



Na zdjęciu - Henryk Bronowicki, Mielec rok 1967. Po zdaniu matury na szybowcu Mucha 100 A przed lotem na akrobację - moje pierwsze publiczne pokazy lotnicze.

Fragment z książki „Pilot doświadczalny”

Z historii lotnictwa Rok 1968...

Na szczycie były trzy miejsca do startów z lin gumowych, zbocze północne, zachodnie i południowe. Do startu były przygotowane zabetonowane haki. Wszystkie budynki na górze połączone były chodnikami z płyt betonowych. U podnóża góry rozciągało się Jezioro Międzybrodzkie, od strony północnej zamknięte zaporą. Na dole lotnisko miało ponad 1000m długości. Był tam także wyciąg pomocniczy, który pozwalał dociągnąć szybowiec do wózka na podstawowym wyciągu. Na samej górze było lądowisko o długości 400m na kierunku wschód - zachód, ale na nim lądowali tylko instruktorzy. Samo latanie na, tak zwanym „żaglu” było niezapomnianym przeżyciem, dla bezpieczeństwa obowiązywały pewne zasady, ale podstawowa była taka, że zakręty o 180 stopni zawsze wykonujemy w kierunku od zbocza pod wiatr, następnie lot wzdłuż zbocza i ponowny zakręt o 180 stopni pod wiatr od zbocza. Instruktor wyznaczał czas lotu, bo na żaglu jak wiał odpowiedni wiatr, można było

latać godzinami. Po wylądowaniu na dole i podciągnięciu szybowca do wyciągu, jeden lub dwóch kolegów pomagało zamocować szybowiec na wózku i jechaliśmy w górę, trwało to kilkanaście minut. W środku góry mijaliśmy się z wózkiem, który zjeżdżał z góry. Sam start z góry sprawiał duże wrażenie. Ogon szybowca był zamocowany do wbetonowanego haka, następnie pilot po zajęciu miejsca w kabinie zgłaszał gotowość stojącemu obok instruktorowi. Podnoszono skrzydło i instruktor wydawał następujące komendy:

- Pilot gotów? Odpowiedź pilota: Gotów.

- Ogon gotów? Zwalniający zaczep kolega odpowiadał: Ogon gotów.

Na stoku rozłożone były dwie liny gumowe grubości kilku centymetrów symetryczne po skosie na zewnątrz od osi startu. Każdą linę naciągało po lewej i prawej stronie kilku kolegów. Liny zakładało się na ramię i na komendę instruktora: Liny gotowe?- wrzeszczeliśmy -Liny gotowe. Padała komenda: Naciągaj, biegiem! - wówczas zbiegaliśmy w dół zbocza coraz bardziej naciągając liny. Kiedy instruktor uznał, że liny są odpowiednio naciągnięte wydawał komendę do zwalniającego zaczep ogona - Puść, start. Szybowiec, tak jak kamień wystrzeliwany z procy rozpoczynał rozbieg z szybkim przyspieszeniem w dół zbocza, żeby po kilkunastu metrach rozbiegu unieść się w powietrze. Lina sama odpadała od szybowca, spadała z zaczepu. Nie wiem dlaczego, ale koledzy, którzy naciągali liny nazywani byli „ambasadą”. Przed rozpoczęciem lotów instruktor wyznaczonej grupie pilotów wydawał polecenie „ambasada do lin”.

„Ambasada” miała jedno prawo, któremu nie sprzeciwiali się instruktorzy. Jeżeli z jakichś przyczyn któryś z kolegów naraził się grupie to po komendzie „naciągaj, biegiem” ambasada zdejmowała liny z ramion i siadała na nich. Wówczas instruktor wysadzał delikwenta z kabiny i w tym dniu już on nie latał.

Niedziela w ośrodku była zawsze dniem wolnym od latania, część kolegów wybierała się na wycieczki po górach, a inni już wieczorem w sobotę wybierali się na piwo, do jedynej knajpy góralskiej w Międzybrodzu Żywieckim. Jeżeli pobyt przedłużył się, to wyciąg już nie działał i musieliśmy maszerować 2 kilometry pod górę do internatu.

W grupie kolegów poznałem pilota Janka Barana z aeroklubu rzeszowskiego, z którym wieczorami po kolacji przesiadywaliśmy na północnym zboczu góry obserwując rozświetlone w dali miejscowości, Kęty i Andrychów, prowadząc niekończące się rozmowy o lataniu. Mieliśmy wtedy po 20 lat.

W następnych latach z Jankiem często spotykałem się na obozach lotniczych, szkoleniach, zawodach samolotowych, w samolotowej kadrze juniorów rajdowo - nawigacyjnej. Janek pasjonował się sportem samolotowym, był wielokrotnym mistrzem Polski i świata w samolotowych rajdach nawigacyjnych. Był bardzo znaną postacią w środowisku lotniczym. Po zdobyciu kolejnego tytułu mistrza świata w Anglii, na prośbę organizatorów wziął udział w pokazie lotniczym dla zgromadzonej publiczności. Zginął w trakcie pokazu na samolocie PZL-104 Wilga.

PS. Dlaczego „Ambasada”? Ponieważ u zarania lotnictwa polskiego, po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku, wzorowano się głównie na lotnictwie francuskim i niemieckim, nazwa „ambasada” mogła wywodzić się z francuskiego „en bas” (w dół, na dole), co związane byłoby z położeniem „naciągaczy” lin w dole względem punktu staru. Inny „frankofonizm” lotniczy to „laszowanie”, czyli wypuszczenie na pierwszy lot samodzielny (lâcher - puścić, wypuścić). Taka moja językowa intuicja.

(Marek M. Ciszewski)



*inż. Henryk Bronowicki*

*Fabryczny pilot doświadczalny w WSK-Mielec, Kapitan - pilot liniowy EuroLot Warszawa. Autor książki "Pilot doświadczalny", której nakład został wyczerpany. Aktualnie na emeryturze.*

*Wszelkie publikacje na stronie [www.nakolannik.pl](http://www.nakolannik.pl) za zgodą Autora.*