

Moje „skrzydlate” życie

Obchody 100-lecia polskiego lotnictwa stały się pretekstem do licznych programów telewizyjnych, konferencji itd., w których podawano bardzo wiele informacji o historii lotnictwa i jego bohaterach. Niestety nie zachowano przy tym właściwych proporcji. Bardzo mało mówiono o czasach PRL-u- od zakończenia II wojny światowej do 1990 r.. Początek tego okresu to tworzenie nowych warunków społecznych i wielki wysiłek odbudowy kraju, w tym tworzenie w oparciu o przedwojenne pasje i programy przemysłu lotniczego, budowa infrastruktury i 50-ciu lotnisk dla 2000 samolotów. Tworzono także aerokluby, szkoły lotnicze, akademie wojskowe.

Miałem szczęście jako biedny dzieciak ze skromnej rodziny skorzystać z tego niespotykanego wcześniej w naszej historii boomu i zielonego światła dla moich lotniczych zamiłowań i spełnić swoje marzenia o lataniu. W ten sposób moje życie i kariera zawodowa spłoty się z historią największego w dziejach Polski rozwoju lotnictwa sportowego i wojskowego.

Opisałem to dla moich najbliższych i potomnych w obszernych wspomnieniach. Liczne zapytania skłoniły mnie do przedstawienia tych ich fragmentów, które życzliwi redaktorzy zechcą zamieścić.

Wraz z braćmi i siostrami (było nas 6-ro) okupację przeżyłem dzięki zapobiegliwości matki, która uratowała nas od śmierci głodowej. Mieszkaliśmy w kolonii kolejarskiej Nowego Sącza, obok infrastruktury PKP i małego lotniska. Ojciec (maszynista kolejowy) w 1939 r. dostał się do niewoli i powrócił dopiero po wojnie. W 1945 r. został oddelegowany na Dolny Śląsk (do pomocy w uruchomieniu kolei). To właśnie tam- najpierw w Legnicy, a ostatecznie w Świdnicy- zaczęło się moje młodzińcze życie i nauka w szkole podstawowej, a później w I Liceum Ogólnokształcącym. W 1953 r. po zdaniu matury, wyjechałem do Warszawy na studia w Wojskowej Akademii Technicznej. Opuściłem Świdnicę z dobrymi wspomnieniami. Znowu dopisało mi szczęście. W liceum uczyli mnie repatriowani ze wschodu profesorowie wyższych uczelni Lwowa i Wilna , a ponadto mogłem rozwijać swoje lotnicze pasje. Powstałe po wojnie państwo polskie stworzyło materialne zachęty dla uczącej się młodzieży z biednych środowisk. Jednym z priorytetów był rozwój sportu, w tym amatorskiego lotnictwa. Moi starsi bracia zorganizowali w Świdnicy Ligę Lotniczą i szkolenie szybowcowe. Na pobliskim poniemieckim lotnisku uczyli mnie latania na szybowcu „Salamandra” i samolocie CSS-13. Prezes okręgowej Ligi Lotniczej wysłał mnie na kurs instruktorów modelarstwa w Krakowie, po czym zlecił mi prowadzenie modelarni i zajęć dla świdnickiej młodzieży w lokalu przy ul. Łukowej. Tak więc jako 17-latek zostałem etatowym kierownikiem modelarni. Młodzież była wspaniała. Nie było wówczas telewizji, internetu i gier komputerowych- bawili się, jednocześnie ucząc budowy modeli samolotów i z pełną pasją uczestniczyli w konkursach lotów. Stąd czerpali radość, a ich zachowanie było absolutnie nienaganne, bo zarówno środowisko, jak i szkoła uczyły i pilnowały zachowania kultury osobistej. Dzięki wysokiemu poziomowi nauki w moim liceum nie miałem trudności w zdaniu egzaminów konkursowych na Fakultet Lotniczy WAT-u. Przyjechałem do Warszawy z marzeniem, by zostać inżynierem budowy samolotów. Nie będę opisywał, jak wielkim przeżyciem było dla mnie zetknięcie się ze stolicą- jeszcze w większości w ruinie, ale z odbudowanym już Starym Miastem i ze świeżymi nowymi osiedlami - MDM-em i Muranowem. Trafiłem do będącej jeszcze w budowie Akademii i znów miałem szczęście, bo decyzją ówczesnego rządu zostali do niej przymusowo ściągnięci najlepsi profesorowie nauk ścisłych i technicznych. Po pięciu latach intensywnych studiów otrzymałem tytuł mgr inż. lotnictwa i stopień wojskowy ppor.

Zaczął się więc życie zawodowe. Zostałem skierowany na nowo zbudowane dla 45 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego z 50-ma samolotami MIG-17 lotnisko w Babimoście koło Zielonej Góry. Tu zaczęły się problemy, bo teoretycznie byłem bardzo dobrze przygotowany, ale w praktyce obsługa i remonty

tych maszyn były dla mnie zupełną nowością. Na szczęście dzięki mojej elastyczności i nieocenionej pomocy moich techników z eskadr dosyć szybko pokonałem te trudności. Po dwóch latach wróciłem do Warszawy do żony Izabeli i córki Jolanty. Po moich usilnych staraniach Dowództwo Wojsk Lotniczych przeniosło mnie na wspaniałe lotnisko Bemowo-Bernerowo. Powierzono mi obowiązki dowódcy Dywizjonu Technicznego Bazy Lotniczej ITWL. Na tym strategicznym wówczas lotnisku wojskowym zbudowanym w latach 1949-51 przeżyłem wspaniałe 10 lat trudnej służby i pracy. Liczne zdarzenia lotnicze i trudności w obsłudze 50-ciu samolotów różnych typów (Mig-17, TS 8 Bies, TS 11 „Iskra”, Jak 12, bombowiec Ił 28, śmigłowce Mi-1, Mi-2 i Mi-4), wyprawianie ich do lotów, przyjmowanie przylotów z całej Polski i z zagranicy było nie lada zadaniem. Ten okres służby i pracy jest moim największym osiągnięciem i najlepszym wspomnieniem. Byłem dowódcą dla 150-ciu ludzi, mechaników samolotowych, w tym 50-ciu podoficerów i oficerów oraz 100 żołnierzy służby zasadniczej. Na lotnisku miały miejsce wspaniałe wydarzenia, jak pokazy lotnicze, międzylądowania samolotów z całego Układu Warszawskiego (udających się na ćwiczenia w Polsce lub NRD). Zdarzały się przyloty vip-ów np. prezydenta USA Nixona lub przywódcy ZSRR Chruszczowa. Życie na tym lotnisku było fantastyczne jak w filmie, bo nawet filmy tu kręcono (jeśli były o tematyce lotniczej). Spotkałem tu też wspaniałych ludzi, w tym legendarnych pilotów.



W oczekiwaniu na przylot- A. Mrzygłód (w środku) na lotnisku na Bemowie

Jedna z eskadr pozostawała w dyspozycji dowódców inspektorów z Dowództwa Wojsk Lotniczych oraz ważnych osób ze Sztabu Generalnego W.P.. Często asystowałem przy wylotach generałów: Freya- Bieleckiego, Jaruzelskiego, Tuczapskiego oraz innych. Miałem przyjacielskie układy z wieloma pilotami- inspektorami z DWLot, np. z moim kolegą ze studiów na WAT płk Kazimierzem Pogorzelskim, płk Dobrzynieckim, płk Milkiewiczem, płk Majewskim i innymi. Dowódca mojej Bazy Lotniczej- płk pilot Edward Chromy był wspaniałym człowiekiem. Często zabierał mnie na spotkania z legendarnymi pilotami z Dywizjonu 303 płk Skalskim i płk Łokuniewskim, z którymi był zaprzyjaźniony.

On sam przybył z polskim lotnictwem ze wschodu. Swoje i innych pilotów formacji przeżycia frontowe opisał w książce „Szachownice nad Berlinem”.

Druga eskadra mojego Dywizjonu była przeznaczona do prób i oblotów nowych konstrukcji realizowanych przez Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych. Przygodą był dla mnie min. udział w próbach telewizji i telemetrii zabudowanej w bomboluku samolotu IŁ-28. Były to nowatorskie konstrukcje naukowców z ITWL z powodzeniem zrealizowane i oblatane.



A. Mrzygód w okresie pracy w ITWL

W 1970 r. zostałem przeniesiony do Zakładu Naukowego ITWL. Pomimo licznych sukcesów odnoszonych w tej pracy i zdobycia tytułu adiunkta nie czułem się komfortowo i nie widziałem siebie na dłuższą metę w żmudnej i cierpliwej pracy badawczej. Było to sprzeczne z moim żądnym zmian i nowych wyzwań charakterem.

Gdy w 1974 r. zaproponowano mi pracę gł. specjalisty lotniczego w Centralnym Zarządzie Inżynierii Ministerstwa Współpracy z Zagranicą, bez zastanowienia podjąłem to nowe wyzwanie. Zatrudnienie mnie było wynikiem dokonującego się wówczas przezbrajania na samoloty MIG-23 i śmigłowce MI-24 i MI-14. Potrzebowano ekspertów techniki lotniczej do zawierania umów na dostawę tych samolotów z ZSRR. Adaptacja do tej pracy wymagała doskonalenia znajomości jęz. rosyjskiego i podjęcia studiów podyplomowych

na wydziale Handlu Zagranicznego SGPiS. W nowej roli czułem się znakomicie, a moje życie stało się niezwykle urozmaicone. Często latałem do ZSRR, gdzie uczestniczyłem w przygotowaniu kontraktów i prowadzeniu negocjacji handlowych. Moimi partnerami w rozmowach byli inżynierowie z biur konstrukcyjnych Mikojana i Mila. Często ich wiedza była wyższa od mojej, ale nie okazywali cienia wyższości. Chciałem im dorównać, więc doskonalenie własnych umiejętności i praca pochłaniały cały mój czas. Bywały okresy, w których kilka razy w miesiącu musiałem wyjeżdżać do krajów Układu Warszawskiego. Byłem zmęczony, czasami opanowywało mnie zwątpienie i rozważałem, czy nie wycofać się z tej pracy. Po paru latach nastąpił jednak punkt zwrotny. W 1982 r. kierownictwo Centralnego Zarządu Inżynierii w Ministerstwie Handlu Zagranicznego postanowiło wysłać mnie do BRH w Sofii jako attaché handlowego zajmującego się wzajemnymi dostawami: części i uzbrojenia dla bułgarskiej armii i przemysłu obronnego oraz elementów produkowanych w Bułgarii dla Polski. Ten wspaniały z wielu względów pobyt zakończył się powrotem do Warszawy w 1986 r..

Otrzymałem, już jako naczelnik Wydziału Eksportu i Importu Remontów Techniki Wojskowej w CZInż., nowe zadania związane ze współpracą z przemysłem lotniczym, szczególnie z zakładami remontowymi. Eksportowaliśmy corocznie 300 śmigłowców MI-2 i setki samolotów produkowanych w Mielcu. Zawierając kontrakty na remont różnego rodzaju uzbrojenia (samoloty, okręty desantowe, stacje radiolokacyjne) z krajami Układu Warszawskiego, co było dla mnie nowością, opierałem się na doświadczeniu pracowników tego wydziału. W tej pracy dotrwałem do 1990 r. Rewolucyjne zmiany, które nastąpiły w Polsce i zmiany w mojej instytucji skłoniły mnie do pójścia na emeryturę.

Dalsze życie i praca w cywilu to już materiał na oddzielną opowieść.