



Biuletyn

W ODDZIAŁU ZWIĄZKU POLSKICH SPADOCHRONIARZY

NUMER 6

WROCLAW

MARZEC 2003

Od redakcji

Szybko minął kolejny okres sprawozdawczy z działalności naszego oddziału ZPS. Jaki on był w tych trudnych dla polskiej gospodarki czasach - można się domyślać. Szczegółów dowiemy się już w dniu 15 II 2003 roku z referatu sprawozdawczego. Wiele centralnych decyzji o likwidacji jednostek wojskowych i ich reorganizacji dotknęła i nasz oddział, skupiający członków nie tylko z Aeroklubu, lecz ze środowiska wojskowego – Szkoły Oficerskiej i byłego WOSS w Oleśnicy, który został przeniesiony do Bydgoszczy, gdzie nie istnieją żadne warunki do działalności tego typu ośrodka. Ta kaleka decyzja już dała o sobie znać wynikami sportowymi w roku 2002. Rok refleksji daje jednak już pewne oznaki i nadzieję na pewne decyzje pośrednie, przy których mógłby być realny powrót tej placówki do Oleśnicy. Wymaga to jednak jeszcze trudnych decyzji na szczeblu centralnym wojska, na które z wielką nadzieją oczekuje całe wrocławskie środowisko spadochronowe. Jest to jednak zbyt odległe, aby można było już teraz snuć plany realizacyjne.

W dalszym ciągu nie ma jednoznacznych decyzji co do istnienia i roli Zakładu Spadochroniarstwa w Szkole Oficerskiej Wojsk Lądowych. Poważną stratą dla spadochroniarstwa jest odejście na emeryturę kierownika zakładu, znanego szkoleniowca, byłego reprezentanta Polski i Wojska Polskiego w spadochroniarstwie, wszechstronnego działacza w tej dziedzinie płk.mgr. Władysława Koźmińskiego, a także odejście z byłego WOSS ppłk.mgr.Ryszarda Olszowego, cenionych powszechnie w strukturach wojskowych.

Wierzimy, że ich następcy z nową energią będą kontynuować zadania spadochronowe i z powodzeniem przebrną przez ten – miejmy nadzieję – krótki okres zmian reorganizacyjnych.

Niedługo ruszą lody a z nimi i nowe przedsięwzięcia spadochronowe, o których mamy nadzieję redakcja będzie zasypywana informacjami do przekazania naszym członkom w kolejnych biuletynach.

Redakcja dziękuje dotychczasowym korespondentom, którzy przekazali nam ostatnie materiały, dzięki czemu mogliśmy wydać kolejny numer. Nie zapominajcie o dalszych i o tym, że nikt za was nie napisze o swoim udziale w życiu spadochronowym, to co tworzyliście niech zostanie zapisane.

Informacje i artykuły przesyłajcie pocztą, na dyskietce lub e-mailem na podany w biuletynie adres.

Wojciech Soleżyński



INFORMACJE



Z żalem zawiadamiamy że,
w dniu 28.11.2002r. w wieku 49 lat zmarł nasz wieloletni członek ZPS-u
kpt.rez.mgr. Mirosław Kotliński . Cześć Jego pamięci.



15-LECIE WROCŁAWSKIEGO KLUBU LOTNIKÓW „LOTECZKA”

W dniu 11. stycznia 2003 roku delegacja naszego oddziału ZPS w składzie: Viceprezes płk. Władysław Koźmiński i redaktor Biuletynu Wojciech Soleżyński została zaproszona na uroczyste spotkanie z okazji 15-lecia powstania Klubu Lotników „Loteczka” we Wrocławiu.

Spotkanie rozpoczęło Mszą Św. w kościele Św. Maksymiliana Kolbego na terenie byłego lotniska aeroklubu na Gądowie w intencji nieżyjących już lotników, odprawionej przez również lotnika - Ojca Dominika. Następnie uczestnicy przejechali do siedziby klubu mieszczącej się w restauracji „Orle Gniazdo” na Strachowicach, udostępnionej przez znanego biznesmena, pilota Adama Biska.

W spotkaniu uczestniczyli oprócz członków klubu zaproszeni goście:

Vicewojewoda Dolnośląski - Wacław Dzieciel

Prezydent Wrocławia - Rafał Dutkiewicz

Viceprezydent Wrocławia – Sławomir Najniger

D-ca III Korpusu Obrony Powietrznej – gen.bryg.pil. Lech Majewski

Pierwszy polski kosmonauta – gen.bryg.pil. Mirosław Hermaszewski

Przedstawiciel Aeroklubu Polskiego – dyr. GOBLL-u Janusz Marek



Zebranych przywitał Prezes Klubu „Loteczka” Zbigniew Gajewski a Stanisław Błasiak/ , redaktor „Biuletynu Loteczki” wygłosił krótki referat o 15-letniej działalności klubu. Następnie Kapituła Klubu wręczyła dorocznie przyznawane najwyższe wyróżnienia – „Złotą Lotkę”, którą w tym roku otrzymali: Tadeusz Góra /legenda polskiego szybownictwa/ i Janusz Centka /wielokrotny mistrz Polski, Europy i Świata w szybownictwie, pilot PLL „Lot.”



Po części oficjalnej, przy obficie zastawionym szwedzkim stole odbyły się towarzyskie spotkania i rozmowy. W stylowo lotniczym wystroju sali spotkać i porozmawiać można było z kolegami z dawnych lat. Ileż to wspaniałych ludzi – lotniczych sław, entuzjastów różnych form lotnictwa z różnych lat można było zobaczyć w jednym miejscu. Z

rozzewnieniem porównywałem sylwetki tych starszych panów z chłopakami z tamtych lat, beztrósko kręcących się po starcie przy samolotach, szybowcach, spadochronach i modelach: Jurka Popiela, Staszka Łuszczyńskiego, Staszka Babiarza, Mirosława Hermaszewskiego, Edka Ligockiego, Staszka Maksymowicza, wspaniałego kronikarza Stasia Sojkę, Antosia Mydlowskiego, Zbyszka Gajewskiego, Staszka Błasiaka, Wiesława Dziedzio, Jerzego Kopcia, Józka Kurpielę, Teresę Maszczyńską-Ćwik, Zbigniewa Maternę, małżeństwo Marię i Edwarda Popiołków, Jurka Sabadasza, Krzysztofa Kaczanowskiego, Zygmunta Małeckiego, oraz wieloletnich pracowników; kierownika aeroklubu Antoniego Chojcana, szefa wyszkolenia Herberta Majnusa, instruktora Zdzisława Majewskiego i wielu innych, których nazwiska już mi się zatarły w pamięci, ale jeszcze jedno, dwa spotkania i z pewnością je odtworzę.

Członkowie klubu „Loteczka” spotykają się co miesiąc w „Orlim Gnieździe” choć może w nie tak licznie jak w tym dzisiejszym dorocznym uroczystym spotkaniu. Można więc tam wymienić doświadczenia, informacje, przedsięwziąć nowe zadania, powspominać a nawet umówić się na loty, lub zorganizować zawody szybowcowe na celność lądowania.

Celowo wymieniam tu bardziej znanych lotników, ponieważ wielu członków naszego ZPS-u miało również przyjemność spotykania się z nimi podczas własnej aktywności sportowej w Aeroklubie Wrocławskim, aby przywrócić im wspomnienia.

„Loteczka” jest nadal otwarta na nowych członków, zainteresowanym redakcja naszego Biuletynu udostępni „namiary”.

Wojciech Soleżyński



SPORT



W dniach 7-8 12. 2002 r. Aeroklub Wrocławski zorganizował kolejne XIX już Mikołajkowe Spadochronowe Mistrzostwa Wrocławia. Zawody odbywały się na lotnisku Szymanów, niestety nie zostały rozegrane z powodu złych warunków atmosferycznych

(niskiego pułapu chmur). Do dokończenia zawodów zabrakło 3 wylotów An-2. Minimum koniecznym do uznania zawodów za rozegrane było wykonanie 2 kolejek skoków. Udział wzięli zawodnicy z Polski, Szwajcarii i Niemiec, w tym 9 zawodników kategorii P.O.P.S. (skoczkowie powyżej 40 lat). Ogółem startowało 32 zawodników w 8 drużynach 4 osobowych. W konkurencji zawodników Szybkiego Mikołaja skoczkowie osiągnęli następujące wyniki (w jednym skoku):



Mikołaj w wykonaniu Jacka von Huszczy

Nazwisko i imię	Rezultat
WALASEK PIOTR	3,20
WACŁAWEK RADOSŁAW	16,50
BOLDAK CEZARY	2,00
JANKIEWICZ GRZEGORZ	0,00
WICZYŃSKI WALDEMAR	0,00
KUCHARSKI ROBERT	0,00
KURDZIEL MICHAŁ	0,00
STASZAK PIOTR	0,00
von HUSZCZA JACEK	0,01

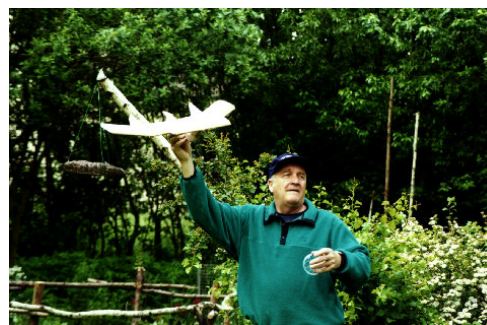


MOJA LOTNICZA DROGA



Urodziłem się 10.07.1941r. w miejscowości Dzierzbina na Ziemi Kaliskiej. Kiedy ukończyłem dziesięć lat, los rodziny przeniósł mnie do Wrocławia. Tu, w zniszczonym wojną mieście po raz pierwszy zetknąłem się z lotnictwem.

W 1953 roku wstąpiłem do drużyny harcerskiej o profilu lotniczym. W kilka lat później stałem się instruktorem modelarstwa lotniczego ze znacznym zasobem wiedzy o



Sentyment do modeli



MP w Toruniu-1964 r. E. Ligocki J. Kuliś i R. Kuś

lotnictwie. W lipcu 1959 r. odbyłem kurs spadochronowy w Aeroklubie wrocławskim, gdzie wykonałem pierwsze dziesięć skoków z samolotu CSS-13 ze spadochronem PD-47. W miesiącu sierpniu, tego samego roku, przeszedłem podstawowe szkolenie szybowcowe pod okiem inst. Stefana Różyckiego. Szkolenie odbywałem na szybowcu Czapla i Komar. W latach 1960-1962 w czasie wakacji

zatrudniono mnie w Centrum Szkolenia Spadochronowego w Strzebielinie Morskiej jako układacza spadochronów. Tam też zaczęła się moja przygoda ze spadochronem.



Mistrzostwa Polski Bielsko-Biała 1966 r.

W CSS wykonuję kolejne skoki treningowe i szybko opanowuję arkana sztuki tej dyscypliny. W 1962 r. biorę po raz pierwszy udział w S.M.P zorganizowanych przez Aeroklub Rzeszowski. Niezbyt szczęśliwie wystartowałem w tych mistrzostwach. W trakcie skoku treningowego doznałem kontuzji nogi z pęknięciem kości. Nie zniechęciło mnie to jednak do kontynuowania rywalizacji sportowej. Mistrzostwa ukończyłem na 7 pozycji wracając do domu z nogą w gipsie. W latach 1963-1964 odbywałem służbę wojskową w 6 PDPD Kraków. W tym okresie miałem możliwość doskonalenia swoich umiejętności w skokach wyczynowych stosując bardziej intensywny trening jak i doskonalić swoją sprawność fizyczną. Służbę wojskową rozpocząłem mając wykonane 272 skoki ze spadochronami PD-47, ST-1-5, ST-5, PD-6, D- 1, ST-5zm.

Kiedy wracałem do macierzystego Aeroklubu Wrocławskiego miałem za sobą 491 skoków. Pierwsze sukcesy zaczęły się w 1963 roku, kiedy zdobyłem wicemistrzostwo Polski, będąc żołnierzem 6 PDPD. Spadochroniarstwo stało się dla mnie wielką przygodą i pasją. Całe moje

życie było podporządkowane młodej jeszcze wtedy dyscyplinie sportu. W wielu momentach odkrywałem nowe zjawiska i tajniki dotyczące rozwoju kolejnych typów spadochronów i nowych technik wykonywania skoków wyczynowych.

Jak zwykle w życiu bywa, moja droga sportowa była usłana sukcesami, radościami, lecz były i chwile tragiczne, kiedy oglądałem ginących kolegów i przyjaciół. Podsumowując mój dorobek sportowy przedstawię tylko najważniejsze z moich sukcesów. Startowałem w wielu imprezach od rangi podwórkowych zawodów do Mistrzostw Świata. W tym czasie wykonałem 3500



Puchar Adriatyku – Portoroż /Jugosławia/ 1967 r.

skoków ze spadochronem 21 typów w dzień, w nocy, do wody; próby, liczne pokazy, ratowania. Wyskakiwałem z różnych typów samolotów i

śmigłowców oraz balonów. Uzyskałem uprawnienia instruktora spadochronowego 1 kl., a po ukończeniu wrocławskiej AWF trenera 2 kl.

Dwa razy zdobyłem brązowy medal na Mistrzostwach Świata:

- w 1968 roku –Austria– Graz,
- w 1972 roku – USA – Tachleku

Inne moje sukcesy:

- w 1970 roku-Jugosławia – brązowy medal (ograny przy zielonym stoliku)
- brązowy medal w Międzynarodowych Zawodach o Puchar Adriatyku – Portoroż (Jugosławia).
- 6 razy zdobywałem Mistrzostwo Polski.
- 6 razy zdobywałem Mistrzostwo Wojska Polskiego.
- nieoficjalne Mistrzostwa Armii Świata -2 miejsce – (Fontainebleau – Francja)



Fragment skoków celnościowych w Jugosławii

Polskiego. Wspólnie z Bolesławem Gargałą prowadziliśmy obozy treningowe przygotowujące skoczków do najważniejszych imprez spadochronowych. Był to najlepszy okres dobrego to dzięki wykorzystaniu wspólnych środków i zaangażowania ludzi po obu stronach. W 1973 roku prowadziłem pierwszy obóz szkoleniowy w akrobacji zespołowej na lotnisku Raków we Wrocławiu. Były to początki zorganizowanego szkolenia w tej dyscyplinie.

W czasie swojej długoletniej pracy instruktorsko – trenerskiej wyszkoliłem wielu skoczków, którzy odnieśli liczne sukcesy na zawodach spadochronowych. Obecnie niektórzy z nich stanowią kadrę instruktorsko-szkoleniową, wzbogaconą o własne doświadczenia. Z satysfakcją wspominam fakt, że znacznie przyczyniłem się do rozwoju spadochroniarstwa, dyscypliny już obecnie dojrzałej w której mogą się realizować ludzie młodzi o szczególnych predyspozycjach psychofizycznych.

W czasie tej wielkiej spadochronowej przygody nie

W 1966 roku ponownie wstąpiłem w szeregi Wojska Polskiego, ponieważ mogłem tam, w najlepszych warunkach, doskonalić swoją sztukę spadochronową, kontynuując swoje poczynania profesjonalnie. Zatrudniono mnie w Wojskowym Klubie Sportowym ŚLĄSK, najpierw jako zawodnika, później trenera.

Od 1969 roku zajmowałem się również reprezentacją Wojska



W roli trenera /z tyłu/

zapomniałem o swych namietnościach do latania szybowcowego. Wiele wolnych dni poświęciłem zdobywaniu dalszych kwalifikacji szybowcowych.

Do dnia 1 lipca 2001 roku wylatałem 992 godziny na 18 typach szybowców, uzyskując 1 klasę sportową pilota szybowcowego startując w zawodach okręgowych i szybowcowych Mistrzostwach Polski. Jestem posiadaczem złotej odznaki z 3 diamentami. Aktualnie posiadam licencję pilota szybowcowego.

W 1971 r. poszerzyłem swoje lotnicze zainteresowania o latanie samolotowe szkoląc się na samolocie CSS-13 pod okiem inst. Zdzisława Majewskiego.

W 1972 roku uzyskałem licencję pilota samolotowego. Zdoylem szereg uprawnień. Startowałem, z powodzeniem, lecz nieco mniejszym niż w spadochroniarstwie, w kilku zawodach nawigacyjnych.

Do 1990 roku wylatałem na 6 typach samolotów 300 godzin, holując szybowce, wywożąc skoczków, przebazowując samoloty. Wypada mi wspomnieć jeszcze jedno zadanie pionierskie, które wykonałem w 1987 roku. Na zlecenie Głównego Inspektora MON przeprowadziłem wraz z kolegą A. Bachmanem pierwsze w Polsce próby startów spadochronem za wyciągarką. Wykonaliśmy 114 startów na spadochronach typu skrzydło. Próby odbywały się w różnych warunkach pogodowych, zakończyły się pomyślnie, a zdobyte doświadczenie pozwoliło na opracowanie instrukcji wykonywania tego typu wzlotów.

Dziś powszechnie dokonują wzlotów za wyciągarką paralotniarze. W czasie swej długiej drogi lotniczej nieraz napotykałem niebezpieczne rafy i mimo, że zawsze przeliczałem zamiary na umiejętności, to jednak w wielu momentach miałem wiele szczęścia, za co dziękuję opatrności. Dzięki łaskawości niebios żyję i cieszę się zdrowiem, co pozwoliło mi w telegraficznym skrócie przekazać moją lotniczą przeszłość.

Edward Ligocki



MOJE PRZYGODY ZE SPADOCHRONIARSTWEM



Jako dziecko, jak wielu moich rówieśników, próbowałem latania skacząc w stodole z górnej belki na warstwy słomy lub siana. Na szczęście bez przykrych następstw. Na serio ze spadochroniarstwem zetknąłem się w lipcu 1945 r. w



Podczas wystawy lotniczej na lotnisku Starachowice we Wrocławiu

Oficerskiej Szkole Lotniczej, kiedy po zakończeniu kursu podstawowego pilotażu na samolotach Ut-2 trzeba było wykonać po dwa skoki ze spadochronem. Skakaliśmy z samolotu Szcze-2, po sześciu chłopach, na linę, na lotnisku Ułęż koło Dębina. Przeżyłem wtedy nieznane piękno lotu na spadochronie /wcześniej

oczywiście, strach/ i radość po szczęśliwym lądowaniu, wyuczonym w ćwiczeniach w zeskokach z pochyłej wierzby. W 2 pułku lotnictwa myśliwskiego w Krakowie udało mi się wykonać

jeszcze 11 skoków, bo na więcej dowódca pułku nie pozwalał, obawiając się kontuzji. Zajmowałem się budową i udostępnieniem młodzieży Nowej Huty 48-metrowej wieży spadochronowej, na której masowo szkolili Józef Dębiec i Jan Cierniak.

W 1950 roku przejmowałem od wojska lotnisko w Nowym Targu dla potrzeb organizowanego Centrum Wyszkożenia Spadochronowego Ligi Lotniczej i miałem miły obowiązek wspierać Witolda Liczbińskiego w jego prowadzeniu. Tam zostali przygotowywani instruktorzy spadochronowi dla aeroklubów całej Polski.

Z wychowankami CWS-pad m.in. Ryszardem Krasuckim, Waldemarem Bołotowiczem, Januszem Łykowskim, Józefem Adamskim, Ryszardem Kusiem pracowałem wiele lat w Aeroklubie Wrocławskim.



Ćwiczenia w ognisku TKKF „Zefir”



Błękitna Wstęga Odry na Polu Marsowym 1968 r.

przeszkalano na ten typ nowych pilotów. „Posypały” się wtedy dziesiątki rekordów spadochronowych. W narodowej kadrze spadochronowej Polski mieliśmy najliczniejszą reprezentację. Na Międzynarodowe Zawody Spadochronowe o „Błękitną Wstęgę Odry” przybywała „śmietanka” spadochronowej Polski i Europy. Nasi spadochroniarze byli zapraszani na rewizyty do sąsiadów, ale też do Francji, Szwajcarii i Austrii. Miałem zaszczyt w 1964 roku być kierownikiem reprezentacji Polski na Spadochronowe Mistrzostwa Świata w zachodnioniemieckim Leutkirchu. Nie zapomnę wrażenia z konfrontacji czołówki spadochronowej naszego globu.

W tym czasie mogliśmy dużo zdziałać. Wiele dobrego dał z siebie zarząd sekcji spadochronowej z jego przewodniczącym doktorem medycyny Stanisławem Walczakiem, dla którego nie było rzeczy „niemożliwych”. Dla potrzeb profesjonalnego przygotowania fizycznego skoczków zorganizowaliśmy Ognisko TKKF „Zefir”. Wykorzystaliśmy powołanie we Wrocławiu Oddziału Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych i przy prowadzeniu samolotów AN-2 wykonywaliśmy z nich skoki gdy



Reprezentacja Polski na M – Lipsk 1966 r.

Od lewej: W. Kozielski, J. Świątek, A. Kwaśnik, A. Zalański, B. Muszkiet, S. Czerwotka, K. Ligocka, E. Ligocki, klęczą: E. Kulesza, i W. Soleżyński

Udało nam się doprowadzić, pomimo wielu oporów, do powstania na wrocławskiej Wyższej Szkole Wychowania Fizycznego specjalizacji spadochronowej, którą ukończyło wielu instruktorów i trenerów pod kierunkiem dra Stanisława Maksymowicza.

Mogliśmy wesprzeć WKS „Śląsk” oddając do powstającej sekcji spadochronowej mistrzów spadochronowych Polski i wicemistrzów Świata. Wielu zdolnych spadochroniarzy zasiłowało Wyższą Szkołę Oficerską Wojsk Zmechanizowanych, stając się trzonem kadry spadochroniarstwa tej uczelni, kierowanej od wielu lat przez płk. Władysława Koźmińskiego, absolwenta naszej AWF. Pomagaliśmy najmłodszym lotnikom-harcerzom. Na zbiórkach i obozach, w tym spadochronowych, Harcerskiego Szczepu Lotniczego „Błyskawica”, wspieranych przez Aeroklub Wrocławski przewinęły się setki chłopców i dziewcząt. Wychowankowie „Błyskawicy” jak Edward Ligocki, Ryszard Olszowy, Waldemar Miszkurko, Zbigniew Weber, Wojciech Soleżyński i inni osiągnęli szczyty pozycji lotniczych i nie tylko.

Szkoliliśmy spadochronową grupę milicjantów dla potrzeb „szybkiego reagowania” jako pierwsi w Polsce. Nasi przedstawiciele wchodziłi stale w skład Komisji Spadochronowej Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, wnosząc tam wiele cennych inicjatyw. Mam zaszczyt nadal uczestniczyć w spadochronowej przygodzie jako członek i uczestnik udanych spotkań wrocławskiego oddziału Związku Polskich Spadochroniarzy i inicjator wydawania Biuletynu, również pierwszego w Polsce pisma terenowego. O każdej z tych przygód możnaby wiele opowiadać... Cieszą mnie sukcesy moich młodszych kolegów i koleżanek, martwią ich niepowodzenia, miło mi gdy pomyślę, że nasz wspólny trud był potrzebny innym, zakochanym w ciągle zmieniającej się pięknie czaszy, unoszącej się pomiędzy niebem a ziemią.

Antoni Chojcan



SPADOCHRONOWY TANDEM

W ostatnim czasie pojawiło się wiele nowych możliwości w wykonywaniu różnych rodzajów skoków ze spadochronem. Jednym z nich jest wykonywanie skoków z pasażerem, są to tzw. skoki w tandemie.

Do wykonywania tego rodzaju skoków wymagane jest posiadanie uprawnień pilota tandemu. Instruktorzy ubiegający się o nie mogą je zdobyć w centrach szkolenia spadochronowego, lub innej uprawnionej instytucji, posiadającej certyfikat.

Kandydat na pilota tandemu powinien mieć wykonanych 500 skoków ze spadochronem, posiadać umiejętności wykonywania figur akrobacji indywidualnej, oraz mieć opanowaną celność lądowania na spadochronie typu „skrzydło”. Spadochrony używane do skoków tandemowych, to między innymi typy: VECTOR i JUMP SHACK o powierzchni około 30-40 m kwadratowych. Waga zespołu skaczącego /pilot i pasażer wraz ze spadochronem/ winna się mieścić w granicach 170-220 kg. Komplet spadochronów do skoku w tandemie stanowi czasza spadochronu głównego i zapasowego o tej samej powierzchni w układzie „plecy-plecy”. Spadochron zabezpieczony jest automatem typu CYPRES-TANDEM. Minimalna wysokość skoku wynosi - 2200 m, wysokość otwarcia spadochronu głównego-1600 m.

Pasażer przed wykonaniem skoku musi odbyć instruktaż w zakresie; dopasowania uprząży, dopinania pasażera do uprząży pilota, sylwetki pasażera w czasie spadania i pozycji przy lądowaniu.

Na pokładzie samolotu na wysokości 2000 m. pasażer zostaje dopięty do pilota. Przy żółtym świetle, pilot z pasażerem staje przy drzwiach /luku/. Pasażer podczas podchodzenia do drzwi trzyma dłonie na swojej uprzęży. Przed oddzieleniem się od statku powietrznego pasażer krzyżuje nogi odginając je do tyłu /między nogi pilota/ i odchyła głowę do tyłu i w lewo. Teraz ciężar pasażera utrzymuje pilot. W ten sposób zespół opuszcza statek.

Po wyskoku pilot stabilizuje pozycję i wyrzuca spadochron hamujący, zapewniający stateczne spadanie zespołu. Opadanie trwa do wysokości 1600 m. na której pilot otwiera spadochron. W czasie spadania pilot sprawdza położenie uchwytów otwierających spadochrony po czym może zezwolić pasażerowi na rozłożenie rąk. Przed otwarciem spadochronu na sygnał pilota pasażer ponownie chwyci taśmy swojej uprzęży.

Po otwarciu spadochronu pasażer opiera się nogami o buty pilota, pilot poluźnia taśmy boczne uprzęży pasażera co pozwala mu na lepszą obserwację. Przed lądowaniem pasażer podciąga nogi lekko je uginając. Lądowanie zespołu odbywa się z poślizgiem przy praktycznie zerowej prędkości pionowej.

/ Cena takiego skoku na rok 2002 wynosiła około 400-500 zł./

*Opis technicznego wykonywania skoku w tandemie
na podstawie informacji pilota tandemu instr. Sławomira Grochowskiego przygotował*

Wojciech Soleżyński

SKAKAŁAM W TANDEMIE

W Zakładzie Spadochroniarstwa Szkoły Oficerskiej we Wrocławiu pracuję od 1979 roku na stanowisku krawcowej, naprawiając, latając i wymieniając uszkodzone elementy sprzętu spadochronowego wszystkich typów będących na wyposażeniu zakładu. Początkowo były nas dwie, ale redukcje etatów w wojsku zajął i do naszej pracowni. Zostałam więc sama z ogromną ilością spadochronów, które trzeba było utrzymywać w nienagannym stanie.

Stykając się ze skoczkami i pracą instruktorów prowadzących szkolenie spadochronowe podchorążych, kandydatów na instruktorów WPD i wyczynowców sekcji spadochronowej WKS "Śląsk", często utożsamiałam się z nimi, ich pracą, przeżyciami szkoleniowymi i sportowymi. Poznałam już zasady szkolenia i teoretycznie całą technikę skoku. Od dawna marzyłam o wykonaniu skoku ze spadochronem, ale było to w moim przypadku niemożliwe, głównie z uwagi na rodzinę- małe dzieci o które się bałam, gdyby mi się coś złego wydarzyło, ale gdyby było trzeba nie wahałabym się wyskoczyć ze spadochronem.

W latach 90-tych nastąpiła w przepisach duża liberalizacja, zmienił się sprzęt na znacznie doskonalszy a z nim i nowe możliwości, jak spadochroniarstwo rekreacyjno-turystyczne. Choć z kolei przybyło mi trochę lat, pojawiły się możliwości wykonywania skoków bez własnego udziału w szkoleniu. Można było wyskoczyć przypiętym do uprzęży instruktora - tzw. skoki w tandemie. Ponieważ niektórzy nasi instruktorzy zdobyli uprawnienia do ich wykonywania z pasażerem zaczęłam się zastanawiać, czy teraz nie mogłabym wykonać takiego skoku i choć raz przeżyć taką ekstremalną przygodę. Byłam pewna, że mogę tego dokonać. Ze strony instruktorów uzyskałam pełne poparcie i tak doszło do decyzji: wyskoczę w tandemie!

Wypełniłam więc odpowiednie do takiego skoku dokumenty podpisując swoją odpowiedzialność za ewentualne skutki. Uzgodniliśmy pilota tandemu -został nim doświadczony instruktor z oleśnickiego ośrodka szkolenia Ryszard Sobczak.

Skok odbył się z wysokości 4500m. ze śmigłowca Mi-8 na lotnisku w Oleśnicy. Przedtem wysłuchałam instruktazu o sposobie przypinania się do instruktora i zachowania w czasie skoku, oraz przyjmowania odpowiednich pozycji w kolejnych fazach skoku tj. trzymania rąk, ułożenia nóg w czasie spadania i podczas lądowania tak, aby nie przeszkadzać instruktorowi w sterowaniu. Z dopasowaniem i zapinaniem uprzęży nie miałam żadnych trudności, gdyż obcowanie ze spadochronem i jego częściami było moim chlebem powszednim.

W czasie nabierania wysokości oglądałam piękne widoki ziemi z coraz to wyższej wysokości, poprzesiane kłębiastymi chmurami. Zrobiło się bardzo wysoko, ale przecież nie raz latałam podczas skoków, tylko wtedy nie musiałam opuszczać samolotu. Nie odczuwałam jednak jakiegoś nadmiernego strachu. Miałam pełne zaufanie do instruktora. Na wysokości 2000m. zostałam przypięta z troską przez współskaczących do instruktora. Na wysokości skoku tj. 4500m. otwarto drzwi. Razem już podeszliśmy do nich, ogarną nas wdzierający się do kabiny chłód /na tej wysokości podobno panowała ujemna temperatura/. Spoglądałam w dół, pode mną ukazała się ogromna przestrzeń poprzedzielana chmurami i daleko w dole między nimi zamglone nieco zarysy maleńkich wiosek, kratek pól, lasów i dróg okolic Oleśnicy, w którą mieliśmy skoczyć. Trwało to jednak bardzo krótko, wisiałam na uprzęży instruktora a on prawie natychmiast rzucił się w tą przepaść. Trzymam więc ręce na uprzęży i skrzyżowane odgięte do tyłu nogi. Teraz czuję zimne strugi powietrza na twarzy, chyba przestałam oddychać, lecz po chwili spadamy równo twarzą do ziemi nabierając prędkości. Czuję na twarzy i na rękach /które instruktor pozwolił mi wysunąć/ silne parcie powietrza, ale i przylegającego do moich pleców instruktora – jak anioła ochraniającego mnie w tym spadaniu. Nagle zauważam tuż przy nas skoczka lecącego przed nami, który wykonuje nam serię zdjęć. Uśmiecham się do niego i



Spadanie w tandemie z 4500 m.

macham mu rękami. To świetne uczucie lecieć w towarzystwie. Fotograf pomachał nam na pożegnanie i jak strzała oddalił się od nas. Czuję się świetnie, mogłabym tak lecieć bez końca, ale czas szybko mija a instruktor trąca mnie, aby przenieść ręce na uprzęż i przygotować się do



Po lądowaniu na lotnisku w Olesnicy

spadochron leci tam gdzie ja chcę, ale zbliża się też do ziemi, na której rozróżniam już wszystkie rejony startu i poszczególne osoby. Instruktor ustawia spadochron pod wiatr i nakazuje mi podciągnięcie i ugięcie nóg. Trzymam więc taką pozycję i widzę jak lecimy przez chwilę nad samą ziemią, w końcu zatrzymujemy się i ... po lądowaniu. Nawet się nie przewróciliśmy.

Odpinamy się od uprzęży i z uśmiechem omawiamy pierwsze wrażenia ze skoku i to nie było jakiegoś bo aż z 4 i pół kilometra, z granicy od której powyżej trzeba używać aparatury tlenowej. Ja jednak nie zauważyłam żadnych trudności z oddychaniem, czy jakimiś zawrotami w głowie o których słyszałam z opowiadań.

Było to wspaniałe przeżycie. Teraz już wiem jakie uczucia występują w każdym momencie skoku i dlatego tyłu jest entuzjastów spadochroniarstwa. To działa jak narkotyk, jak się raz skoczy to trudno z tego zrezygnować, choć podobno nie jest to regułą. Najważniejsze, że teraz każdy może tego spróbować a ja teraz jestem w domu uważana za najodważniejszą. Ale i tak znów chodzi mi pogłowie wykonanie następnego skoku..

otwarcia spadochronu. Teraz czuję jakieś szarpnięcie, coś wyciąga mi nogi i za chwilę opadamy pod kolorową, prostokątną czaszą spadochronu. Do ziemi zostało więc około 1500m. Oglądam ziemię jakby zawieszona w powietrzu, w idealnej ciszy. Przemieszczamy się w powietrzu to w jedną to w drugą stronę, instruktor wykonuje obroty, zbliża się do sąsiednich spadochronów a nawet daje mi posterować spadochronem.

Mam wrażenie, że lecę jak ptak, instruktor co trochę mi coś pokazuje lub podpowiada,

Jolanta Szatkowska

Dop. red:

Pani Jola ma męża i dwóch dorosłych synów w wieku 26 i 30 lat a także trójkę wnucząt. Jak więc widać wiek p. Joli nie stanowił żadnych przeszkód do przeżycia silnych wrażeń i dalszych marzeń o kolejnych skokach. Życzymy jej tego z całą życzliwością, podkreślając jednocześnie jej zaangażowanie w fachowe naprawy spadochronów.



SPADOCHRONY Z AIR-POL NAD TAJ MAHAL.

W minionym roku miałem okazję prezentować sprzęt spadochronowy produkowany przez AIR-POL z Legionowa instruktorom wojsk lotniczych i wojsk powietrzno-desantowych armii Indyjskiej. Prezentacja ta miała na celu przedstawienie wszystkich parametrów spadochronów AD-2000 wraz z zasobnikiem i aparaturą

tlenową, jak również całkowicie zmodernizowanego spadochronu FENIKS.

Termin wyjazdu okazał się niezbyt szczęśliwy ze względu na panujące tam temperatury. Przelot trwający 9 godzin z przesiadką odbył się bez przeszkód. Dojazd z N. Delhi do Agry niestety trwał 5 godzin, podobno to standard, choć to tylko 200 km. Agra jest miastem o 5 – 7 milionowej ludności (rozbieżność ta wynika z odpowiedzi, jakie można usłyszeć od mieszkańców), oficjalne źródła podają 4,8 miliona, są to dane z 1995 roku. Ale wychodząc na ulice ma się wrażenie, że ludzi jest znacznie więcej. Razem z naszym sprzętem Hindusi testowali dwa zestawy zaproponowane przez firmy amerykańskie i jeden zestaw francuski. Ogólnie mówiąc parametry wszystkich zestawów sprzętu były bardzo zbliżone i trzeba powiedzieć, że nasz AD-2000 w niektórych wymaganiach stawianych przez Hindusów o wiele przewyższał propozycje pozostałych firm. Dla przykładu:

- ✓ Mniejszy ciężar zestawu spadochronowego
- ✓ Mniejszy ciężar systemu tlenowego
- ✓ Większa długotrwałość podawania tlenu
- ✓ Zastosowany system stabilizacji

i wiele innych szczegółów z długiej listy około 450 parametrów branych pod uwagę, jak choćby możliwość wykonywania skoków na AD-2000 z wysokość 300m. przy prędkości 400 km/h. Pozostałe konstrukcje nie posiadają takich parametrów. Podsumowując spadochron AD-2000 w konfrontacji z pozostałymi propozycjami okazał się spadochronem o wiele bardziej wszechstronnym, jeśli chodzi o zastosowanie w działaniach bojowych.

Na spotkaniu informacyjnym w 50th

Independent Para Brigade prowadzącej całe przedsięwzięcie bardzo ogólnie poinformowano nas na temat terminów i sposobu przeprowadzenia testów. Nie podając dat ani zakresu prób. Podczas następnych dni miałem okazję zwiedzić i pracować w prawdziwym kombinacie spadochronowym, jakim jest „Parachuting Training School” Jest to największa szkoła spadochronowa Sił Powietrznych Indii. Aby zobrazować nieco wielkość tego przedsięwzięcia przytoczę kilka liczb.

W PTS

- ✓ Jest zatrudnionych 120 instruktorów spadochronowych, głównie chorążych.
- ✓ Spadochrony układa 130 układaczy – podoficerów zawodowych.



Samoloty transportowe – u góry: AN-23, u dołu: Il-76MD
Na wyposażeniu armii indyjskiej

- ✓ Do skoków używane są głównie samoloty AN-32 – bliźniak AN-26,
- ✓ Rządziej IL-76MD.
- ✓ Miesięcznie wykonuje się od 3500 do 4000 skoków.

Szpeciallynie ostatnia pozycja robi duży wrażenie. Zdziewiające jest to, że wszystko odbywa się bez pośpiechu i nerwowej atmosfery.

Plan mojego pobytu był następujący. W pierwszym okresie miałem zaprezentować nasz sprzęt, wykonać, skoki w różnych wariantach (lina, stabilizacja, zasobnik, HALO, HAHO). Przeszkolenie grupy trzech ukladaczy w zakresie układania spadochronu głównego i zapasowego - to było kolejne zadanie wymagające nieco cierpliwości.



Następnie pozostało nadzorowanie układania i skoków wykonywanych przez instruktorów i wytypowanych skoczków Armii Indyjskiej. Prowadzona nauka układania przebiegała stosunkowo sprawnie i po 7 dniach zawodowi ukladacze byli zdolni do samodzielnego układania kompletu AD 2000.

W międzyczasie rozpoczęły się skoki. Na początek wykonałem dwa skoki na linę z AN-32 i muszę przyznać, że skok a szczególnie otwarcie przy prędkości 240 km/h nie należy do przyjemności, Szarpnięcie w momencie otwarcia jest zaskakująco szybkie i mocne. Nie polecam nikomu naśladownictwa.

Natomiast skoki z użyciem stabilizacji to coś, czego zazdrościli mi Amerykanie i





Francuzi szczególnie skoki z IŁ-a z małej wysokości.

Również przy skokach z 8000 m z zasobnikiem z bronią i aparaturą tlenową nastawiając naszego pocziwego KAP-a spadając na stabilizatorze mogłem drzemać do wysokości 900 m natomiast pozostali walczyli o utrzymanie płaskiej pozycji przez 7000 m.

Po zakończeniu okresu prezentacji, mając FENIKSA skakałem i nadzorowałem stosowanie naszego sprzętu. Ogółem wykonałem 25 skoków i muszę przyznać, że gdyby nie

49 stopniowe upały to były by to jedne z przyjemniejszych skoków. Niestety nie ma tu żadnej pomyłki 49 stopni to najwyższa temperatura, jaką zanotowałem. Trwało to 7 długich dni, potem się zdecydowanie ochłodziło i temperatura utrzymywała się na poziomie 45



stopni w dzień (w cieniu) i 29-32 stopnie w nocy. Wierzyć się nie chce, że w tych warunkach latają samoloty AN-32 i IŁ-76. Powietrze jest tak suche, że spocić się nie sposób no i lepiej nie mówić, jeśli nie ma się pod ręką butelki z wodą. Miałem również okazję obejrzeć wspólne ćwiczenia

Indyjskiej Brygady Powietrzno-Desantowej i batalionu amerykańskich Rangersów. Przetransportowani za pomocą 5-ciu C-130 Herkulesów – Rangersi, doskonalili swoje umiejętności, skacząc i desantując sprzęt wspólnie ze spadochroniarzami indyjskimi. Oddzielną sprawą był spadochron FENIKS, który wzbudził duże zainteresowanie instruktorów jako spadochron do treningu a nawet jako spadochron do skoków na wolne otwarcie z zasobnikiem, stosując system stabilizacji. Spadochron a szczególnie uprząż i pokrowiec przeszły twardy egzamin a kilku z instruktorów, którzy mieli okazję skoczyć na tym spadochronie również pochylnie wyrażali się na temat jego zalet.

W następnym artykule postaram się przybliżyć nieco ten spadochron, tym bardziej, że jest to oferta AIR-POL z Legionowa skierowana również do odbiorców indywidualnych wraz z automatem CYPRYS.

Ze spadochronowym pozdrowieniem Maciej Antkowiak



WYWIAD Z PŁK. WŁADYSŁAWEM KOŹMIŃSKIM



Władysław Koźmiński urodził się w Rzerzyczach. Potem już w Radomsku ukończył Liceum Ogólnokształcące. W 1962 r. w Aeroklubie Częstochowskim ukończył szkolenie spadochronowe i szybowcowe. W 1963 r. wstąpił do Oficerskiej Szkoły Wojsk Zmechanizowanych imienia Tadeusza Kościuszki we Wrocławiu. Tu kontynuował szkolenie spadochronowe będąc wyróżniającym się zawodnikiem powstałej grupy wyczynowej, prowadzonej przez ówczesnego kpt. Józefa Dwernickiego. Przez wiele lat jest członkiem klubu WKS „Śląsk”, Kadry Wojska Polskiego i Spadochronowej Kadry Narodowej. Wielokrotnie reprezentuje Wojsko Polskie i kraj w zawodach i mistrzostwach, zdobywając Mistrzostwa Wojska Polskiego, Armii Zaprzyjaźnionych i zwyciężając w wielu zawodach spadochronowych. W roku 1976 ukończył Akademię Wychowania Fizycznego. Był wyróżniającym się instruktorem

i wykładowcą w Szkole Oficerskiej. Prowadził szkolenie w Naukowym Kole Podchorążych, centralne kursy instruktorskie WPD, bierze udział w pracy dydaktycznej, opracowaniach metodycznych i badaniach naukowych w dziedzinie spadochroniarstwa. Organizuje i uczestniczy w wielu skokach doświadczalnych ze sprzętem spadochronowym. Zainicjował i przeprowadził badania w przystosowaniu spadochronów i prowadzeniu skoków z wysokości 8000 m. dla grup specjalnych. Zajmował się amatorskimi konstrukcjami lotniczymi, uzyskuje licencję i wykonuje loty balonami na ogrzewane powietrze. Od 1980 roku kieruje Zakładem Spadochroniarstwa w Szkole Oficerskiej we Wrocławiu. W 1990 roku jest członkiem grupy tworzącej wrocławski oddział Związku Polskich Spadochroniarzy, zostając jego wiceprezesem. Jednocześnie powołuje firmę ochrony osób i mienia „Komandos” we Wrocławiu, zostając jej dyrektorem.

Działa na rzecz zintegrowania środowiska spadochroniarzy. Do końca służby wojskowej, to jest do stycznia 2003 roku aktywnie uczestniczy w skokach spadochronowych, których przez 39 lat uzbierało się 5730.

Zakończyłeś obecnie najważniejszy etap działalności w życiu –służbę wojskową. Jak się to stało, że wybrałeś ten sposób na życie?

Od najmłodszych lat intrygowały mnie samoloty. Kiedy jako mały chłopiec chodziłem z ojcem na spacer, oglądając latające w okolicy samoloty powiedziałem „tato, jak dorosnę to zostanę lotnikiem”. Kiedy więc ukończyłem 16 lat- w 1962 roku rozpocząłem w Aeroklubie Częstochowskim szkolenie spadochronowe a potem szybowcowe. Oba ukończyłem w krótkim czasie a kiedy przyszła kolej na pobór do wojska rozpocząłem starania do Oficerskiej

Szkoły Lotniczej. Niestety , ostre rygory zdrowotne do zawodu pilota wojskowego odebrały mi tą szansę. Dopatrzone się jakieś nieprawidłowości z moim sercem. Przeglądając informatory o innych szkołach wojskowych, wypatrzyłem, że we wrocławskiej Szkole Oficerskiej Wojsk Zmechanizowanych program nauczania obejmuje szkolenie spadochronowe a to już dawało pewne nadzieje, przynajmniej częściowego spełnienia się moich marzeń o lataniu. Znalazłem się więc we wrześniu 1963 roku w Zmechu.

Czy wiązałeś jakieś plany na przyszłość w spadochroniarstwie, przecież szkolenie spadochronowe było tylko krótkim okresem, samo w sobie nie było celem kształcenia w szkole?

Szkolenie spadochronowe podchorążych rozpoczynało się na drugim roku, czyli dla

mnie w 1964r. a ponieważ miałem już 39 skoków z aeroklubu, mogłem liczyć na załapanie się do grupy układaczy spadochronów a przy tym i do wykonywania większej ilości skoków. Tak się też stało. W tymże roku uczestniczyłem w



Podczas konkurencji wieloboju spadochronowego



Jeszcze jako podchorąży

zgrupowaniu w Jaworzu, na poligonie w Drawsku w charakterze układacza. Tu wykonywaliśmy skoki w grupie, która była przygotowywana do późniejszego wyczynu, organizowanego przez przybyłego do Zmechu z 6 PDPD kpt. Józefa Dwernickiego. Oficjalnie do wyczynu zostałem zakwalifikowany w 1965 roku.

W tym też roku prowadzony był kurs przygotowawczy na instruktorów

spadochronowych dla oficerów, podoficerów i podchorążych, którego wykładowcą był znany w Polsce instruktor por. Bogusław Plamowski. Egzaminę odbyły się w Dziwnowie a uprawnienia otrzymałem rozkazem D-cy Okręgu w 1966r.

Czy wiedziałeś wtedy, że po promocji zostaniesz w Szkole na etacie instruktora spadochronowego?

Nie, wtedy jeszcze nie. W 1965 r. odbyły się Mistrzostwa Wojska Polskiego w Inowrocławiu w których większość reprezentantów Śląskiego Okręgu Wojskowego stanowili podchorążowie Szkoły. Zajęliśmy w nich II miejsce, za Dywizją PD. To był właściwie pierwszy sukces tworzącej się sekcji wyczynowej. Po tych zawodach widziałem się już w roli instruktora spadochronowego w Cyklu Szkolenia Spadochronowego w Szkole. Po Mistrzostwach Polski w Bielsku, gdzie zająłem 8 pozycję zostałem zakwalifikowany do Kadry Narodowej. Po ukończeniu w 1966 roku Szkoły Oficerskiej zostałem skierowany do Pułku Zmechanizowanego w Koźuchowie z myślą i zapewnieniem Okręgu Wojskowego, że po roku wrócę do Szkoły na stanowisko instruktora spadochronowego.

Czy mógłbyś przedstawić początki tworzenia się drużyny wyczynowej, jej skład osobowy, możliwości treningowe w warunkach obowiązków i zajęć w Szkole Oficerskiej - wiadomo przecież, że jest to sport bardzo czasochłonny?

W tym czasie spadochroniarstwo było dobrze postrzegane w Szkole. Wielu też oficerów na własne życzenie odbywało szkolenie spadochronowe. Nie było problemów z uczestniczeniem w zgrupowaniach sportowych, choć zasadą było; obowiązkowe zaliczanie tematów i przedmiotów. Poza tym odbywały się one na terenie szkolnego poligonu i lądowiska „Raków”, byliśmy więc pod kontrolą dowódców. Trzeba było godzić sport z nauką.

Jeśli chodzi o skład osobowy to tworzyli go wyłącznie podchorążowie, byli to;



Andrzej Żdan, Waldemar Bałuka, Włodzimierz Warchalski, Henryk Zieliński, Jacek Szrek, Józef Krawiecki, Wiesław Lenczner, Jan Staniucha, no i ja. W kolejnych latach dołączyli; Adam Bujnowski, Stanisław Czopor, Kazimierz Kaczmarek, a także żołnierze służby zasadniczej; Stanisław Sośnicki, Ryszard Olszowy, Jan Stryjak, Janusz Osiecki. Potem w latach 1967-70 drużynę wzmocnili rezerwiści z Aeroklubu – kadrowicze Edward Ligocki, Wojciech Soleżyński i Sylwester Jakubowski. Część zawodników stopniowo odeszło, pozostali przez wiele lat tworzyli trzon drużyny, osiągając liczące się w Polsce i w Świecie wyniki.

Na Mistrzostwach Armii w Bułgarii

Etatów sportowych w Szkole nie było, teraz sprawy sportowe musiały się łączyć z pracą zawodową a szkolenie spadochronowe podchorążych obejmowało rocznie często ponad 200 ludzi. Czy nie było to za duże obciążenie na dłuższą metę?

Dopóki byliśmy podchorążymi byt zapewniała nam kompania. Cała sekcja spadochronowa była układaczami. Zapewnialiśmy w ten sposób gotowość sprzętu dla podchorążych. Często składaliśmy spadochrony do późnej nocy, aby już o 3-4-tej wstać, jechać na skoki, pomagając w ich organizacji i samemu wykonać 1-2 skoki wyczynowe, po czym lecieć na zajęcia i tak co dzień

przy dobrych warunkach pogodowych przez okres trwania szkolenia podchorążych. Na zgrupowaniach było lżej, wtedy zajmowaliśmy się tylko skokami no i zaliczeniami zajęć. Była też wtedy naturalna selekcja do objęcia etatów instruktorskich w Szkole. Szanse obsadzenia ich mieli najlepsi. Ci mieli też zapewniony rozwój sportowy ale i obowiązek przyjęcia zadań szkoleniowych. Było to bardzo męczące, ale młodość i możliwości wyżycia się w wymarzonej dyscyplinie dodawała sił i wytrwałości.

Kiedy zaczęły się sukcesy w zawodach spadochronowych? Bazą działania była szkoła oficerska, ale drużyna występowała pod firmą Śląskiego Okręgu Wojskowego, lub WKS” Śląsk”?



Reprezentacja WP na Mistrzostwach Armii Wrocław 1968 r.
E. Ligocki, W. Koźmiński, W. Soleżyński, R. Olszowy
i W. Gugniewicz

Już pierwsze Mistrzostwa Wojska Polskiego w których startowaliśmy w 1965 r w Inowrocławiu były naszym sukcesem. II miejsce drużynowo za 6PDPD to wielki zaszczyt dla tak niedoświadczonej jeszcze drużyny. W następnym roku – 1966 znów zajęliśmy II miejsce a w Mistrzostwach Polski w Bielsku indywidualnie uplasowałem się na 8 miejscu, kwalifikując się do Kadry Narodowej. Kolejnym sukcesem to Mistrzostwa Armii Zaprzyjaźnionych we Wrocławiu w 1968 r, - zwycięstwo zespołowe

polskiej reprezentacji wojskowej, w której większość stanowili zawodnicy naszego klubu. Tu zdobyłem pierwszy złoty medal w klasyfikacji ogólnej a Wojtek Soleżyński – brązowy. Potem, to kolejno dziesięciokrotne zwycięstwa drużynowe w MWP i wiele indywidualnych: Edka Ligockiego, Ryśka Olszowego i Sylwka Jakubowskiego, oraz wysokie lokaty innych zawodników WKS „Śląsk”, a także w Mistrzostwach Polski i innych zawodach w kraju i za granicą. Ten temat wymagałby jednak osobnego omówienia.

W WKS-ie powstało wtedy już kilkanaście etatów sportowych dla nowych zawodników, co dawało szansę powiększenia stanu sekcji i zabezpieczenia narybku.

Czy mógłbyś uzupełnić jeszcze swoje sukcesy w spadochroniarstwie. Początkowo byłeś czołowym zawodnikiem w Wojsku Polskim w wieloboju desantowym / był to skok na celność lądowania w umundurowaniu z bronią /KBKaK/ z natychmiastowym /po lądowaniu/ biegiem terenowym na dystansie 5 km. połączonym ze strzelaniem do sylwetki na odległość 200 m. i rzutem granatami do celu odległym na 30 m.

Wielobój ten rozgrywano od 1968 do 1977 roku. W tym czasie byłem pięciokrotnie mistrzem Wojska Polskiego w tej konkurencji, raz byłem Mistrzem Armii Zaprzyjaźnionych a w pozostałych latach zajmowałem 2 lub 3 miejsca a

tylko raz byłem szósty. Były również inne zawody w których zajmowałem miejsca w czołówce.

Reprezentowałeś też Polskę w zawodach międzynarodowych, które z nich pozostawiły Ci w pamięci niezapomniane wrażenia.



I Mistrzostwa Świata w akrobacji zespołowej,
Warendorf /RFN – 1975 r./

Bardzo mile wspominam Puchar Adriatyku w Jugosławii w 1973 r. oraz międzynarodowe zawody w akrobacji zespołowej w RFN-ie w 1974 r i w rok później w Mistrzostwach Świata w tej konkurencji, również w RFN-ie. Ogromna ilość zespołów i zawodników /ponad 200/ różnorodność państw uczestniczących, doskonały klimat i egzotyka takich zawodów, dobra organizacja i przyjacielskie kontakty z zawodnikami – najczęściej- krajów niemieckich widzianych przez ówczesne władze państwowe dodawały szczególnego

uroku. Byliśmy tam jako jedyna ekipa z krajów socjalistycznych, nic dziwnego, że wzbudzaliśmy szczególne zainteresowanie nie tylko z powodu statusu „z za żelaznej kurtyny”, ale i poziomu umiejętności. Pierwsze tego typu zawody w Hiittersdorfie wygraliśmy zdecydowanie a w Mistrzostwach Świata w Warendorfie zajęliśmy 8 miejsce a tylko przez jedyny przypadkowy błąd straciliśmy miejsce na podium. To jedyna rysa na tych wspaniałych wspomnieniach.

W międzyczasie założyłeś rodzinę, miałeś na to czas?

Kiedy człowiek ma 20-kilka lat to się ma na wszystko czas. Żonę poznałem we Wrocławiu i do dziś jesteśmy zgodną rodziną mając dorosłego syna, córkę i dójkę wnucząt. Żona w pełni akceptuje moją pracę i zamiłowania do spadochroniarstwa.

Jak długo trwała Twoja aktywność w sporcie wyczynowym z czasem bowiem awansowałeś na kolejne stopnie oficerskie i na wyższe stanowiska a z nimi przybywało pracy, co było dalej.

Działalność sportową rozpocząłem w 1965 a zakończyłem w 1978 roku udziałem w Mistrzostwach Armii na Węgrzech w których zwyciężyliśmy w



Dekoracja zwycięzców na Mistrzostwach Armii, Węgry 1978 r.



PRZED HISTORYCZNĄ SIEDZIBĄ SZTABU I DWIZJI WP POD RIAZANIEM

konkurencji akrobacji zespołowej, identycznie jak rok przedtem w Mistrzostwach Armii na Kubie. W tym czasie byłem już trenerem i jednocześnie zawodnikiem w tej konkurencji, czyli trwało to 13 lat. W tym samym czasie od roku 1972 kontynuowałem studia na wrocławskiej Akademii Wychowania Fizycznego, którą ukończyłem w 1976 roku. Po okresie aktywności sportowej, oprócz

wykonywania zadań szkoleniowych w 1979 roku ukończyłem kurs doskonalący w Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Powietrzno-desantowej w Riazaniu w ZSRR i już w roku 1980 objąłem stanowisko kierownika Zakładu Spadochroniarstwa w naszej Szkole.

Jak oceniasz swoją pracę w Zakładzie Spadochroniarstwa w WSOWZmech. Jako kolejno; instruktor, wykładowca i kierownik tej komórki.

Oceniam ją dobrze, była to ciekawa praca, dawała dużo przyjemności i satysfakcji, pozwalała doskonalić i rozwijać umiejętności sportowe i dydaktyczne, podejmować nowe tematy. Każdy etap sprawiał zadowolenie, cały czas przecież związany był ze spadochroniarstwem. Jak się lubi to co się robi, to efekty muszą być widoczne.

Specyfika szkolenia spadochronowego często odbiega od zasad realizacji planowanych przedsięwzięć w szkole, choćby ze względu na warunki atmosferyczne, czy chwilowe braki transportu lotniczego, które często zakłócały tok planowania. Trzeba było zmieniać zajęcia i godziny, co się komendzie szkoły nie bardzo podobało. Jak mógłbyś określić współpracę z komendą, przy często zmieniających się komendantach i ich zastępców. Czy komenda szkoły rozumiała specyfikę szkolenia spadochronowego, każda bowiem nowa ekipa musiała się z nią na nowo oswajać.

W większości przypadków zyskiwaliśmy przychylność komendy szkoły, choć nie w każdym, ale konsekwencja w realizacji zadań doprowadzała do zgody na prowadzenie procesu dydaktycznego wg. naszego tj. Zakładu Spadochroniarstwa uznania, choć burzyło to w pewnym stopniu porządek dnia. Przykładem mogą tu być zmiany godzin skoków z dopołudniowych, czy wczesno – rannych na popołudniowe w przypadku niekorzystnych warunków meteorologicznych, zaś planowane na skoki godziny lekcyjne wykorzystywano na naukę własną. Przeplanowanie więc środków transportu, zabezpieczenia technicznego, medycznego, dowozu załogi samolotu itp. sprawiało nam jak i poszczególnym służbom dużo kłopotu i stawiało nas w zasadzie w pełnej

dyspozycyjności przez cały dzień. Dochodziły do tego planowane zajęcia dla kadry wojskowej, na które, przy takim rozkładzie przedsięwzięć spadochronowych instruktorzy chodzili w kratkę, co było wyrażane częstym niezadowoleniem zastępców komendanta. W późniejszym okresie sprawy szkolenia spadochronowego zyskały znaczne zrozumienie. Budowaliśmy je



General Szwedzkiej Armii w ośrodku szkolenia naziemnego OSWL
We Wrocławiu

konsekwentnie a przy częstych wizytach w szkole różnych delegacji krajowych i zagranicznych, ośrodek spadochronowy, czy skoki pokazowe wzbudzały jedno z większych zainteresowań zwiedzających.

Zdobywaliśmy w ten sposób GENERAL SZWEDZKIEJ ARMII W OŚRODKU SPADOCHRONOWYM zaufanie do naszej pracy.

Oprócz podstawowego szkolenia Zakład

Spadochroniarstwa obciążony był stałymi przedsięwzięciami szkoleniowymi na rzecz Wojska

Polskiego, w których również byłeś zaangażowany. Jakie to były zadania?

Były to coroczne /jeden lub dwa/ kursy na instruktorów Spadochronowych WPD, trwające 6 lub 3 miesiące. Zostały one zlecone przez Inspektorat Szkolenia i trwają od 1976 roku do chwili obecnej. Od tej pory około 600 oficerów, chorażych i podoficerów uzyskało uprawnienia instruktorskie. Ten system ujednolicił szkolenie i podniósł jego poziom do wzrastających wymagań z zakresu wiedzy teoretycznej, metodycznej i praktycznej przy różnorodnym sprzęcie a indywidualna technika skoku, jaką osiągalni absolwenci mogła się równać pod wieloma względami do średnio zaawansowanych zawodników. Od tego momentu poziom instruktorów w WPD zdecydowanie się poprawił. Komendantami i wykładowcami kursów byli kolejno: oficerowie: Wojciech Soleżyński /10 kursów/, ja /3/, Jan Likus /6/, Romuald Wysocki /2/, Mirosław Marcinkiewicz /8/, Lech Plezia /1/ i Remigiusz Sypek /3/. Po negatywnych doświadczeniach egzaminów kwalifikacyjnych w jednostkach wojskowych, Szkoła przejęła centralnie to przedsięwzięcie i od tego momentu wymagania i poziom instruktorów spadochronowych WPD w poszczególnych klasach specjalistów zyskał wymaganą rangę. Coraz większe znaczenie nabierała też praca z podchorążymi naukowego koła, z których corocznie kilku / z czwartego rocznika/ kwalifikowanych było do egzaminów instruktorskich. W ten sposób jednostki PD, które zasilali po promocji, otrzymywały przygotowanego do objęcia utworzonych już etatów dowódcy- instruktora spadochronowego, bez

konieczności odsyłania go na kurs , dezorganizując w jednostkach dowodzenie pododdziałem.,

Zakład prowadzi także działalność dydaktyczną w związku z tym wydał też wiele publikacji i opracowań metodycznych, prowadził także prace badawcze. Wiele z nich prowadzone były pod Twoim kierownictwem. Które z nich uważasz za najwartościowsze?



Na spadochronie AD-2000

Wszystkie były ważne w poszczególnych etapach. Czterokrotnie wznawialiśmy wydanie podręcznika „Szkolenie spadochronowe żołnierzy”, które potem stało się obowiązującym w WP. Powstały konstrukcje spadochronów: SW12D przystosowane dla żołnierzy grup specjalnych, następnie AD-95 jako „Dedał”, nad którego rozwiązaniami technicznymi pracowaliśmy wspólnie z ppłk. Janem Likusem. Został wdrożony w roku 1996. Dalej AD-2000 przy okazji badania możliwości przerzutu grup specjalnych z dużych wysokości. Jest on już produkowany seryjnie dla jednostek specjalnych. Przydatny także dla żołnierzy kadry, którzy nie nabyli umiejętności płaskiego spadania. W spadochronie tym wykorzystano tylko samą czaszę amerykańskiego spadochronu typu FALCON 300, zaś system otwarcia ze stabilizacją, jak i aparatura tlenowa TAF-1 i system jej mocowania, to już

opracowania nasze, oparte na częściach firmy AIR-POL z Legionowa.

Kolejne prace to, badania nad fizjologicznymi reakcjami organizmu przy skokach z dużych wysokości /ponad 8000 m/. prowadzone wspólnie z Akademią Wychowania

Fizycznego – prezentowane w wydaniu „Medycyny lotniczej” i na sympozjum naukowym z okazji 50-lecia Głównego Ośrodka Badań Lotniczo Lekarskich.

Jaką bazę szkoleniową zostawiasz swojemu następcy? Wiemy, że pomimo około 40 lat istnienia szkolenia spadochronowego w Szkole Oficerskiej nie udało się zbudować z prawdziwego zdarzenia spadochroniarni. Do dziś obiekt ten zastępują różne adaptacje nietypowych pomieszczeń. Zupełnie dobrze przedstawia się baza



Zajęcia w ośrodku naziemnym z podchorążymi

szkolenia naziemnego, ale to w dużej mierze Zakład zawdzięcza byłemu kierownikowi płk. Tadeuszowi Piaseckiemu. Na spadochroniarnię nigdy nie było pieniędzy a gdy się znalazły w Śląskim Okręgu Wojskowym to przeznaczono je na rozbudowę spadochroniarni

w 62 kompanii specjalnej w Bolesławcu, którą po kilkunastu latach zlikwidowano i właściwie pieniądze zostały zmarnotrawione. W obecnym kształcie spadochroniarnia, znajdująca się w bloku w którym Zakład zajmuje pomieszczenia jest zupełnie dobrze rozwiązana funkcyjnie, zaś wietrzenie i suszenie spadochronów przy obecnie stosowanych tkaninach i ich w zasadzie całorocznym użytkowaniu nie stanowi problemu w ich obsłudze w warunkach jakie posiadamy. Nasze służby radzą sobie z tym doskonale. Ośrodek naziemny rozbudowany i unowocześniony w latach 70-tych utrzymywany jest w ciągłej konserwacji i jest jednym z lepszych - powiedziałbym w Europie. Posiadamy również własny warsztat naprawy spadochronów a sala dydaktyczna jest systematycznie udoskonalana dla potrzeb szkolenia podstawowego i kursów instruktorskich.

Oprócz spadochroniarstwa miałeś jeszcze wiele zainteresowań. Możesz je wymienić?

Przez szereg lat paralem się myślistwem, przez 13 lat byłem prezesem koła . Bawiłem się też w konstrukcje lotnicze, dorabiając silniki do szybowców



W KABINIE ZAADAPTOWANEJ „MUCHY STANDARD” Z SILNIKIEM

„Sroka” i „Mucha-standard”, na których wykonywałem loty biorąc udział w zlotach konstruktorów-amatorów lotniczych. No i balony. Od 1990 roku posiadam licencję pilota balonowego na ogrzewane powietrze. Startowałem w zawodach i Mistrzostwach Balonowych Polski, w których zająłem 6 miejsce a o mały włos byłbym na podium, ale się nie udało.

Czy utkwiał Ci jakiś szczególnie atrakcyjny skok, który dał Ci najwięcej satysfakcji z jego wykonania?

W ostatnim okresie pasjonują mnie skoki z dużych wysokości, ponad 8000m. w ekstremalnych warunkach, gdzie trzeba zabezpieczać się w aparaturę tlenową, przed zimnem, prowadzić nawigację przelotu bez widoczności ziemi. Jeden z nich wykonywaliśmy w grupie 9 skoczków z wysokości 8250 m. przy temperaturze powietrza 51 stopni poniżej zera w nocy, a mieliśmy tylko pod mundurami wojskowymi zwykłe dresy i typowe wojskowe rękawiczki. Przez pół godziny nie widząc ziemi nawigowaliśmy przez chmury, na podstawie





Opadanie na wysokości 6000 m. nad ziemią

busoli trzymanej w ręku. Trzeba było zsynchronizować jej ustawienie z kierunkiem ustawienia tułowia i kierunkiem lotu. Każdy z grupy miał na swoim kasku migające światełko. Ja byłem prowadzącym i po zbiórce po otwarciu spadochronów weszliśmy w chmury na wysokości 6500 m. Każdy z nas widział tylko swojego poprzednika i utrzymywał od niego bezpieczną odległość. Pomijając to co przeżyłem przez ten czas z powodu zimna /lekko odmroziłem sobie ręce między rękawiczką a rękawem – inni trochę twarze/ to najbardziej byłem zadowolony z tego, że po wyjściu z chmur na wysokości 1700 m. kiedy odwróciłem spadochron, by policzyć czy wszyscy skoczkowie są za mną – cała ósemka znajdowała się dokładnie na kierunku. Przelecieliśmy ponad 30 km. nie widząc ziemi a błąd w nawigacji, spowodowany bardziej nasilającym się południowym wiatrem niż to wynikało z komunikatu, wyniósł około 900 m. przy 30-kilometrowym przelocie na spadochronach. Dało się to jeszcze poprawić i znacznie zbliżyć się do przewidywanego rejonu lądowania. Można by uznać ten skok za tzw. „na przetrwanie”. To był pierwszy tego rodzaju skok. Obecnie mamy już pulpity z przyrządami niezbędnymi do tego rodzaju skoków i doskonalsze wyposażenie. Nie trzeba już w ręce trzymać busoli. Przyszłość takich skoków leży w zakresie grup specjalnych do opanowywania obiektów z zaskoczenia z powietrza.

Miałeś też chyba kilka ratowań na spadochronie zapasowym. Który z nich uważasz za najgroźniejsze a w ogóle jaką ilością skoków zakończyłeś okres służby wojskowej? Znając Cię, na tym na pewno nie zakończysz.



Do tej pory wykonałem 5730 skoków w tym było 8 ratowań z których dwa były według mnie bardziej niebezpieczne. Opiszę jedno, które zdarzyło mi się podczas treningu do Mistrzostw Armii we Wrocławiu 1968 roku nad osiedlem Sępolno przy stadionie Olimpijskim ,na którym się te zawody miały rozegrać. Po oddzieleniu się od śmigłowca MI-4 w momencie otwierania spadochronu pilocik wszedł między linki spadochronu głównego, nie zeszła osłona i zaczęły się obroty. Zamki wyczepiające czaszę nie były jeszcze doskonałe i przy pewnym, niekorzystnym rozkładzie sił , po odbezpieczeniu i zwolnieniu przycisków, taśmy spadochronu nie odskoczyły. Znając jednak wady tego urządzenia odciągałem kolejno jedną, potem drugą taśmę nośną , co zabrało mi trochę czasu z uwagi na obroty i dużą siłę odśrodkową. Kiedy już taśmy

odpadły wyciągnąłem uchwyt spadochronu zapasowego. Będąc jednak w pozycji plecowej, nastąpiło przyssanie czaszy, szybko więc wyciągnąłem jedną rękę w bok, aby zmieniając pozycję, umożliwić otwarcie spadochronu zapasowego. Czasza odskoczyła i spadochron się napełnił, ale do ziemi było nie więcej niż 200 m. tj. około 4 sekundy. Wylądowałem w przydomowym ogródku bez obrażeń.

Czy jako kierownik Zakładu uważasz, że można było jeszcze coś dla spadochroniarstwa zrobić?

W ostatnich latach zrobiliśmy dużo, ale odchodzę z pewnym niedosytem, z przekonaniem, że tak - można było. Mam nadzieję, że będąc już w rezerwie, będę mógł kontynuować dalsze badania nad skokami z dużych wysokości. Zależać to jednak będzie od tego, czy Komitet Badań Naukowych zatwierdzi nasz wniosek. Jeśli uzyskamy taką zgodę, to będzie pracy nad tym tematem przez najbliższe dwa lata. Najważniejsze, że istnieją już warunki prawne do



Lecimy na skok z wysokości 8000 m.

wykonywania skoków przez żołnierzy rezerwy i będę mógł fizycznie brać udział w prowadzonych doświadczeniach w powietrzu. Kolejny kierunek to – jeśli w Szkole miałby powstać Ośrodek Szkolenia Spadochronowego Wojsk Lądowych - poszerzenie bazy szkoleniowej o tunel aerodynamiczny do nauki spadania , oraz opracowanie komputerowego treningu ze spadochronami tunelowymi, co znacznie ułatwiłoby szkolenie w powietrzu. Są to jednak bardzo wysokie koszty i na razie nie wydaje się to realne.

Pamiętam, że jako spadochroniarze w Szkole Oficerskiej budziliśmy wśród kadry zawodowej podziw, ale i zazdrość co nie ułatwiało nam pracy i życia. Dziś los Zakładu Spadochroniarstwa w Szkole jest niepewny. Czy uważasz, że jest szansa , aby dalej był kontynuowany dorobek jaki stworzyli i rozwinęli przez te prawie 40 lat entuzjaści tacy jak Ty i kadra zakładu, od czasu jego powstania w roku 1965?



W ŚMIGŁOWCU „APACZ” NA ĆWICZENIACH 101 DYWIZJI KAWALERII POWIETRZNEJ W 1995 ROKU W USA

Na dzień dzisiejszy Zakład Spadochroniarstwa wyszedł w ramach restrukturyzacji najbardziej obronną ręką z pośród wszystkich zakładów i katedr istniejących w szkole. W zakładzie zostały prawie wszystkie etaty jakie istniały przed restrukturyzacją. Jeżeli się nie zmieni na gorsze , to będzie można dalej kontynuować badania, pracować nad nowymi metodami szkolenia, nowym sprzętem i szkolić dalej żołnierzy dla potrzeb wojsk lądowych. Przy dobrej woli przełożonych i widzących potrzebę istnienia takiego ośrodka, można stworzyć idealne warunki dla rozwoju tej dziedziny. Tak zresztą jest w większości krajów. Ostatnie decyzje MON pozostawiają szkolenie podchorążych

w Szkole Oficerskiej Wojsk Lądowych. Ponadto szkoleniem spadochronowym mają być objęci absolwenci szkół wyższych, kierowani na roczne kursy do tej szkoły. Odchodzę z tego stanowiska z poczuciem zapewnienia ciągłości istnienia Zakładu Spadochroniarstwa i jego działalności.

Odchodzącemu na emeryturę mówi się, że będzie się miało dużo czasu. Wiem po sobie, że tu złudne. Przy Twoim temperamentcie i energii z pewnością będziesz działał nadal. W co zamierzasz się teraz bardziej zaangażować?

Jeśli będzie dalej można, to skupię się na kierowaniu firmą ochroniarską "Komandos", ale moim najbliższym celem jest stworzenie Ośrodka Spadochronowego ZPS-u na bazie lotniska w Oleśnicy. Jeżeli będą pozytywnie zaopiniowane decyzje przez MON, to jeszcze w tym kwartale podejmiemy działania w kierunku jego utworzenia. Podlegałby on pod firmę „Komandos” a prowadzilibyśmy działalność szkoleniową i jednocześnie zarobkową. Część spadochronów ZPS już pozyskał z wycofanego z wojska sprzętu w bardzo dobrym stanie i znacznym jeszcze resursem. Ale o to będziemy się martwili jak będą już wiążące decyzje.



PO JEDNYM Z OSTATNICH SKOKÓW W WOJSKU

Nie sposób w tym krótkim wywiadzie omówić Twój cały udział w tych prawie 40 latach służby w spadochroniarstwie wojskowym i nie tylko. Dlatego czekamy na łamach naszego Biuletynu refleksji z różnych okresów Twojej aktywności sportowej i zawodowej a teraz życzymy Ci dużo zdrowia i sił do dalszego działania na rzecz spadochroniarstwa a także więcej czasu dla siebie.

Dziękuję za rozmowę Wojciech Soleżyński

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 e-mail: wojciech_solezynski@op.pl

Biuletyn rozprowadzany jest bezpłatnie i nie stanowi źródła jakichkolwiek dochodów