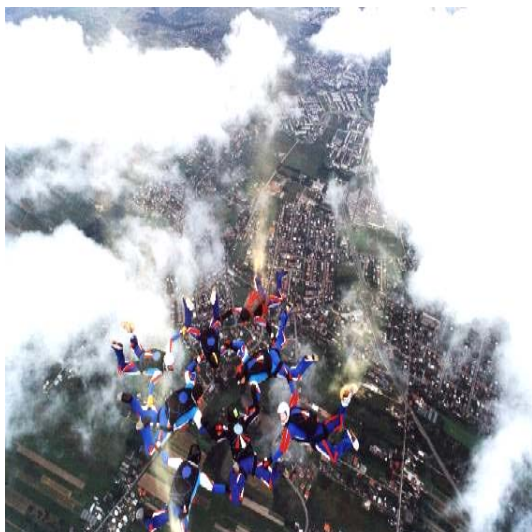
12 lat
czasza główna 1500
czasza zapasowa 20

AIR SHOW – Radom 2001



W dniach 8-9. 09.2001 r. Spadochronowa Grupa Pokazowa z Wojsk Ośrodka Szkolenia Spadochronowego WLOP z Oleśnicy pod dowództwem ppłk. Ryszarda Olszowego po intensywnych przygotowaniach na zgrupowaniu nad morzem wzięła udział w pokazach Air Show w Radomiu. Gościem pokazów był Prezydent RP Aleksander Kwaśniewski, goście honorowi, oraz licznie zebrana publiczność.





Grupa pokazowa z WOŚSpad. wykonała skok ze śmigłowca W-3 z wys.3000m. Najpierw pokład śmigłowca opuściła formacja 4-osobowa, tzw. „baza” trzymająca się razem na kształt gwiazdy, po niej wyskoczyło kolejno czterech skoczków z odpalonymi świecami dymnymi, którzy w wolnym spadaniu „dochodzili” na wcześniej ustalone miejsce w grupie. Tak powstała efektowna 8-osobowa formacja, która spadała do wysokości 1000m. po czym nastąpiło odejście od grupy czterech zewnętrznych skoczków a po 5-8 sek dalszego spadania „baza” wykonała rozejście i wszyscy skoczkowie otworzyli spadochrony. Grupa lądowała przed trybuną honorową, gdzie na skoczków czekał gromki aplauz zebranej publiczności. Skoczkowie skakali na

spadochronach typu Falcon. Cały przebieg skoku filmował z powietrza skoczek kamerzysta, który również wykonywał zdjęcia pamiątkowe. W skład grupy pokazowej wchodził; kpt. Krzysztof SZOPIŃSKI – instruktor spadochronowy klasy M (mistrzowskiej), wykonał 1735 skoków – dowódca grupy w powietrzu – dochodzący do formacji. St.chor. Mirosław RAPITA – instruktor spadochronowy kl. M, wykonał 8250 skoków (najwięcej w Polsce) – dochodzący do formacji. Sierż. sztab. Krzysztof WYPYCH – instruktor spadochronowy kl. M, wykonał 5745 skoków – dochodzący do formacji. St.sierż. Janusz WAGNER – instruktor spadochronowy kl .I, wykonał 4534 skoki - dochodzący do formacji. Chor. Dariusz SZCZEPAŃSKI - instruktor spadochronowy kl. M, wykonał 6150 skoków –wchodzi w skład tzw. „bazy,” odpowiedzialny za podanie sygnału do „rozejścia się” formacji na odpowiedniej

wysokości. St.sierż. Ryszard SOBCZAK – instruktor spadochronowy kl. M, wykonał 4655 skoków – wchodzący w skład bazy. St.plut. Robert KOZIOŁ – instruktor spadochronowy kl. III, wykonał 400 skoków – wchodzący w skład bazy. Plut. Radosław STĘPIŃSKI – skoczek spadochronowy, wykonał 1050 skoków – wchodzący w skład bazy. Chor. Mirosław WOJTANIA – instruktor spadochronowy kl. M wykonał 5693 skoki – skoczek kamerzysta filmujący przebieg skoku w powietrzu, (integralny członek drużyny biorącej udział w zawodach).



Robert Kozioł



INFORMACJA Z OSTATNIEJ CHWILI

14 listopada 2001 r. odbyło się posiedzenie Zarządu VO. ZPS-u na którym przedstawiono:

- informacje z konferencji UEP, która odbyła się w Krakowie, jako że, na kolejną roczną kadencję Europejskiego Związku Spadochroniarzy został wybrany Prezes Zarządu Głównego Związku Polskich Spadochroniarzy Gen.bryg. January KOMAŃSKI. Jednocześnie na ten okres przekazany został, jako przechodni, sztandar UEP. Tematem konferencji była integracja europejskich spadochroniarzy.
- informacja na temat sytuacji pracy na rynku ochrony „KOMANDOS”, obligatoryjny sponsor ZPS-u.
- podjęcie decyzji o przesunięciu terminu wykonania sztandaru dla n/Oddziału ze względu na aktualny stan środków finansowych.
- ppłk Ryszard Olszowy przekazał informację o wynikach uzyskanych przez zespół Polski na Spadochronowych Mistrzostwach Świata Armii. (Artykuł z tej imprezy opublikujemy w następnym numerze).



***Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia,
oraz nadchodzącego Nowego 2002 Roku, życzenia zdrowia,
sukcesów w swoich poczynaniach, oraz wszelkiej pomysłowości
W życiu osobistym składam***



***V Oddział Związku Polskich Spadochroniarzy,
oraz Redakcja Biuletynu***



Zespół redakcyjny: Lech Plezia, Janusz Łykowski, Krzysztof Szopiński oraz Zbigniew Weber

Redaktor koordynator:

Wojciech Soleżyński



(071) 363 16 44 ul. Domeyki 16

53 – 209 Wrocław

Tel. kom. : 504 429 565

Biuletyn rozprowadzany jest bezpłatnie i nie stanowi źródła jakichkolwiek dochodów