

"Okruchy" - cz.4

Do babimojskiego pułku w roku 1963 przyszło nas dziewięciu techników, wszyscy na równorzędne stanowiska techniczne dowódców kluczy. A polityka kadrowa tamtego czasu w lotnictwie była taka, że zajmowaliśmy niskie stanowiska, dające szanse awansu tylko do stopnia porucznika, bo już tak zwane etaty kapitańskie wymagały posiadania wykształcenia wyższego. Szkoły oficerskie tamtego czasu były de facto tylko szkołami średnimi, choć aby się do nich dostać, trzeba było mieć maturę czyli średnie wykształcenie. Teraz to jakby ponowne robienie matur w szkołach oficerskich wydawać się może śmieszne, wtedy jednak nikt się z tego nie śmiał, bo ledwie kilka lat wcześniej obowiązywało hasło „nie matura lecz szczerza zrobi z ciebie oficera”. To zmieniło się dopiero po kilku latach, po powstaniu Szkół Chorążych i Wyższych Szkół Oficerskich. Do tamtego, nowego czasu, aby móc awansować wyżej, trzeba było skończyć studia, na przykład w Wojskowej Akademii Technicznej. Zaś uzyskanie zgody na te studia było bardzo trudne, szczególnie dla tych, którzy z obowiązków służbowych wywiązywali się dobrze lub bardzo dobrze. Uzasadnieniem odmów były zawsze istniejące braki kadrowe a faktycznie niechęć przełożonych do pozbywania się dobrych oficerów. Okropność, wprost horrendum, ale fakt i prawda, którymi teraz nikomu do głowy nie przychodzi się chwalić. Z dywizjonu technicznego babimojskiego pułku na studia do WAT w latach 1963 – 1970 nie odszedł nikt, choć dowódca dywizjonu był absolwentem tej uczelni.

Pierwsze trzy lata służby nie było to dla nas wielkim problemem awansowym, bo tyle czasu, zgodnie z pragmatyką kadrową nosiło się po promocji stopień podporucznika. Wszyscy wtedy reprezentowaliśmy podobny poziom wiedzy, umiejętności i zaangażowania w służbie, każdy z nas spokojnie czekał na ten swój awans, na przemian pracując podczas dni technicznych i obsługując samoloty podczas lotów oraz pełniąc służby. Nie mieliśmy zresztą innego wyjścia – w technice lotniczej nie ma miejsca na symulowanie działań. Zaniedbywany sprzęt byłby przecież śmiertelnie groźny dla naszych kolegów - pilotów. Przyszedł 12. października 1966, czyli Święto Ludowego Wojska Polskiego a dla nas czas awansu do stopnia porucznika. I wtedy okazało się, że jeden z nas, podporucznik A., był w oczach przełożonych tak bardzo gorszy, że według nich na ten pierwszy awans oficerski sobie nie zasłużył!

Ile razy o tym myślałem, zawsze uważałem to za wielką niesprawiedliwość, po prostu za świństwo, którego nie wiem kto był autorem. Wprawdzie podwyżka pensji po awansie była symboliczna, jednak to, czy na naramiennikach nosiło się dwie czy też trzy gwiazdki, było dobrze widoczne i dla tej osoby, którą awans ominął, bardzo przykre. A że była to niesprawiedliwość, niewyjaśniany nigdy potem błąd kadrowy, wyszło już niedługo, bo ten oficer po kilku latach studia wyższe bardzo dużym wysiłkiem zrobił, i to w trybie zaocznym, co udawało się tylko nielicznym, głównie z powodu wielkiego obciążenia obowiązkami i stałym brakiem czasu na naukę. Potem poszedł do przodu i osiągnął więcej niż wielu z tych awansowanych we właściwym czasie. Czy była to uroda życia tylko w tamtym czasie?

W 1966 roku Siły Zbrojne Państwa Polskiego napięły mięśnie i pokazały z okazji obchodów „Tysiąclecia Państwa Polskiego” wielką paradę wojskową, na którą złożył się ogromny wysiłek bardzo wielkiej liczby żołnierzy. Szczególnie widoczne było to w lotnictwie, bo pokazana była defilada powietrzna, jakiej ani przedtem ani potem nikt nie zorganizował. Trochę się o tym zapomina, ale to nasi lotnicy zaprezentowali wtedy na niebie nad Warszawą takie figury jak „dwudziestka” dla przypomnienia minionego już dwudziestolecia PRL, figurę orła i taflę złożoną z sześćdziesięciu czterech samolotów. Dodam, że obecnie zdarza się, iż zespoły akrobacyjne pokazują czasem taflę z szesnastu samolotów, czyli cztery razy mniejszą i jest to przedmiotem zachwytów. Pułk babimojski w tej defiladzie nie brał udziału, byliśmy przecież w systemie Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i mieliśmy z tego wynikające zadania.

Zapamiętałem jednak, że w tej całej defiladzie wziął udział jeden z naszych kolegów, podporucznik B., któremu ze względu na nienaganną sylwetkę żołnierską i prezencję przypadł zaszczyt defilowania, czyli przeprowadzenia pododdziału lotniczego, jako części całej pieszej kolumny woj-

skowej, przed trybuną honorową w Warszawie. To jednak było tylko niewiele minut zaszczytu i satysfakcji, poprzedzone wielodniowym, wielogodzinnym waleniem w bruk wojskowymi butami w ramach ćwiczenia kroku defiladowego i zgrywania całego pododdziału w idealnie współgrający ze sobą zespół. B. przedtem normalnie, jako technik lotniczy, uczestniczył w przygotowaniach do lotów oraz ich obsłudze, ale w czasie przygotowania tej defilady On tam, w Warszawie „tupał” a jego obowiązki w eskadrze spadły na mnie. Z jednej strony wcale nie zazdrościłem Jemu tego „wyróżnienia”, nie wyobrażając sobie, że ja mógłbym to robić, z drugiej strony jednak brała mnie nieraz złość na to, że muszę się mocno spinać, aby podolać temu wszystkiemu, co na mnie spadło.

Defilada Tysiąclecia wypadła imponująco, jej przebieg został utrwalony i każdy, przynajmniej jeszcze niedawno mógł sobie za umiarkowaną cenę płytkę z jej zapisem kupić i oglądać do woli. Po defiladzie B. wrócił do pułku, do swoich obowiązków służbowych. Sprawa jakby przeszła do historii z jednym niespodziewanym chyba także dla Niego efektem. Mianowicie za udział w tej Defiladzie Tysiąclecia został wyróżniony awansem do stopnia porucznika o jeden rok wcześniej, czyli po dwóch latach służby. Ale że był oficerem technicznym w służbie inżynieryjno-lotniczej, na dalszą karierę ten incydent już pozytywnego wpływu nie miał. Kiedy niedługo potem do tej służby zaczęli przychodzić chorążowie, też po szkole w Oleśnicy Śląskiej, musiał szukać sobie innego miejsca i stanowiska dla pełnienia dalszej służby.

W eskadrze mieliśmy samoloty szkolno-bojowe, wśród których najstarszy był chyba UTMiG-15bis, o numerze bocznym 03. Kiedy temu samolotowi prawie skończył się tak zwany resurs, czyli ilość godzin do wylatania, został odstawiony „w trawę”, czyli na bok, w oczekiwaniu na ostateczną decyzję co do jego losu. Przypuszczaliśmy, że zostanie po prostu „skasowany”, pytaniem było tylko, jak to zostanie przeprowadzone. Stojąc tak z boku, był nawet czasem wykorzystywany jako podręczny magazyn niektórych części. Te części oczywiście wracały do tego samolotu, kiedy nowe zostały pobrane z magazynu i dostarczone do eskadry. Ta praktyka pokazywała nasz brak wiary w to, że ten samolot jeszcze kiedykolwiek wystartuje. Jednak płatowiec tego samolotu miał, pamiętam to do dziś, jeszcze piętnaście godzin do wylatania i ktoś wyżej podjął decyzję, że samolot ma przelecieć do warsztatów remontowych na przegląd i wykonanie prac, które powinny przedłużyć jemu „żywoć” i umożliwić jeszcze dalsze latanie. Przeprowadziliśmy więc wszystkie obowiązujące przeglądy i próby, zastanawiając się, na kogo i z jakim skutkiem, przypadnie rola tego „kamikadze”, który będzie musiał tym samolotem polecieć. Okazało się, że „zaszczyt” ten przypadł porucznikowi C., który wywiązał się z tego zadania absolutnie bez zarzutu.

Ja jednak z tej całej historii najbardziej pamiętam czas od momentu zapuszczenia silnika aż do oderwania się tego samolotu od ziemi i schowania podwozia, w którym to czasie my, którzy wykonaliśmy przygotowanie tego samolotu do lotu i złożyliśmy podpisy w jego książce pokładowej, prawie że modliliśmy się, aby to wszystko się udało. Potem równie nerwowo czekaliśmy na informację z pułkowego stanowiska dowodzenia, że samolot szczęśliwie wylądował. Wyszło, że zostaliśmy w tych technicznych niebiosach wysłuchani, samolot już w warsztatach, przeszedł pomyślnie weryfikację i zaplanowany remont, jednak do nas już nie wrócił, z czym pogodziliśmy się bez żadnego żalu.