



## Mirosław Derecki

### PILOT HELIKOPTERÓW

Ryszard Kosiół znowu zmienił specjalność: z lotnika doświadczalnego stał się agrolotnikiem. Pilotuje śmigłowce jak dawniej, ale teraz interesuje go przede wszystkim zastosowanie helikopterów w rolnictwie. Od czasu, kiedy zorganizował Wydział Usług Agrolotniczych w Świdniku, lata po całej Polsce, przesiaduje w pegeerach doglądając pracy swoich podopiecznych; czasem znika na całe tygodnie. Kiedy się do niego telefonuje, odpowiadają: „Kierownika nie mu. Pojechał właśnie siał do Iranu”. Albo do Libii, do Egiptu.

Rzadko można teraz spotkać Rysia Kosiółka w dziennikarskim klubie „Nora” przy Krakowskim Przedmieściu w Lublinie? Rysia, doskonałego gawędziarza, miłego kompana, z nieodłączną fajeczką w zębach, z trochę kpiarskim uśmiechem na twarzy - owego krępego, na języka przyszyżonego mężczyznę, z którego osobą zawsze kojarzy się uczucie życzliwego stosunku do świata i... zapadu dobrego tytoniu. Jeżeli już znajdzie chwilę wolnego czasu, to pędzi nad Wisie, do ulubionego Kazimierza.

Kiedy będziecie wjeżdżali do tego miasteczka, zerknijcie na parking przy stacji obsługi samochodów. W głębi placu, po prawej stronie, stoi dziwny wehikuł - ni to autobus, ni to wóz cygański z dziwaczną szklaną kopułą na dachu. To letni domek Rysia Kosiółka. Przerobił go ze starego, wycofanego z eksploatacji wozu kontroli lotów i przyholował ze świdnickiego, lotniska ku satysfakcji własnej oraz przyjaciół, którzy zawsze znajdują w nim gościnnego gospodarza.

Przeleciał całą Polskę, zjeździł kawał świata - pilotował śmigłowce w Bułgarii i w Iranie, prowadził polski helikopter na wystawę lotniczą, w Le Bourget pod Paryżem, latał nad Szwajcarią, Holandią i Stanami Zjednoczonymi.

Trzydzieści jeden lat za sterami i dopiero... czterdzieści cztery lata życia. „Naprzód, naprzód!” oto dewiza Ryszarda Kosiółka. „Kto stoi w miejscu, ten się cofa.” Uczył go tego przed laty człowiek, który stał się niejako ojcem duchowym Kosiółka, pilot-instruktor Tadeusz Góra, najpierw nauczyciel i wychowawca, a następnie zwierzchnik młodego entuzjasty lotnictwa, stawiającego pierwsze zawodowe kroki w aeroklubie w Bielsku-Białej. Rysio uważa za swoją najcenniejszą życiową zdobycz: właściwy stosunek do zawodu, do pracy, do życia. Góra stale powtarzał podopiecznym: „Żyć, to znaczy coś więcej niż tylko latać dla

samego latania. Liczy się to, czego człowiek w ogóle dokona. A słowo „być”, ma się kojarzyć z „być najlepszym”.

Zakochał się Rysio Kosiół w lotnictwie jeszcze w dzieciństwie, obserwując loty szybowcowe na lotnisku pod rodzinnym Toruniem i również, jeszcze jako dziecko, wzbił się pierwszy raz nad ziemię. Kiedy zaczął latać w Toruniu na szybowcach, miał zaledwie trzynaście lat. Który to wiek skrzętnie ukrywał przed instruktorami, a kiedy się wreszcie rzecz wydała, musiał starać się o pozwolenie na latanie aż u samego ministra komunikacji.

Pierwszy raz wziął do ręki drążek sterowy w 1946 r. Trzy lata później był już... najmłodszym w Polsce pilotem samolotowym! Pisała o nim „Trybuna Ludu”, a zaraz potem „Gazeta Toruńska”. W jednym z numerów z 1949 r., wielki tytuł głosił: „Ryszard Kosiół - 16-letni toruńczyk został pilotem.” Tu następował opis krótkiej, ale już bogatej kariery syna toruńskiego strażaka, który fakt dostania się na kurs pilotażu zawdzięczał organizacji „Służba Polsce”. Właśnie w 1948 r. „SP” przejęła od aeroklubów sprawy lotniczego kształcenia młodzieży. To również „Służba Polsce” poparła starania młodocianego entuzjasty lotnictwa do Państwowego Liceum Lotniczego w Bielsku Białej.

Ale zanim przekroczył progi nowej szkoły, był jeszcze ów wakacyjny kurs pilotażu silnikowego w Ligocie Dolnej. W ciągu roku odbywały się cztery dwumiesięczne kursy dla młodzieży z całej Polski. Na każdym kursie było nie więcej niż trzydziestu uczestników. Latano na samolotach Po-2, owych słynnych z czasów wojny radzieckich „kukuruźnikach”, niewielkich, dwupłatowych „parkotkach”, które swoją popularną nazwę wzięły od przekonania pilotów, że mogą one wylądować, a następnie ukryć się nawet na małym polu kukurydzy. No i byli oczywiście w Ligocie instruktorzy. Stare wojenne wygi. Ci - z 1, 2 i 3 pułku lotniczego Ludowego Wojska Polskiego i ci z dywizjonów Latających nad Londynem i Afryką. Pierwszym nauczycielem pilotażu był dla Rysia Kosiola doświadczony lotnik, który w czasie wojny latał w Anglii na Lancasterach – Jan Kalfas. Ale nauczycielem, a także opiekunem i przyjacielem stał się dopiero wspomniany już Tadeusz Góra, kierujący dalszą lotniczą karierą Kosiola w Bielsku Białej.

Stary doświadczony lotnik upodobał sobie chłopaka, który wszystkie wolne chwile spędzał na lotnisku, chętnie pomagając także przy remoncie samolotów. Pieniężmi wtedy nie grzeszył zupełnie, i to do tego stopnia, że mechanicy nazywali go – bez cienia złośliwości - : „Ten, co się żywi korzonkami”. Ale też Rysio czuł na co dzień i od święta ów Meissnerowski „wiatr w podszwach”, który zapędzał bohaterów książki lotnika-pisarza do słynnej „Szkoły Orłąt”. Sam wtedy, w 1950 roku, napisał swój pierwszy w życiu, bardzo jeszcze młodzieńczy ale szczery wiersz – „Wiatr w głowie”: „Dręczeni tęsknotą w przestrzeń się rwiemy. Ku niebu i słońcu, burzom, przygodzie [...]”.

Tak więc Góra faworyzował wyraźnie młodego lotnika, ale była to faworyzacja męska, oparta na stawianiu coraz to większych wymagań i trudniejszych zadań. Może Góra odnajdował w Kostole siebie z lat młodzieńczych? Sam zawsze sięgał po rzeczy najtrudniejsze i od innych tego wymagał. Przedwojenny jeszcze pilot, jeden z pionierów polskiego szybownictwa, pierwszy na świecie posiadacz złotej odznaki szybowniczej z trzema diamentami za przelot w 1937 r. odległości 500 kilometrów, pierwszy Polak, który otrzymał Medal Lilienthala - najwyższe międzynarodowe wyróżnienie w lotnictwie sportowym. Taki sam medal wręczono w wiele lat później Jurijowi Gagarinowi. W czasie wojny Góra latał w Anglii w dywizjonem myśliwskich, a po wyzwoleniu wrócił do kraju i z zamiłowaniem szkolił młodą kadrę lotniczą. Dzisiaj, po wielu latach spędzonych w ludowym lotnictwie i po przejściu do rezerwy płk. pilot Tadeusz Góra, znowu spotyka się na co dzień z Ryszardem Kosiółem. Od roku mieszka w Świdniku i jest jednym z najbliższych współpracowników swojego dawnego wychowanka: pełni funkcję kierownika lotów na lotnisku fabrycznym. W dalszym ciągu lata i nadal szkoli młodych pilotów.

Niepowtarzalna indywidualność, niekonwencjonalny instruktor! Kiedyś, w czasie lotu treningowego koło Bielska, kiedy samolot leciał do góry kołami a piloci zwisali głowami ku ziemi, zaproponował ni z tego ni z owego Kosiółowi: „Słuchaj, a może byśmy tak przeszli na ty?” Potrafił nieraz w czasie lotu dobrze zakpić z młodego, zbyt pewnego siebie pilota, ale umiał się także po doskonałym locie zdobyć na wyznanie: „Przykro mi gówniarzu, że ja już tak nie potrafię...”

Kosiół w Bielsku Białej uczył się, pisał wiersze i... bił rekordy. W 1950 r. zaczął pracować w Aeroklubie Bielskim jako instruktor-pilot. W tym właśnie roku Andrzej Brzuska i Kosiół pobili na szybowcu „Żuraw” w czasie jednego lotu aż trzy rekordy Polski; w 1951 r. Ryszard Kosiół pobił na szybowcu „Mucha” rekord Polski, lecąc po stukilometrowym trójkącie z przeciętną szybkością 40,63 km na godzinę. W tym okresie spotkała go również przygoda filmowa. Reżyser Leonard Buczkowski kręcił w 1950 r. w okolicach Bielska Białej film „Pierwszy start”, którego akcja dzieje się m. in. na młodzieżowym obozie szybowcowym. Jeden z szybowców pilotował Rysio, a jednym z filmowych „szybowników” był młodziutki uczeń łódzkiego gimnazjum, Stanisław Mikulski. Obydwóch wkrótce losy życiowe miały skierować do Lublina. Kosiół wspominając dzisiaj tamte chwile powiada, że debiutował w filmie razem z Mikulskim, tylko że Mikulski dalej zaszedł...

W 1952 roku, po zdaniu matury, dziewiętnastoletni absolwent technikum lotniczego wsiadł do pociągu i ruszył na spotkanie nowej przygodzie. A przygodą w owych latach był Świdnik koło Lublina, gdzie właśnie rosła wytwórnia sprzętu lotniczego. Młody człowiek wysiadł późną nocą z wagonu towarowego na maleńkiej stacyjce i... od razu zapadł się po

kostki w błoto. W tamtych czasach, gdy deszcz popadał, po Świdniku można się było poruszać tylko w gumiakach.

Ale pierwszy, najbardziej pionierski okres, miał już przecież Świdnik za sobą. Zakładano Wytwórnice Sprzętu Komunikacyjnego w warunkach iście spartańskich i, czasami, w sposób przypominający... prawie że porady kulinarne. Jeden z pierwszych dokumentów dotyczących Świdnika, pismo ministra Przemysłu i Handlu, skierowane w sierpniu 1949 r. do rady gminnej podlubelskiej wsi Mełgiew, brzmiał następująco: „[...] Należy wykopać 2 hektary kartofli i wykarczować pobliski las należący do miejscowych rolników, gdyż tereny te są niezbędne do zbudowania osiedla robotniczego”. [...] Wytwórnia miała produkować samoloty „Junak” i Po-2 oraz szybowce szkolno-treningowe. Nikt nie przypuszczał, że w efekcie Świdnik stanie się słynną wytwórnią śmigłowców i motocykli. Przecież helikoptery dopiero zaczynały podbijać lotnictwo, w Polsce były prawie nieznanne. W 1943 r. marynarka USA wprowadziła na stałe do eksploatacji śmigłowiec R4B konstrukcji naszego rodaka, I. Sikorskiego, w ZSRR biuro badawcze, założone w 1947 r. przez dr. Michała Miła, zaprezentowało na pokazie w Moskwie w 1952 r. śmigłowiec Mi-1. Zresztą Związek Radziecki w szybkim tempie miał się stać helikopterowym potentatem, produkując szereg różnych typów tych statków powietrznych, spośród których największy potrafi podnieść ciężar przekraczający 40 ton. Już w 1956 r. miała się wznieść nad Świdnikiem i przelecieć nad dachami Lublina pierwsza, zielonkawego koloru, głośno terkocząca „ważka”. Jej widok budził wówczas niesłychaną sensację, a dzisiaj zrosł się niemal z lubelskim niebem.

Tymczasem jednak, w 1952 r. Świdnik myślał tylko o skrzydłach 11 listopada 1952 r., dzięki entuzjazmowi i inicjatywie Zbigniewa Piaseckiego oraz braci Klimkiewiczów, Zbigniewa i Zdzisława, powstał tutaj Aeroklub Fabryczny, pierwszy w Polsce aeroklub robotniczy. Wkrótce zresztą zmienił nazwę na bardziej oddającą jego charakter: Aeroklub Robotniczy w Świdniku. Pod ręką było przedwojenne lotnisko, klub otrzymał ponemieckiego „Storcha”, a zaraz potem samolot Po-2 z demobilu, wymagający wprawdzie kapitalnego remontu, ale zdolny do uniesienia się w powietrze oraz dwa szybowce „Salamandra” i jeden „ABC”. I tak się zaczęło...

Entuzjastów latania nie brakowało, trochę gorzej było z kadrą szkoleniową. Ale właśnie na jesieni 1952 r. pojawił się w Świdniku chłopak dziewiętnastoletni, o krótko ostrzyżonych włosach, który przyjechał z Bielska Białej z dyplomem technika lotniczego. Nazywał się Ryszard Kosioł, miał już za sobą prawie siedem lat latania i wszystkie uprawnienia instruktorskie w kieszeni. Nic dziwnego, że to właśnie on objął w aeroklubie stanowisko szefa wyszkolenia i instruktora. To on nauczył latania pierwszych młodych świdnickich pilotów: Irenę Pietrzak, Jana Cholewkę, Andrzeja Ciesielskiego, Juliusza Kaletę, Wojciecha Trawińskiego.

W 1957 r. Aeroklub Robotniczy w Świdniku posiadał już 12 samolotów i 11 szybowców, pracowały aktywnie sekcje: modelarska i spadochronowa, do aeroklubu ciągnęły rzesze młodzieży. Powstała w Świdniku silna grupa pilotów-akrobatów z wielokrotnym mistrzem polski w akrobacji samolotowej, Stanisławem Kasperkiem na czele. Sportowiec z tutejszego aeroklubu, Henryk Ignasiak, zdobył w 1959 r. pierwszą złotą odznaką szybowcową z trzema diamentami. Aktywnie działali konstruktorzy. Któż nie pamięta owych doniesień prasy o inżynierze Stanisławie Bieni, powtarzającym z niezłomnym uporem próby wzniesienia się w powietrze na zbudowanym przez siebie mięśniolocie-skrzydłowcu ? Kto nie czytał z zainteresowaniem o jednym z seniorów polskiego lotnictwa, Pawle Zołotowie, rekonstruującym w Świdniku samoloty sprzed I wojny światowej - „Farmana IV” czy „Bleriota XI”, ów samolot, na którym L-Bleriot zadziwił cały świat, przelatując w 1909 r. nad Kanałem La Manche!

W 1963 r. wznowiono w Świdniku, po 24-letniej przerwie, Zimowe Zawody Samolotowe, nawiązujące do tradycji zapoczątkowanych tutaj w 1931 r. Lubelsko-Podlaskich Zawodów Lotniczych (w których zwykł był brać udział doskonały malarz, a mniej udany lotnik - związany z Warszawą i Kazimierzem prof. Tadeusz Pruszkowski). W 1964 r. dzięki inicjatywie Ryszarda Kosiola zorganizowano przy aeroklubie pierwszą w Polsce sekcję śmigłowcową, i właśnie na skutek aktywnej działalności tej sekcji doszło po kilku latach do Krajowych Zawodów Śmigłowcowych, zaś w 1971 r. - do pierwszych Śmigłowcowych Mistrzostw Polski.

Nie wybiegajmy jednak zbyt daleko w przyszłość. Bo śmigłowce to następny etap Świdnika i kolejny, wielki etap w życiu Ryszarda Kosiola. To wiele lat pracy na stanowiskach technika, a potem inżyniera kontroli technicznej, tysiące godzin wylatanych na helikopterach w roli instruktora-pilota fabrycznego i wreszcie - odpowiedzialna funkcje kierownika wydziału prób i eksploatacji śmigłowców. Nie zdarzył się dotąd w Świdniku ani jeden wypadek w czasie lotów doświadczalnych, chociaż - jak zawsze i wszędzie przy tego rodzaju pracy - zdarzały się niebezpieczne sytuacje. Można więc gratulować Kosiolowi i jego kolegom zarówno precyzji oraz odpowiedzialności w działaniu, jak i owego łuta szczęścia, tak potrzebnego w lotniczej sztuce.

Człowiek, który pilotował ze Świdnika do Warszawy pierwszy polski śmigłowiec, latał na maszynach radzieckich, szwajcarskich, amerykańskich, holenderskich. Najmłodszy swego czasu pilot Polski Ludowej. Biegły sędowy w sprawach lotniczych. Sędzia klasy międzynarodowej w okręgowym kolegium sędziów sportów motorowych. Członek Polskiego Związku Żeglarskiego. Aktywny działacz społeczny i partyjny. Z zawodu - również ekonomista, bo niezależnie od pracy w Świdniku skończył studia i zdobył tytuł magistra

ekonomii w Krakowskiej Wyższej Szkole Ekonomicznej. Autor licznych artykułów w fachowej prasie lotniczej...

Instruktor - pilot Tadeusz Góra nieomylnie postawił kiedyś na swojego wychowanka.

Pierwodruk: „Kamena”, 1977, nr 14, s. 1,8-9.