



Mirosław Derecki

FRUWAJĄCY ROLNICY

Kiedy to marzyliśmy o czasach, w których „traktory podbiją wiosnę”? Tymczasem rolnicy przesiadają się już z traktorów na samoloty. W coraz większym stopniu nawożenie pól, opryskiwanie upraw środkami owadobójczymi odbywa się z powietrza. W języku pilotów pojawia się nieznana dotąd terminologia, a na półkach ich domowych bibliotek stoją książki traktujące o chemizacji czy mechanizacji rolnictwa. Minęły czasy, kiedy mało który lotnik zdolny był odróżnić lucernę od bobiku...

W kraju i za granicą pracuje na roli ćwierć tysiąca polskich samolotów z Okęcia, a oto rośnie już groźny konkurent: Wydział Usług Agrolotniczych w Świdniku ze swoimi helikopterami, cechujący się ogromną dynamiką rozwoju, istnieje dopiero niespełna trzy lata, a rolnicze helikoptery znane już są w całej Polsce.

„Robotnik Rolny” pisał w jednym z numerów z listopada 1976 r.: *Nadszedł (...) czas włączenia do produkcji rolnej agrolotnictwa, przy czym praktyka zaczyna dowodzić, że w rolnictwie nie mniej - a może i bardziej przydatny niż samoloty jest helikopter. Gazeta przytacza przykład Kombinatu Państwowych Gospodarstw Ogrodniczych w Pyrzycach, w woj. szczecińskim, w którym wynajęty w WSK Świdnik śmigłowiec... w ciągu pierwszych sześciu godzin pracy wysiał nawozy na 70 hektarach pól przygotowanych pod zasiew rzepaku - zniżenie więcej niż mógłby wysiać samolot w tym samym czasie. A „Głos Pomorza” donosi z entuzjazmem, że pilot innego helikoptera ze Świdnika, Jerzy Dyczkowski, ustalił właśnie swoisty, życiowy rekord: w ciągu jednego dnia pracy w gospodarstwie Świerczyna podrywał w powietrze swoją maszynę aż 128 razy. W kilka godzin wysiał na pole ponad 90 ton nawozów. Przeciętnie dziennie rozsiewa po 50-60 ton.*

W idealnych warunkach śmigłowiec rolniczy może w ciągu jednego dnia rozsiać 100 ton nawozów mineralnych lub dokonać opryskiwania środkami owadobójczymi na obszarze 1500 hektarów. Dwa umieszczone po bokach śmigłowca zbiorniki mogą pomieścić po 350 l nawozów sztucznych lub owadobójczych pestycydów. Przy rozsiewaniu nawozów pilot prowadzi maszynę 30 metrów nad ziemią; przy opryskiwaniu leci na wysokości 2-3 metrów. Po czterech minutach lotu zbiorniki są puste. Trzeba wracać po nowy ładunek. Napelnianie

zbiorników trwa przeciętnie około jednej minuty. I znowu w powietrze. Mordercza, jednostajna, niebezpieczna praca!

Pilot zdany jest przede wszystkim na samego siebie. W maszynie nie ma poza nim nikogo. Z ziemi lot obserwuje uważnie dwóch mechaników. Ci trzej ludzie ta właściwie cała „baza agrolotnicza”, pracująca gdzieś daleko w terenie, często z dala od uczęszczanych szlaków komunikacyjnych, zagubiona wśród pól uprawnych. Zaczynają pracę już pod koniec lutego, kończą - w listopadzie. Zastępują pracę 15 traktorów z odpowiednimi maszynami rolniczymi. W przypadkach szczególnych, wymagających bardzo szybkiej interwencji, jak np. atakującego sady parcha jabłoniowego, helikopter zastępuje 40 traktorów ze specjalnym oprzyrządowaniem! Czy więc można się dziwić, że wielkie kombinaty rolne dobijają się o świdnickie śmigłowce?

Kiedy mgr Ryszard Kosioł organizował Wydział Usług Agrolotniczych, miał do dyspozycji zaledwie trzy maszyny. Dziś śmigłowce pracują w piętnastu bazach polskich i pięciu zagranicznych. Do końca 1977 r. liczba tych baz wzrosła do dwudziestu pięciu. Ale Centralny Zarząd Państwowych Gospodarstw Rolnych zgłasza zapotrzebowanie na prawie sto helikopterów w 1978, a na 158 w 1982 roku!

Ryszard Kosioł jako jeden z pierwszych polskich pilotów latał w początku lat pięćdziesiątych na dwupłatowych samolotach Po-2 opylających lasy zaatakowane przez szkodniki. Była to w owych czasach w Polsce zupełna nowość i rolnicy ze zgrozą czytali zrzucone z samolotów ulotki, informujące o mającym wkrótce nastąpić „truciu” lasów. Ale nie byliśmy wówczas wcale tak bardzo opóźnieni w porównaniu ze światowym agrolotnictwem. Wprawdzie pierwsze próby wprowadzenia samolotów do rolnictwa sięgają już 1911 roku, wprawdzie zaczęto mówić głośno o agrolotnictwie w niektórych krajach na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych, ale naprawdę dopiero po drugiej wojnie światowej nastąpił dynamiczny rozwój usług lotniczych w rolnictwie. Potęgami zaczęły się stawać przede wszystkim Stany Zjednoczone i Związek Radziecki. Dzisiaj na całym świecie zatrudnionych jest w rolnictwie około 24 tysięcy samolotów i śmigłowców, operujących na obszarze ponad półtora miliarda hektarów!

Mimo ubocznych skutków powodowanych przez nawozy sztuczne, jesteśmy dzisiaj zmuszeni do coraz, intensywniejszej chemizacji rolnictwa. Stosowanie nawozów sztucznych podnosi wielokrotnie plony, a to ma ogromne znaczenie w sytuacji, w której, w związku z gwałtownie wzrastającą populacją, ludzkości zaczyna grozić widmo głodu. Według statystyk FAO, w ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba ludzi na świecie cierpiących głód i odczuwających na sobie skutki niedożywienia wzrosła z 300 do 450 milionów. Futurologi obliczają, że jeżeli dotychczasowemu przyrostowi ludności nie będzie towarzyszył odpowiedni wzrost produkcji środków żywności, to za 30 lat w krajach południowo-

wschodniej Azji będzie umierało z powodu braku odpowiedniej ilości protein dwóch ludzi w ciągu każdej sekundy. Obraz ponury, makabryczny i tylko dopuszczalny w teorii, ale prognozy futurologów nie zawsze się sprawdzają...

Żaden inny sposób nie zastąpi dzisiaj w rolnictwie, w tej mierze i na tę skalę - samolotów i helikopterów. W Algierii zbiera się z hektara zaledwie 6 kwintali pszenicy, a w Holandii aż 50 kwintali. Ale w Europie wkłada się w ziemię 4 razy więcej nawozów sztucznych niż w USA, a 48 razy więcej niż w Indiach! W Ameryce Północnej szkodniki niszczą ok. 14 proc. zbiorów, w Europie - 18 do 30 proc a w Azji i Afryce - prawie 50 procent! Trudno sobie wyobrazić zapobieżenie tej sytuacji bez mechanizacji rolnictwa, a intensywnej i masowej chemizacji – bez szeroko stosowanego agrolotnictwa. Nic dziwnego, że w USA lata obecnie 8 tysięcy samolotów rolniczych: podobna sytuacja jest w Związku Radzieckim.

W 1973 r. Ryszard Kosiół jako stypendysta ONZ oraz ICAO (International Civil Aviation Organization) przebywał kilka miesięcy w Stanach Zjednoczonych, realizując zaproponowany przez siebie program: Próby w locie i użycie śmigłowca w gospodarce. Wtedy właśnie miał możliwość uczestniczenia w Międzynarodowej Konferencji Agrolotniczej w Las Vegas. Mówi, że dopiero na tej konferencji uzmysłowił sobie z całkowitą jasnością, jaki ogromny zasięg zaczyna obejmować agrolotnictwo. W obradach brało udział trzy i pół tysiąca osób, omawiano szereg metod stosowanych w agrolotnictwie, prezentowano najnowsze osiągnięcia przemysłu lotniczego produkującego dla potrzeb rolnictwa. Obok samolotów był również śmigłowiec. Właśnie wówczas zaraził się agrolotnictwem po raz wtóry.

W latach pięćdziesiątych rozpoczynał się dynamiczny rozwój lotnictwa śmigłowcowego. Z każdym następnym rokiem ta dynamika zwiększała się. W 1960 r. np. w USA i Kanadzie działało 318 przedsiębiorstw użytkujących śmigłowce, w osiem lat później ich liczba wzrosła do 1023. O roli, jaką odgrywają śmigłowce w wielu krajach, często po prostu w życiu codziennym, niech świadczy fakt, że dzisiaj szkoli się w Stanach Zjednoczonych więcej pilotów śmigłowcowych niż samolotowych. Odbywają się krajowe i międzynarodowe zawody helikopterowe, a nawet istnieje międzynarodowe stowarzyszenie pilotek śmigłowcowych, popularne „Whirly Girls” („Wirujące dziewczęta”), wśród których obok pilotek zawodowych są również żony czy teściowe amerykańskich i australijskich farmerów, latające ze swych odległych farm po zakupy do miasta.

Przy wszystkich swoich „narowach” ma śmigłowiec szereg niezaprzeczalnych zalet, a do najważniejszych należy możliwość pionowego startowania i lądowania, a więc praktycznie - obywania się bez rozumianego w dotychczasowy sposób lotniska. I to jest właśnie jedna z tych przyczyn, dla których helikopter zaczyna robić coraz większą karierę w rolnictwie.

Wprawdzie na 24 tysiące maszyn rolnicze helikoptery stanowią jeszcze tylko 10 proc, ale ich udział będzie się stale zwiększał. Szczególnie w krajach o podobnym klimacie, jaki posiada Polska.

W rywalizacji z samolotem śmigłowiec zwycięża przede wszystkim dlatego, że może wylądować na każdym miejscu, na każdym błotnistym polu, na zaśnieżonym lub zlodowaciałym skrawku ziemi. Lotniskiem może być każde wybrane przez pilota miejsce, byle dotarła do niego ciężarówka z zapasem środków chemicznych. Jest mało wrażliwy na złe warunki meteorologiczne, nie przeszkadzają mu roztopy wiosenne ani jesienne szarugi, które zamieniają samolotowe lotniska w grząskie bajora. Ogromna zwrotność, a także możliwość zredukowania nawet do zera szybkości lotu - wpływa dodatnio na równomierność nawożenia. I wreszcie - strumień podwornikowy śmigłowca może - w miarę potrzeby - „wbijać” niejako środki chemiczne w glebę. Lubelscy agrolotnicy próbowali nawet siać przy pomocy helikopterów żyto i trawę i chociaż to eksperymenty, przeprowadzane w kraju i w Iranie, nie zostały jeszcze ostatecznie zakończone, to już teraz można mówić o obiecujących wynikach.

Sektor uspołecznionej gospodarki rolnej posiada dzisiaj w Polsce 3250 tym. hektarów użytków rolnych, a w ciągu najbliższych pięciu lat ilość ziemi, na której będą gospodarowały wielkie kombinaty rolnicze i pegeery, wzrośnie prawie do 4 milionów ha. Coraz więcej w tych kombinatach i gospodarstwach ludzi, którzy swoją kierowniczą praktykę odbywali w ogromnych gospodarstwach na Wschodzie i na Zachodzie. Ci ludzie zetknęli się już nie jeden raz z agrolotnictwem i przekonali się naocznie o korzyściach, jakie ono przynosi. Nie ma więc chwili wypoczynku dla świdnickich agrolotników i tylko należy im życzyć, żeby rozwój Wydziału Usług Agrolotniczych i zaplecza technicznego szedł w parze z zapotrzebowaniem.

Jeszcze tak bardzo niedawno temu zaczęli pierwsze próby w województwie opolskim, na polach kombinatów rolniczych : Koźle, Kietrz i Głubczyce, a dzisiaj latają do Iranu, Iraku, Syrii, Egiptu i Libii. Ale przede wszystkim pracują w kraju. W 1976 r. odbyli nad polskimi polami 35 780 lotów, a tylko w pierwszym półroczu tego roku - 54 225 lotów. To znaczy, że na obszarze 368 433 hektarów wysiali ponad 31 tysięcy ton nawozów i więcej niż 2 tysiące ton pestycydów.

Kierownik i organizator całego tego „latającego pegeeru”, mgr-Ryszard Kosiół, człowiek, który przed laty chyłkiem wymykał się na lotnisko z domu rodziców, Moniki i Maksymiliana Kosiółów, a którzy później pomagali mu jak mogli w zdobyciu zawodu lotnika, otóż Ryszard Kosiół twierdzi, że nie zdołałby należycie rozkręcić Wydziału bez pomocy zespołu ofiarnych, pełnych zapału lotników, dla których - jeżeli zajdzie tego potrzeba - tydzień przestaje się dzielić na dni pracy i na niedziele.

Mgr Inż. Zbigniew Michałek, dyrektor kombinatu PGR Głubczyce, człowiek znany większości Polski z telewizyjnej audycji „Wszystko za wszystko”, pisze z dalekiej Opolszczyzny do Ryszarda Kosiotła list o jego latających rolnikach:

Głubczyce, 18.11.1976 r.

Skończyła się pogoda, ale również i latanie, i zrobiło się smutniej. Jaśniejszymi momentami okazują się wtedy podsumowania udanych prac, do których zaliczam również proce śmigłowcem.

Zrobiliśmy w tym roku więcej, ale i lepiej i bardziej wszechstronnie. (...) Dobrze spisali się Twoi pracownicy i jestem dla pilotów i dla obsługi pełen uznania. Bardzo Cię proszę - przekaz im to ode mnie, gdyż warci są nie tylko zdawkowych, uprzejmych słów.

Kombinat nam się zwiększa od stycznia o 2,5 tys. ha. (...) Zwiększy się powierzchnia pracy dla śmigłowca (...). Ułatwieniem w pracy załóg i maszyny powinna być łączność radiowa, którą już w kombinacie posiadamy.

List podobnej treści wyryłam do dyrektora Lipińskiego (z WSK Świdnik - przyp. red.). Czynię to z okazji podpisywania nowych umów na rok przyszły, który oby był rokiem podobnym lub lepszym, czego Tobie i sobie życzę. Dziękuję Ci, Kapitanie.

Jedne z tegorocznych nagród, przyznawanych przez ministra przemysłu maszynowego za wybitne osiągnięcia nowatorskie i konstrukcyjne, przypadła w udziale zespołowi ludzi z WSK Świdniki. Nagrodą tą, „za zorganizowanie i wdrażanie śmigłowcowych usług agrolotniczych”, objęto również fachowców ze Zjednoczenia Państwowych Przedsiębiorstw Rolnych w Opolu.

Pierwodruk: „Kamena”, 1977, nr 16, s. 7.