

## Okruchy cz.2

Z Babimostu

Lotnisko Babimost? Pułk tak, ale lotnisko? W tej sprawie, podobnie jak w kilku innych przypadkach, jest przecież inaczej. Miejscowość, do której przypisana była jednostka lotnicza a miejscowość, przy której znajdowało się samo lotnisko, to były bardzo często dwie różne miejscowości. Można pytać, czy tylko miało to „mylić wroga” czy jeszcze o coś innego chodziło? Jednak raczej można zgadywać, bo pytać już za bardzo nie ma kogo. Dotyczy to również Babimostu, bo Babimost to miejsce koszar i osiedla wojskowego, ale lotnisko, to już nawet nie w Kramsku, jak chcą niektórzy, a przy samym Kuligowie, malutkiej osadzie, przylegającej do ogrodzenia lotniska i zaznaczonej na współczesnych mapach.

Dodam tylko kilka „podwójnych” nazw w tym przedmiocie, dla ciekawych, dociekliwych i pasjonatów: Cewice –Siemirowice, Leźnica – Łęczycza, Debrzno – Lipka, Mirosławiec – ?

Krótko po naszym przybyciu na praktyki, do babimojskiego pułku przyszła grupa pięciu młodych lotników, którzy razem z nami wchodzili w życie pułku. Różnica między nami a nimi polegała na tym, że oni już byli oficerami a my na nasze oficerskie gwiazdki musieliśmy, jako podchorążowie pracować jeszcze pół roku, choć szkoły oficerskie zaczynaliśmy razem. Jednego z nich, Bronka G. poznałem jeszcze w Oleśnicy, w dość szczególnych okolicznościach. Z soboty na niedzielę pełniłem służbę garnizonową i patrol WSW przywiózł mi do aresztu dwóch podchorążych, którzy rzekomo wywołali awanturę na tańcach w Domu Kultury. Szybko okazało się, że to nie są nasi podchorążowie, a uczestnicy zawodów sportowych szkół oficerskich, na które oni przyjechali ze szkoły w Dęblinie i że samą awanturę sprowokowali ci, którzy ich przywieźli. Z tym drugim „awanturnikiem” także spotkaliśmy się ponownie już jako oficerowie, bo był lotnikiem we wrocławskim pułku. Z całej tej piątki lotników po latach w Babimostie został tylko jeden, co i tak jest niezłym wynikiem, bo z naszej szóstki, a właściwie dziewiątki techników, która przyszła do dywizjonu technicznego w roku 1963 po szkołach w Oleśnicy Śląskiej i Jeleniej Górze, w pułku nie pozostał nikt, chociaż na dalsze studia w Wojskowej Akademii Technicznej też nikt z nas zgody nie otrzymał.

Wiosną 1963 roku został rozwiązany pułk myśliwski (2plm) bazujący pod Krakowem, na Balicach. Do babimojskiego pułku przyszła stamtąd nieduża grupa, głównie młodych pilotów. Już żonaci otrzymali mieszkania, młodszy zamieszkali w kawalerkach, po dwóch. O dziwo, przybysze, choć przyszli przecież z dużego miasta, szybko zaaklimatyzowali się w nowym miejscu a dwóch z nich znalazło dla siebie żony w sąsiednich Podmoklach, co było dość złośliwie komentowane, jako że obaj po ożenku wsiedli do nowych samochodów typu Wartburg, na które w tamtym czasie mało kogo było stać. Trzeci z nich krótko potem ożenił się w Kargowie a czwarty w Sulechowie, jednak już bez takich „bonusów”.

Jakoś w drugiej połowie lat sześćdziesiątych na babimojskie lotnisko przebazował się latający na samolotach MiG-21 pułk krzesiński. Kadra tego pułku bawiła się z nami w nowo oddanym Klubie Garnizonowym i to była ta druga pozytywna dla nas, babimoszczaków strona pobytu krzesiniaków na naszym lotnisku. Co było pierwszą pozytywną stroną? Ano to, że oni też musieli latać i w związku z tym częstotliwość naszych lotów musiała być mniejsza. Tamtego roku mieszkający w namiotach na naszym lotnisku skład osobowy tego pułku „wykosił” nam wszystkie grzyby a startujące na dopalaniu ich samoloty wytwarzały taki hałas, że podobno w Kuligowie tamtego lata kury

przystały nieść jajka a krowy straciły mleko. To było bardzo wiarygodne, bo od osi pasa do kuli-gowskich domów było bardzo blisko, najwyżej pięćset metrów a ryk startującego na pełnym dopa-laniu samolotu MiG-21 przekraczał sto decybeli. A przecież pamiętam, że wtedy uważało się 100 dB za nieprzekraczalną wielkość hałasu. Żartowano o „zagładzie Kuligowa” w czasie jak z naszego lotniska latały MiG-21 z krzesińskiego pułku.

- ❖ W drugiej połowie lat sześćdziesiątych ktoś w ministerstwie obrony narodowej po-stanowił, że wojsko może przyczynić się w sposób szczególny do podniesienia po-ziomu wykształcenia poborowych, którzy w swoich latach szkolnych nie zmieścili się w ramach ówczesnego systemu edukacji. Było to tak „chyttrze” pomyślane, że jednocześnie wojsko podniesie swój poziom gotowości bojowej i wyszkolenia oraz uzupełni braki w kadrze podoficerskiej. Dla młodych poborowych utworzona została „służba pięcioletnia”, która w założeniu miała dać tym młodym ludziom wykształc-enie zawodowe i możliwość pozostania w siłach zbrojnych, jako podoficerowie za-wodowi.
- ❖ Ci młodzi podczas poboru musieli zadeklarować się na te pięć lat służby, w sytuacji kiedy już te dotychczasowe dwa lata były traktowane powszechnie jako wyrwane z życiorysu. Byłem kierownikiem Grupy Obsługi Technicznej Osprzętu w DOTS i przypadł mi „zaszczyt” bycia przełożonym dla dwóch takich żołnierzy – pięciolet-ków mechaników. W całym DOTS było tych żołnierzy kilkunastu, nie pamiętam, żeby któryś z nich pozostał w służbie zawodowej. Jako prowadzący szkolenie poli-tyczne, miałem lepszy kontakt z żołnierzami służby zasadniczej niż wielu moich ko-legów-oficerów. Dość szybko zorientowałem się że tym „pięcioletkom” trzeba po-święcać więcej uwagi, choćby dlatego, bo wielu z nich wprost cierpiało z tego po-wodu, że ich koledzy z poboru odchodzą po dwóch latach, a przed nimi jeszcze są trzy lata dalszej służby.

Do dziś pamiętam jednego z nich, który pewnego dnia, pod koniec drugiego roku swojej służby, po prostu pojechał do rodziny, mieszkającej w Dąbrowie Górniczej, mówiąc o tym tylko jednemu ze swoich kolegów. Na drugi lub trzeci dzień sprawa zaczęła być kłopotliwa: samowolne oddalenie zaczęło kwalifikować się pod dezercję i trzeba było z tym coś zrobić. Dowódca DOTS kapitan Mieczysław N., po krótkiej naradzie złożył mi propozycję nie do odrzucenia – jako ten, który zna najlepiej żołnierzy, bo prowadzi z nimi zajęcia polityczne a ponadto zna Górny Śląsk, miałem po tego dezercera pojechać i przywieźć go, zanim znajdzie go WSW, zamknie a potem odda pod sąd. Wprawdzie Dąbrowa Górnicza to Zagłębie a nie Górny Śląsk, ale cóż, „młodego” trzeba było ratować, musiałem się zgodzić.

To było krótko przed Bożym Narodzeniem, możliwie szybko wzięłem dokumenty podróży i pojechałem, aby jak najprędzej wrócić. Trafiłem na duże górnicze osiedle, do wielodzietnej rodzi-ny, która po moim przyjeździe była po prostu w szoku, bo wierzyli, że to jest urlop a nie samowol-ne oddalenie. Zostałem ugoszczony i poproszony przez matkę tego żołnierza o cierpliwość, bo ona od razu rozesłała jego rodzeństwo na poszukiwania zbiega. W międzyczasie z pracy wrócił jego ojciec, który też natychmiast włączył się w poszukiwania. W efekcie tych działań jeszcze wieczo-rem jechaliśmy z powrotem i w pułku byliśmy w zaplanowanym czasie, obeszło się bez cięższych konsekwencji dla uciekiniera. Dużo gorzej było z innym, który wprawdzie nigdy nie uciekał, ale w dniu, w którym odchodzili do rezerwy jego koledzy z poboru, załamał się nerwowo tak bardzo, że „wylądował” w Ciborzu, w szpitalu do nerwowo i psychicznie chorych, gdzie przebywał kilka mie-sięcy i skąd odszedł do cywila.

Nie pamiętam, jak długo ten „pięciolatkowy” eksperyment trwał, na jego przykładzie kolejny raz wyszło, że nie wystarczy dobrze chcieć. Mogło się przecież wydawać, i autorzy tego projektu tak chyba myśleli, że danie szansy młodemu człowiekowi na darmowe zdobycie zawodu, dodatkowo zaoferowanie jemu służby zawodowej, mieszkania w bliższej perspektywie niż w cywilu a także szans rozwoju i w miarę dobrych pieniędzy, ściągnie wielu chętnych do tego projektu. A jednak wyszło, że nie wyszło, bo niestety nie wystarczy dobrze chcieć.

W sześćdziesiątych latach służba inżynierijno-lotnicza działała aktywnie i perspektywicznie, co między innymi skutkowało przeszkalaniem techników a także mechaników samolotów różnych wersji LIM na wchodzące na uzbrojenie pułków myśliwskich samoloty MiG-21. Przeszkolenia te realizował najpierw ośrodek w Modlinie a potem w Oleśnicy. Dla przeszkalanych ten, z zasady trzymiesięczny kurs, był rodzajem odpoczynku i luzu po kieracie ciągłych lotów, na przemian dziennych i nocnych, realizowanych w pułkach. Straty ponosiły tylko rodziny tych przeszkalanych, których te całe miesiące nie było w domu. Dodać tutaj trzeba, że wielu uczestników tych kursów jednak nigdy tego nowego sprzętu nie obsługiwało a tylko wracali na swoje poprzednie stanowiska, do dawnej „orki”. Tak to nazwałem, bo sam tego doświadczyłem. Mam w swoich dokumentach świadectwo ukończenia przeszkolenia na samolot MiG-21R, ale nigdy nie wypuściłem tego samolotu do lotu, nigdy nie złożyłem podpisu w książce startowej tego samolotu, byłem po prostu „w gotowości” do przejścia na obsługę tego innego, nowego dla mnie sprzętu. Najdobitniej takie szkoleniowe działania służby inżynierijno-lotniczej określił jeden ze znanych mi starszych mechaników samolotu Lim-5, przeszkalany jeszcze w Modlinie na samolot MiG-21. Na moje pytanie, jak jemu idzie to szkolenie, co on tam robi, odpowiedział mi, że to jego przeszkolenie jest głównie przerażaniem bułek na g..., bo on na ten nowy sprzęt i tak na pewno nie pójdzie. I tak zresztą się stało.