

Rozdział 21 Wspomnień dedykuję panu Janowi Winczo, wspaniałemu pilotowi z Bielska, z którym w jednej załodze samolotu AN-2 numer SP-WLP pracowałem w roku 1973 Egipcie, w bazie Zagazik.

Rozdział 21.

Kto raz z Nilu wodę pije...

...ten jeszcze raz pił ją będzie. Przysłowie to całkowicie sprawdziło się w moim wypadku, albowiem ponownie znalazłem się nad Nilem. Pierwszy raz było to, kiedy po prawie rocznej pracy na samolotach Mig 17PF w Indonezji, wracaliśmy do Kraju, o czym pisałem w Rozdziale 17. Ponownie znalazłem się nad Nilem kilkanaście lat później, a było to tak.

Zakład Usług Agrolotniczych (ZUA) przy WSK w Warszawie zawarł kontrakt na wykonywanie usług agrolotniczych w Egipcie. Był to kontrakt na opryskiwanie plantacji bawełny środkami owadobójczymi przy pomocy samolotów. Samolot AN-2 jako rolniczy świetnie nadawał się do tego typu prac, a w Mielcu produkowaliśmy go w dużych ilościach dla potrzeb Związku Radzieckiego. Samoloty kupował w Mielcu ZUA, a ponieważ nie miało to przedsiębiorstwo dostatecznej ilości wykwalifikowanego personelu tak latającego jak i obsługi naziemnej, starał się pozyskiwać personel w Zakładzie WSK w Mielcu, wypożyczając pilotów i mechaników na okres zawartych kontraktów.

Aby móc samolot AN-2 obsługiwać, czy na nim latać należało mieć odpowiednią licencję. Ponieważ miałem licencję na obsługę urządzeń lotniczych Elektro-Radio-Nawigację-Osprzęt tzw. ERNO, więc jak wielu zgłosiłem i ja chęć wyjazdu. Nabór prowadził kierownik „Startu” inż. Pietras i stąd znalazłem się na liście chętnych do wyjazdu. W „Serwisie” nie było wielu mechaników, którzy licencję posiadali, więc i niewielu było ubiegających się o wyjazd. Konieczna jednak była zgoda na wyjazd kierownika Serwisu Ludwika Bisa. Nie był on zainteresowany wypożyczaniem swoich mechaników, więc chociaż niechętnie, ale zgodził się na mnie i na Stanisława K, który ostatecznie nie zdecydował się na wyjazd. Nigdy samodzielnie na samolocie AN-2 nie pracował i chyba to spowodowało jego rezygnację, pomimo że licencję posiadał.

Praca w ZUA wyglądała w ten sposób, że dostawało się samolot w eksploatację i cały czas za jego sprawność techniczną należało odpowiadać. Eksploatować go trzeba było w normalnych polowych warunkach, ale najczęściej te warunki były nienormalne ze względu na specyfikę pracy. Zakład Usług Agrolotniczych miał kilka swoich filii w Polsce, a jedna z nich

znajdowała się we Wrocławiu. Oddelegowani pracownicy mieli najpierw pracować w filiach w kraju, a następnie po przygotowaniu samolotów wylecieć nimi do kraju przeznaczenia. Mnie przeznaczono do Wrocławia, gdzie pracę rozpocząłem na dawnym lotnisku przy Ul. Lotniczej.

Po kilkutygodniowej pracy we Wrocławiu zgrupowani zostaliśmy w Warszawie, gdzie skompletowani w załogi przejeżdżaliśmy wyznaczone nam samoloty.

Do Egiptu leciało 30 samolotów nie licząc liderów prowadzących poszczególne grupy. 30 samolotów podzielono na 6 grup po 5 samolotów w grupie, do której należał jeszcze jeden samolot pilotowany przez doświadczonego pilota tzw. lidera znającego procedurę porozumiewania się w czasie lotu z wieżą kontrolną na międzynarodowych lotniskach. Należy tu wyjaśnić, że niektórzy piloci, w tym większość pilotów w ZUA, nie znało procedury w języku angielskim i stąd konieczność lidera prowadzącego 5-kę samolotów. Pracując w Kraju procedura nie była im konieczna, bo nie potrzebowali jej latając w agro nad polem. Często nie używali nawet przyrządów nawigacyjnych. Każdy samolot posiadał trzyosobową załogę. Z Mielca leciało kilku pilotów między innymi Władysław Adamczyk i Podlecki. Pozostali byli pracownikami ZUA, oraz wypożyczeni na kontraktach z Aeroklubów. Podobnie było z mechanikami tak pokładowymi jak i naziemnymi. Wywodzili się oni nie tylko z ZUA, ale byli zakontraktowani również z Mielca i z wielu Aeroklubów. Przydzielono mnie na samolot, na którym pilotem był Jan Winczo z aeroklubu Bielskiego, oraz Stanisław Wieczorek mechanik pokładowy z Aeroklubu Wrocław. Po zapakowaniu samolotów w odpowiedni sprzęt wylatywaliśmy piątkami do Krakowa na lotnisko Balice skąd dalej do Egiptu. Aby nie robić tłoku na lotniskach tranzytowych, każdego dnia wylatywała z Krakowa tylko jedna piątka. Samolot AN-2 miał zasięg niewiele ponad tysiąc kilometrów i stąd potrzeba było wiele lądowań na uzupełnianie paliwa.

Istniało wiele kontrowersji pomiędzy pilotami i mechanikami z ZUA, a tymi samymi z Mielca i pozostałymi. Ci tak zwani ZUA-owcy świetnie radzili sobie w lotach Agro i w obsłudze urządzeń agrolotniczych, natomiast na technicznej obsłudze samolotu AN-2, a szczególnie jego silnika ASza-62IR lepiej znali się mechanicy z WSK z Mielca pracujący przez wiele lat na Wydziale „Start”. Piloci z ZUA byli dobrymi pilotami latając nad opryskiwanymi polami, natomiast na przelotach szło im nieco gorzej. Na szczęście pilot Jan Winczo przydzielony na mój samolot okazał się dobrym pilotem i radził sobie dobrze tak w lotach Agro, jak i na przelotach.

Często dochodziło do technicznych sporów na tle obsługi samolotów AN-2, szczególnie pomiędzy mechanikami z Mielca, a tymi z ZUA, co śmieszyło mnie, ale także urozmaicało naszą pracę.

Można sprzeczać się którzy mieli więcej racji, natomiast ja sądzę, że racje były tak po jednej jak i drugiej stronie. Wielką tajemnicą było, jakim sposobem niektórzy mechanicy pokładowi i naziemni zdobyli licencję. Jeśli nawet zdobyli licencję uczciwie, to nie każdy Aeroklub w Polsce miał na wyposażeniu samolot AN-2, a w takim wypadku mechanik nie miał na tym samolocie takiej praktyki, jak pracujący na wydziale Start mechanicy z Mielca. Z niewielkimi wyjątkami tylko piloci i mechanicy z Mielca potrafili na samolocie AN-2 wykonać pełną próbę silnika zgodnie z instrukcją eksploatacji. Pozostali robili to, ale każdy na swój sposób, co było zaprzeczeniem prawidłowej eksploatacji silnika.

Mój mechanik pokładowy Stasiu Wieczorek z Aeroklubu wrocławskiego słabo znał samolot AN-2, bo nigdy wcześniej nie miał do czynienia z jego eksploatacją. Już po kilku dniach kontaktu z nim uświadomiłem sobie, że wiele prac będę musiał za niego wykonywać. Zagadką było jak będzie sobie radził nad polem w lotach Agro. Wkrótce życie udzieliło odpowiedź na to pytanie.

W takim stanie wylecieliśmy w poszczególnych 6-ciu grupach po 5 samolotów w drogę do Afryki.

Z Warszawy wylecieliśmy 5.6.1973 roku, a pierwszym etapem były Balice pod Krakowem. Wylot z Balic w dalszą drogę został opóźniony o 2 dni z powodu braku pogody w Karpatach. Musieliśmy zaczekać na lepszą pogodę i widoczność, bo należało „przeskoczyć” Karpaty. Wreszcie nad Karpatami zarysowała się dziura i dostaliśmy zgodę na start. Należało się spieszyć, bo pogoda w Karpatach bywa kapryśna. Piątka samolotów startowała jeden za drugim, a następnie formowała się w szyk i tak prowadzona przez lidera obierała odpowiedni kurs i leciała. Jak się później okazało lot z Balic był dla naszej piątki jednym z najtrudniejszych etapów lotu.

Liderem naszej grupy był pilot Leja. Piloci mieli polecenie lecieć blisko siebie tak, aby nawzajem widzieć się we mgle lub w chmurach. Nie długo było spokojnego lotu, bo wkrótce znaleźliśmy się nad Karpatami. Białe kłęby chmur coraz bardziej zaczęły nas otaczać. Winczo leciał za liderem, który był kilkadziesiąt metrów przed nami i powyżej nas. Z prawej leciał Klepacki, a z lewej mieliśmy jakiś inny samolot. Lider polecił przez radio, aby zacieśnić szyki tak, abyśmy mieli z sobą wzrokowy kontakt.

W pewnym momencie chmury tak zgęstniały, że zrobiło się ciemno i przestaliśmy się widzieć. Zauważyłem, że Klepacki z prawej nie wytrzymał nerwowo i dał nurka w dół, a lecący z lewej odbił w lewo. Nasz Winczo na szczęście nie dał się ponieść nerwom i leciał nie zmieniając prędkości, wysokości ani kursu. Leciliśmy tak w ogromnym napięciu przez kilkanaście minut w obawie, że któryś ze zgubionych z szyku samolotów uderzy w nas lub my w niego. Na szczęście mgła zaczęła rzednąć, w chmurach porobiły się dziury i wkrótce zobaczyliśmy przed sobą lidera. Ten polecił przez radio przejść na inny kanał łączności tak, aby porozumiewając się między sobą łatwiej mogliśmy się odnaleźć i ustawić w szyk.

Zamieniliśmy się ze Stasiem miejscami, bo słabo radził sobie w nawigacji. Lider nawiązał łączność radiową ze wszystkimi samolotami, ale nie odpowiadał Klepacki. Wkrótce zobaczyliśmy się i zwarli szyk. Klepackiego jednak dalej nie było widać, ani nie odpowiadał na wezwania lidera. Tak wylądowaliśmy w Wiedniu, gdzie mieliśmy przerwę w locie. Klepacki odnalazł się w eterze dopiero po godzinie. Lider przeszukując kanały radiostacji odnalazł go na zupełnie innym kanale. Sprowadził go do lotniska w Wiedniu, co nie było takie proste, bo Klepacki nie wiedział gdzie się znajduje. Było to pierwsze moje zderzenie z brakami niektórych załóg w nawigacji.

Przed wylotem wszystkie załogi dostały podane numery kanałów radiostacji, a także częstotliwość i sygnał prowadzącej Wiednia. Należało tylko włączyć radiokompas i ustawić częstotliwość radiostacji prowadzącej Wiednia, żeby strzałka radiokompasu pokazała kierunek lotu. Widocznie nie potrafili tego zrobić. Mogli do lotniska w Wiedniu dolecieć przy pomocy busoli żyroskopowej i mapy, ale się pogubili i nie wiedzieli gdzie się znajdują. Na szczęście odnalazł ich w eterze Leja, jakoś do lotniska dotarli, wylądowali i tak pierwszy etap podróży mieliśmy za sobą. Byliśmy 3-cią kolejną piątką, która z grupy 30-tu samolotów leciała do Egiptu. Każdego dnia z Balic pod Krakowem wylatywało 5 samolotów.

W Wiedniu spędziliśmy dwa dni. Nasz lider i szef grupy musiał uzyskać zgodę na dalszy lot. Nikt się w dalszą drogę nie spieszył, a lider grupy Leja nie popędzał nas. Co niektórzy robili w Wiedniu zakupy po to, aby zakupiono rzeczy z zyskiem w Egipcie sprzedać.

Wieczorem ktoś rzucił hasło pójścia na pornograficzny film. Oczywiście dla Polaków była to nie lada gratka. Większość z nas poszła, ale zaskoczyło mnie, że to kino było takie jakieś dziwne. Panował tam brud i śmierdziało stęchlizną, a na obszarpanych fotelach siedziało niewiele widzów. Można było palić papierosy, między rzędami foteli kręcił się kelner, u którego można było coś z bufetu zamówić.

Film jak na pornos był dość humorystyczny, ale pod koniec zaczynało mnie to nudzić. Zauważyłem już po rozpoczęciu seansu, że na widownię weszła duża grupa osób. Widać było, że bardzo się spieszyli, aby z tego filmu jak najmniej uronić. Było to starsze

towarzystwo i wkrótce okazało się, że jest to polska wycieczka. Po zakończeniu filmu było coś w rodzaju pokazu mody. Weszła na scenę roznegliżowana dziewczyna tylko w bucikach i koralach na szyi.

Sądzę, że dla nas Polaków było to dlatego atrakcyjne, że zakazane. W tamtych czasach prawo zakazywało wyświetlania w Polsce tego typu filmów. Gdyby było odwrotnie takie kino wkrótce i u nas świeciłoby pustką.

Po dwu dniach wyruszyliśmy w następny etap podróży do Belgradu, a lot odbył się bez większych kłopotów. Teraz już ja prowadziłem nawigację. Stasiu z takiego obrotu sprawy był wyraźnie zadowolony. Lecieliśmy wyznaczonymi kanałami komunikacyjnymi. Ustawiłem na radiokompasie częstotliwość prowadzącej Belgradu i Wiednia podane przez Leję, ale w tym wypadku nie było to potrzebne, gdyż wszyscy lecieli w szyku za prowadzącym grupę liderem.

Mieliśmy kłopoty z kotwiczeniem samolotów na lotniskach, gdyż tamtejsze stojanki na płytach lotniska miały rozstaw kotwiczeń dostosowane do innych wymiarów samolotów niż nasze. Jakoś jednak samoloty poprzywiązywaliśmy. Na szczęście nie było nocą wichury. Następnym etapem była Sofia, a lot do niej odbyliśmy bez przygód, skąd po 2-dniowym pobycie dotarliśmy do Turcji. Pamiętam, że mieliśmy tam dwa lądowania na uzupełnienie paliwa i nocleg. Spaliśmy tam tylko jedną noc, gdyż Turcy popędzali nas abyśmy jak najszybciej opuszczali ich kraj. Kupiłem tam na bazarze nóż, namiastkę kindżału wybijany sztucznymi kamieniami, który przywiozłem do domu.

Turcja oglądana z samolotu lecącego na małej wysokości i kilkuset metrów z prędkością 170 km/godz. zrobiła na mnie dziwne wrażenie. Przy takiej prędkości i wysokości wszystko widać jak na dłoni. Tereny pod nami wyglądały wyludnione, mało widać było miast i uprawnych pól. Tereny spotykaliśmy górzyste z wystającymi skałami, ale mało zalesione z widocznymi stadami bydła, przeważnie owiec. Odniosłem wrażenie, że na tych lichych ziemiach panuje bieda. Najczęstsze budowle to meczety znajdujące się w centrum miasteczek i wiosek. Mało spotykaliśmy szos komunikacyjnych i linii kolejowych.

W żadnym miejscu naszego postoju nie dopędziliśmy piątki lecących przed nami samolotów, ani też nas nie dopędywały. Leciwały przecież piątki przed nami i za nami. Działo się tak dlatego, że lotniska nie przyjmowały następnej piątki dopóki nie pozbyły się poprzedniej.

Następnym etapem była Nikozja na Cyprze, która przywitała nas już zupełnie innym klimatem. Panowały tam prawie że tropikalne upały, podobne do tych w Indonezji, ale bardziej znośne, bo niższa była wilgotność powietrza. Panowała zupełnie inna roślinność. Rosły palmy, niektóre bardzo piękne, ale ziemia była bardzo kamienista.

Wytyczono nam miejsce dla samolotów poza betonową stojanką, gdzie mieliśmy ogromne trudności z wkręceniem w ziemię kotwiczeń. Ze względu na bardzo silne wiatry musieliśmy samoloty dobrze zakotwiczyć przed zerwaniem. Dwupłatowe powierzchnie skrzydeł naszych samolotów, kadłub i statecznik posiadały duże rozmiary, a więc i siła wiatru działająca na taką powierzchnię mogła być ogromna.

Cypr w tym czasie szarpany był politycznymi wydarzeniami między Grecją i Turcją. Był to rejon niespokojny. Stały tam wojska ONZ, a żołnierze których widziałem na ulicy, to Kanadyjczycy.

Opiszę pewne humorystyczne zdarzenie związane z żołnierzami ONZ na przepustce. Wieczorem obserwowałem z okna hotelu zachowanie tych żołnierzy. Zwróciłem uwagę, że po przeciwnej stronie ulicy znajdował się dom publiczny. Zacząłem obserwować żołnierzy wchodzących do tego domu i wychodzących z niego. Zachowanie tych wchodzących można powiedzieć, że było różne, natomiast wychodzących niemal identyczne. Wychodzący poprawiali odzież, naciągali beret, wyciągali z kieszeni pieniądze, przeliczali je, a następnie szybko znikali za rogiem ulicy.

W Nikozji spędziliśmy dwa dni i stamtąd wylecieliśmy już wprost do Egiptu. Pragnę

tu wspomnieć, że panowała w tym czasie wojna Egipsko-Izraelska. Gdyby nie to, moglibyśmy lecieć wprost z Nikozji do Kairu, ale baliśmy się zbyt blisko zbliżyć do wybrzeży izraelskich. Nasza polska polityka była w tym czasie antyizraelska. Polska popierała w całej rozciągłości Palestyńczyków i ich walkę z Izraelem, więc lecąc do Egiptu byliśmy jak gdyby wrogami Izraela. Baliśmy się lecąc od strony morza w ich kierunku, że zostaniemy ostrzelani przez izraelską obronę przeciwlotniczą wybrzeża. Aby tego uniknąć poleciliśmy nie do Kairu, ale zatoczyliśmy łuk i poleciliśmy do Aleksandrii. Tam zatankowaliśmy samoloty i jeszcze tego samego dnia poleciliśmy do Kairu.

Nie obyło się bez humorystycznych dyskusji w czasie lotu. Gdy leciliśmy nad Morzem Śródziemnym panowała piękna słoneczna pogoda. Leciliśmy w ciszy radiowej mając łączność tylko na wewnętrznym kanale. Lecąc wzdłuż wybrzeża izraelskiego panowało wśród nas lekkie podniecenie. Wiał lekki wiaterek, fale załamywały się, a promienie słoneczne odbijały się od fal dając ciekawe wrażenie błysków. Nagle z ciszy usłyszałem w słuchawkach przerażony głos.

--- Strzelają do nas.

Zapanowała konsternacja, ale po chwili, kiedy nic takiego nie stwierdziliśmy wybuchliśmy z Winczo śmiechem. To odbijane od fal promienie słoneczne dawały wrażenie wybuchów, których przestraszył się któryś z pilotów.

W Kairze dowiedzieliśmy się, że jedna z piątek samolotów wylądowała w Aleksandrii zamiast na pasie startowym to na pasie do kołowania. Pilotowi po prostu się pomyliło. Wprowadził tym duże zamieszanie i zagrożenie w ruchu samolotów, gdyż w tym czasie mogły kołować inne samoloty, co mogło doprowadzić do katastrofy. Nie utracił jednak licencji, bo wytłumaczył się, że zrobił tak dlatego, iż miał mało paliwa przy podchodzeniu do lądowania. Udało mu się to kłamstwo, bo faktycznie paliła się już w jego samolocie czerwona lampka sygnalizacji reszty paliwa, która zapala się przy 50-ciu litrach paliwa w zbiornikach.

Tak znaleźliśmy się w Afryce. Nasz lot z Balic pod Krakowem do Kairu trwał 10 dni. Przebazowanie wszystkich samolotów w ilości 30 sztuk trwało 18 dni. Każdy z samolotów załadowany był różnego rodzaju sprzętem. Trzeba było to wszystko rozładować. Nastąpił podział ludzi i sprzętu na poszczególne bazy na terenie Egiptu. Tych baz było kilka. Nasza załoga to znaczy ja, Stasiu i Winczo dostaliśmy się do Zagaziku. Ponieważ zawsze trafiałem najgorzej było tak i tym razem. Było trzy powody, dla których ta baza była najgorsza. Po pierwsze były tam najmniejsze pola do opryskiwania bawełny z dużą ilością palm na polach, słupów z liniami wysokonapięciowymi i telefonicznymi. Po drugie było to w pobliżu Kanału Sueskiego, a więc możliwość ostrzału izraelskiego. Kanał w tym czasie był nieczynny, gdyż zablokowali go Izraelczycy. Trzecia wada była najniebezpieczniejsza, gdyż stanowiła o naszym zdrowiu, a mianowicie wzdłuż Kanału Sueskiego panowało wilgotne powietrze, co powodowało większą toksyczność środków chemicznych, które mieliśmy rozpryskiwać z samolotów. O tym zagrożeniu mieliśmy się dopiero wkrótce przekonać.

Zagazik był miasteczkiem jak większość arabskich miast bardzo brudnym. Wąskie uliczki z porozstawianymi straganami, na których handlowano czym się dało. Nad tym wszystkim unosiły się roje much tak napastliwych, że nie można się było od nich opędzić. Niemniej napastliwi byli arabscy handlarze i ich dzieci biegnący za nami wołając „bakszysz”. Miasto liczyło około 50 tysięcy mieszkańców, a ich ubiorem w większości były galabije koloru jakby to określić brudnego, bo białe ani szare one nie były. Starsze kobiety chodziły w czarnych galabijach młodsze w jasnych, owijając się od stóp do głów po same uszy, niejednokrotnie z widocznym tylko czubkiem nosa, albowiem oczy też wstydliwie ukrywały. Wieczorem samej kobiety nie było już nigdzie widać. Koran był ściśle przestrzegany, a on wymuszał bezwzględną służalczość wobec mężczyzny. Zakazów dla kobiet było tak wiele, że właściwie nic kobiecie nie było wolno, jeśli na to nie zezwolił mężczyzna. W lokalu publicznym kobieta mogła przebywać tylko w obecności mężczyzny. Trzeba otwarcie

powiedzieć, że być kobietą w tym kraju to los nie do pozazdroszczenia.



Fot 1/21 Teofil Lenartowicz na ulicy w Zagaziku w Egipcie.



Fot 1/21 Teofil i pilot Jan Winczo na ulicy w Zagaziku.

Zdjęcia powyżej przedstawiają ulicę w Zagaziku, na której widoczne są uliczne kramy napotymane na każdym kroku. Winczo, ja i Stasiu Wieczorek stanowiliśmy załogę samolotu AN-2. Numerem rozpoznawczym naszego samolotu był nr SP-WLP. Poniżej na zdjęciu fot. 3/21 przedstawiam Stasia mechanika pokładowego i pilota Winczo.



Fot 3/21 Mechanik pokładowy Stanisław Wieczorek i pilot Jan Winczo na ulicy w Zagaziku.



Fot 4/21 Teofil Lenartowicz czyli ja.

Warunki finansowe, na których byliśmy nie były najlepsze. Dostawałem 10 dolarów diety dziennie, oraz ryczałt na hotel. Z tych 10 dolarów gdybyśmy je w całości zaoszczędził dwa dolary dostawałem w kraju w twardej walucie, a 8 dolarów w bonach dolarowych. To było maksymalnie, co mogłem zaoszczędzić. Aby to zaoszczędzić należało tak gospodarzyć, aby z ryczałtu hotelowego wystarczyło na hotel i jedzenie. Tak właśnie robiliśmy. Nie pamiętam ile wynosił ryczałt hotelowy, ale coś powyżej 13 dolarów. Nie pamiętam też ile płaciłem za hotel. W każdym bądź razie żyjąc oszczędnie opłaciłem z tych pieniędzy hotel, miałem jedzenie i jeszcze coś mi zostało, za co mogłem kupić kilka wyrobów ze złota.

Hotel, który zajmowaliśmy nie był ileś tam gwiazdkowy. Nie był nawet jednogwiazdkowy. Była to po prostu zwyczajna speluna, gdzie mieszkaliśmy w 4 osobowych pokojach z jedną ubikacją i umywalnią na piętrze. Nie było na podłogach dywanów, wykładzin, czy nawet drewnianych podłóg. Był tylko zwyczajny beton.

Jedzenie każdy z nas organizował sobie na własną rękę. Nie było tak jak w Indonezji, gdzie wszystko czekało na nas gotowe w jadalni. Po powrocie z pracy wychodziliśmy na miasto i w tych śmierdzących ulicznych jadalniach zjadaliśmy kurczaka, kawałek koziego mięsa, lub wołowego najczęściej z ryżem, lub pieczywem, bo ziemniaków na nasz sposób oni nie potrafili przyrządzić. Śniadania i kolacje przyrządzaliśmy sobie sami przy pomocy grzałki. W naszej bazie w Zagaziku mieliśmy 5 samolotów AN-2, jednego „Gawrona” i jedną „wilgę”. „Gawron” i „Wilga” były produkcji WSK Okęcie i były to małe samoloty szczególnie „Wilga”.

Każdy z samolotów miał wyznaczone inne lądowisko i w pobliżu pól przeznaczonych do oprysku środkami chemicznymi. Rano w to miejsce każdy z samolotów wylatywał z bazy i leciał na swoje lądowisko, gdzie był rejon jego pracy. Lądowiskiem była przeważnie prosta droga na odcinku około 400 metrów biegnąca wzdłuż kanału doprowadzającego do pól wodę. Taki prosty odcinek drogi dla naszego „Antka” całkowicie wystarczał do startu i lądowania.

Na zdjęciach poniżej przedstawiam serię zdjęć wykonanych podczas przerw w pracy na jednym z polowych lądowisk. Oprócz mnie, Stasia Wieczorka i Winczo znajdują się na nich egipscy kontrolerzy i robotnicy pracujących przy załadunku środków chemicznych i transporcie, a także jak zwykle w takich sytuacjach ciekawskie dzieci.



Fot 5/21 i fot 6/21 W podkoszulku Teofil, czyli ja, z grupą Arabów na lądowisku podczas pracy Egipcie.

Z fotografii wynika, że słońce mi nie przeszkadzało. Szybko opaliłem się na czarno i nie odczuwałem przykrego skutku działań słonecznych na moją skórę. Koszula przeszkadzała mi w pracy. Przyklejała się do ciała brudnego od kurzu, środków chemicznych i potu. W efekcie wolałem chodzić bez koszuli. Jak wcześniej wspominałem naszym zadaniem było opryskiwanie środkami owadobójczymi plantacji bawełny. Tamtejsze pola poprzecinane były kanałami, bo bawełna i ryż mogły rosnąć tylko tam gdzie pola były nawadniane. Z kanałów poprzez odpowiednie systemy irygacyjne napędzane wielbładami lub osłami woda przepompowywana była z kanałów na wyższy poziom skąd odpowiednie służby kierowały wodę na pola. Poniżej przedstawiam następane fotografie wykonane na polowych lądowiskach.



Fot 7/21 Teofil wśród beczek z benzyną.



Fot 8/21 Teofil z grupą egipskich kontrolerów.

Do moich osobistych obowiązków oprócz utrzymywania samolotu w pełnej sprawności technicznej, należało sprawne zatankowanie samolotu w środki chemiczne i paliwa. Moja praca w polu polegała na zatankowaniu samolotu w chemikalia, a następnie wody z kanału. Łączna pojemność takiej mikstury, którą samolot mógł udźwignąć wynosiła 1200 litrów. Pilot otrzymywał mapę z zaznaczonymi do oprysku polami i przy jej pomocy, a także chorągiewek oznaczających pola orientował się, które pola ma opryskać.



Fot 9/21 Z grupą Arabów w środku Teofil i pilot Jan Winczo na tle samolotu AN-2 SP-WLP



Fot10/21 Pierwszy z lewej Stanisław Wiczorek, 6-ty pilot Jan Winczo.



Fot 11/21 Stanisław Wiczorek przykuca, powyżej niego ja i 4-ty od lewej Jan Winczo.



Fot 12/21 Pierwszy od lewej Wiczorek, 3-ci Pilot Jan Winczo, a w tle s-lot AN-2 nr SP-WLP



Fot 13/21 Pilot Winczo na tle samolotu AN-2



Fot 14/21 Nasz „Antek” SP-WLP i grupa Arabów z dziećmi.

Na samolocie na całej długości skrzydeł zamontowane były odpowiednie dyszki rozpryskujące chemikalia. Włączanie i wyłączenie rozprysku sterowane było z kabiny pilota w zależności od momentu, w którym pilot znajdował się nad polem i rozpoczynał oprysk do chwili jego zakończenia.

Wiele kłopotów sprawiały spalinowe pompy naziemne, przy pomocy których, tankowało się samolot w chemikalia. Z wielką trudnością pozwalały się one uruchomić. Miały dużo wad. Podobnie było z węzami do tankowania, były liche i ciągle pękały. Smog, przez który ciągnęło się wodę z kanału był zbyt rzadki i ciągnął wodę z zanieczyszczeniami, co powodowało, że dyszki w samolocie zapychały się, nie chciały rozpylać i ciągle trzeba je było czyścić. Przez cały dzień po same ramiona byłem ochlapany chemikaliami. Czyszczenie dyszek było bardzo kłopotliwe, bo każdą trzeba było rozkręcać, a było ich na samolocie ponad 50 sztuk.



Fot 15/21 Nasz Antonow SP-WLP i Arabowie.



Fot 16/21 Bez koszuli Teofil i 2-gi od prawej Winczo.



Fot 17/21 Drugi Jan Winczo, 4-ty Teofil mechanik, Arabowie, samolot i spękana słońcem ziemia.

Oprócz chlapania się w chemikaliach dawał się we znaki kurz, który się unosił podczas startu i kołowania samolotu, albowiem nie rosła tam tak zielona trawa jak u nas. Zielono było tylko metr od wody płynącej w kanale. Dalej był już tylko suchy popękany muł. Widoczne to jest dokładnie powyżej, na fot 17/21 i pozostałych.

Gdy samolot kołował, czy startował, to chmury kurzu unosiły się w powietrzu. Chemikalia i kurz w tropikalnym klimacie były mordercze. Myliśmy się w wodzie z kanału, ale ktoś wiedział, ile znajdowało się w niej chorobotwórczego brudu, a w nim także ameby. Z braku innej trzeba było myć się w takiej. Brudnymi rękami jadło się i piło, gdyż nie sposób było zwracać uwagę na higienę. Często pracowaliśmy dłużej, aby odrobić zaległości z powstałych awarii.

Ponieważ najczęściej kłopotów przysparzały pompy do tankowania, więc zaczynałem rozumieć, dlaczego niektórzy mechanicy jeszcze będąc w Kairze przebierali w tych pompach wybierając najlepsze. Oni po prostu byli już na takich akcjach i dokładnie znali te sprawy. Mielśmy pompy stare i źle wyremontowane po poprzednich akcjach, o czym oni wiedzieli, natomiast ja na własnej skórze musiałem tą prawdę poznawać. Na zdjęciu fot 17/21 powyżej, z lewej strony widoczna jest właśnie taka motopompa, która przez swój upór z ogromną trudnością pozwalała się uruchomić.

Podobna sytuacja przedstawiała się z „dingami”. Były to łodzie ratownicze, których dwie znajdowały się na pokładzie każdego samolotu. Miały one służyć załodze w celach ratowniczych, w wypadku awarii samolotu podczas przelotu przez Morze Śródziemne. Łodzie te po opuszczeniu na wodę miały się automatycznie otwierać i napełniać z butli sprężonym powietrzem. Kiedy zaczęliśmy je sprawdzać okazało się, że tylko jedna na 10 była sprawna. W wypadku awarii nad morzem trudno byłoby się uratować.

Środki chemiczne stosowane do oprysku dostarczała strona egipska, ale były to chemikalia zakazane do stosowania przez Światową Organizację Zdrowia. W Polsce takimi środkami nie wolno byłoby już pracować. Po 2 tygodniach takiej pracy tak mechanicy jak i piloci mieliśmy w mniejszym, lub większym stopniu objawy zatrucia. Objawiało się to początkowo biegunką, a następnie wymiotami. Na szczęście obok naszego lądowiska rosła wysoka kukurydza, do której biegaliśmy użyźniać glebę. Kłopotliwe w tym wypadku były gromady dzieci, które na krok nas nie odstępowały.



Fot 18/21 i fot 19/21

Na osie Stanisław Wieczorek mechanik pokładowy i grupa cieszącej się z tego widoku arabskiej gawiedzi.

Latać należało nisko przy samej ziemi na tak zwanej zerowej wysokości. Gdy się latało wyżej kontrolerzy egipscy natychmiast ten fakt reklamowali. Latanie było bardzo trudne, gdyż na polach rosły palmy, a często biegły linie energetyczne i telefoniczne. W dodatku pola były niewielkie, a samolot AN-2 zbyt wielki do tak małych pól. Zdarzały się

wypadki uszkodzenia samolotów, gdy któryś zawadził o linię napowietrzną. Jednego razu Winczo wylądował z grubą stalową liną na stateczniku. Nie zauważył linii wysokiego napięcia przeleciał pod nią zawadzając statecznikiem. Kosztowało mnie to kilka dni pracy, aby jako tako połatać pokrycie statecznika.



Fot 20/21
Pilot Jan Winczo na osle.



Fot 21/21
2-ga Fatma, 4-ty Wieczorek i 5-ty Jan Winczo.

Winczo latał i wykonywał pracę za siebie i za Stasia, bo ten na siedzeniu obok niego drzemał. Przyłapałem go jednego razu jak sięgał do apteczki i zażywał jakąś tabletkę. Poprosiłem żeby mi pokazał, co zażywa. Okazało się, że zażywa luminal. Na zapytanie, dlaczego to zażywa powiedział, że przeciwko zatruciu, co było zwyczajnym kłamstwem, gdyż luminal jest silnym środkiem uspokajającym i nasennym. Prawda była taka, że on się po prostu bał i stąd zażywał środek na uspokojenie nerwów. Biorąc środek uspokajająco nasenny luminal, obojętniał i zasypiał na siedzeniu podczas lotu i nie wiedział, co się wokół niego dzieje. Gdyby Winczo liczył na jego pomoc mogło się to bardzo tragicznie skończyć.

Powiedziałem Winczo, że Stasiu zażywa przed lotem luminal i od tej pory po zatankowaniu samolotu siadałem często za Stasia i lataliśmy obaj z Winczo. Zaczęliśmy nawet odrabiać zaległości w fedanach¹. Winczo pilnował sterów nad polem, robił nawroty i starał się trzymać samolot jak najniżej, otwierał i zamykał dopływ chemikalii. W tym czasie ja operując manetką gazu pilnowałem prędkości samolotu. Winczo, aby łatwiej dokonać nawrotu musiał położyć samolot na skrzydło, ale w takim położeniu przy prędkości poniżej 100 km samolot walił się na ziemię, co oznaczało katastrofę. Pilnowałem prędkości samolotu dodając na prostej gazu, by następnie przed wykonaniem nawrotu zmniejszyć prędkość, ale tak by nie zejść poniżej 100 km. Pilnowałem obrotów silnika i innych jego parametrów.

Winczo na mapie miał oznakowane pola, które mieliśmy opryskiwać. Pola te były oznaczone na ziemi chorągiewkami, którymi chłopcy machali, ale jak wszędzie tak i tam znajdowali się oszuści. Wychodzili na swoje pola nie przeznaczone do oprysku i machali, więc często tych fałszywie machających było więcej niż tych na właściwych polach. Stąd zdarzały się częste wypadki opryskania niewłaściwych pól.

Latając nad polem wpadało się w strugi własnych środków chemicznych, dopiero co rozsianych. Po wielogodzinnym lataniu odczuwało się już skutki zatrucia takie jak ból głowy i biegunka.

Aby móc wziąć maksymalną ilość środków chemicznych ograniczaliśmy do minimum ilość tankowanego paliwa. Chemikalii braliśmy 1000 litrów, a paliwa jedynie 200 litrów i stąd musieliśmy bardzo często tankować paliwo. Zdarzało się to nawet co trzeci lot. Wprawdzie pojemność zbiorników paliwowych wynosiła 1400 litrów, ale przy pełnym obciążeniu samolotu w środki chemiczne mogliśmy tankować maksymalnie 200 litrów

¹ Egipska miara powierzchni.

paliwa, albowiem w przeciwnym wypadku samolot byłby zbyt ciężki. Należało przy tym zwracać uwagę, aby paliwo rozłożone było w skrzydłach równomiernie. Zbiorniki umieszczone w górnych płatach skrzydeł rozłożone były na dwie grupy lewa i prawa. Czasem zdarzało się, że zawory wyrównawcze nie działały prawidłowo, a wtedy przykładowo w lewym skrzydle mogło być więcej paliwa niż w prawym, co utrudniało sterowność samolotu. Oprócz wielu innych czynności trzeba było ściśle zwracać uwagę na ilość paliwa i jego rozłożenie w grupach. W ciągu godziny lotu samolot palił około 200 litrów paliwa, a lampka reszty paliwa zapalała się przy 50 litrach. Często jednak lampka paliła się, a my jeszcze lataliśmy. Na takiej ciężkiej pracy spędzaliśmy dnie i tygodnie. Pracowaliśmy we wszystkie dnie, także w niedzielę. Po kilku tygodniach od przyjazdu okazało się, że na akcję przyleciało kilku cwaniaków. Byli nimi mechanicy z Warszawy. Niewiadomo było, kto ich na tą akcję zwerbował i jak weszli w posiadanie licencji mechaników. Nie chcieli pracować i udając, że są chorzy poprosili, że chcą wracać do kraju. Najciekawsze było to, że bez najmniejszych konsekwencji przychyłono się do ich próśby i wysłano do kraju.

Rzecz tkwiła w tym, że w Egipcie drogi był papier fotograficzny. Za jedną paczkę papieru fotograficznego dostawało się funta egipskiego, a to była równowartość 1,8 dolara. Nie wiem dlaczego, ale można tam było sprzedać papieru fotograficznego nieograniczone ilości. Do samolotu pod podłogę można było załadować kilka tysięcy paczek tego papieru, którego celnicy nie mogli znaleźć, gdyż podłoga przywalona była masą innego sprzętu, co zapewniało bezkarność przemytu. Jeśli taki delikwent sprzedał tysiąc paczek to miał za to 1800 dolarów, a więc tyle ile zarobiłby za 5 miesięcy pracy. Jeśli taki „handlarz” pojechał w Kairze na dzielnicę Muski gdzie handluje się złotem, to za tysiąc funtów egipskich kupił tak pięknych wyrobów ze złota, że zarobił za nie w kraju 2 razy więcej niż kupiłby za 1800 dolarów. Nadmienić muszę, że piękne wyroby ze złota były wówczas w Polsce bardzo drogie. Podsumowując, za tysiąc paczek papieru fotograficznego, poprzez taki proceder miał w kraju ekskluzywny samochód osobowy.

Muski były dzielnicą handlarzy złotem. Widziałem tam przepiękne wyroby ze złota. W głowie się przewracało jak oni te wyroby z szuflad wyciągali. Były to wyroby z całego świata. Przepięknie szlifowane szlachetne kamienie tak cudownie oprawiane w złocie, że dech człowiekowi w piersiach zapierało. Mnogość pereł i innych cudowności świata. I tutaj jedna ciekawostka. Z każdym z tych Arabów można było w zakresie handlu złotem świetnie po polsku się dogadać. Wracając jednak do naszych bohaterów, podobno oni ten proceder kilkakrotnie już uprawiali i za każdym razem po sfinalizowaniu transakcji nie chcieli pracować i wracali do kraju.

Zatrucia zaczęły coraz częściej dawać znać o sobie. Lekarz miał pełne ręce roboty. Był on tylko jeden na kilka baz w Egipcie. Ze względu na wilgotny klimat w Zagaziku najwięcej roboty miał u nas i stąd jego częsta u nas obecność. Jeden z warszawskich mechaników dostał silnego zatrucia. Miał biegunkę i wymioty. Przyjechał lekarz zbadał go i dał mu leki. Po jego wyjeździe za dwa dni ten biedny chłopiec zmarł. Osierocił żonę i dwoje dzieci. Następnego, który się w naszej bazie zatrul, wzięto już w porę do szpitala i udało się go uratować.

Gdzieś od połowy akcji w Egipcie wiadomo było, które samoloty i załogi polecą na następną akcję do Sudanu. Wraz z kilkoma innymi polecieć miał nasz samolot, a z nim Winczo i ja. Za Stasia dokooptowany miał być do nas Mikołajczyk Wojtek z Mielca. Wszystkich razem polecieć miało do Sudanu 15 samolotów AN-2 z załogami.

Cieszyłem się z tego, bo pozwoliłoby mi to dodatkowy grosz zarobić, o wiele lepszy niż w Egipcie. Był tam lepszy kontrakt, gdyż całe miesięczne 300 dolarów miało być płacone w twardej walucie. Akcja miała trwać 6 miesięcy. Były większe pola, a więc łatwiejsze do obróbki.

Rozpoczęła się rywalizacja wśród mechaników, bo wiadomo było, że jeśli z jakiegoś

powodu ktoś wypadnie z kolejki, to na jego miejsce wejdzie inny. Jeśli ktoś zachorował to natychmiast ten fakt kablowano i starano się, aby go z sudańskiej akcji wysadzić. Miałem i ja poważne obawy czy polecę do Sudanu, a było to tak.

Zaczęły mnie boleć oczy do tego stopnia, że po wyjściu na słońce kompletnie nic nie widziałem. Światło słoneczne tak mnie oślepiało, a oczy bolały, że musiałem je zamykać. Nie mogłem nawet wyjść na ulicę, a o pracy nie było mowy. Lekarz dał mi jakieś kropelki i zalecił nie wychodzić przez kilka dni na słońce. Dał mi zwolnienie od pracy i powiedział, że to jakieś wirusowe zapalenie, które w tym klimacie nagminnie panuje. Następnego dnia zauważyłem, że mam temperaturę, a w nocy złapały mnie dreszcze. Nigdzie tego nie zgłaszałem, miałem wolne, wziąłem aspirynę i siedziałem w hotelu. Następnego nocy zaczęło mnie rwać kolano, to które kiedyś grając w piłkę mocno sobie zwichnąłem i które od kilku lat znowu mnie bolało. Rano zauważyłem, że kolano mam bardzo spuchnięte i nie mogę na niego nawet stanąć. Wskoczyłem szybko do łóżka, żeby nikt nie zauważył, iż kuśtykam na jednej nodze. Dopiero jak już wszyscy poszli do pracy, to wygramoliłem się z łóżka i mogłem pójść do ubikacji. Kolano było ogromnie spuchnięte i nie sposób było nawet oprzeć się na tej nodze. Dałem bojowi hotelowemu pieniądze, żeby mi coś kupił do jedzenia i zakazałem o tym fakcie komukolwiek mówić.

Miałem ogromne trudności żeby kryć chorobę, gdyż mieszkałem w czteroosobowej sali, przejściowej z innymi. W dodatku między pokojami nie było drzwi, więc mieszkaliśmy jak w jednym dużym kołchozie. Na szczęście udało się. Zawzięłem się, że muszę do Sudanu polecieć i to mi pomogło. Leżałem chory na oczy nie wychodząc z hotelu, chociaż już mnie nie bolały, a tymczasem było mi zupełnie coś innego. Poprosiłem lekarza żeby dał mi następne zwolnienie z pracy, bo mnie dalej oczy bolą i siedziałem w hotelu. Przed powrotem wszystkich z pracy wychodziłem do ubikacji i coś zjadałem. Potem już twardo leżałem nie wstając, dopiero w nocy jak wszyscy spali zwlekałem się z łóżka i szedłem do ubikacji. Na szczęście w nocy po pracy wszyscy twardo spali. Rano też czekałem aż wszyscy wyjdą. Na czwarty dzień byłem już ogromnie zmęczony i wycieńczony, bo jadłem tylko suche bułki. Zwlokłem się z łóżka i wyszedłem, aby coś na mieście zjeść. Tej podróży za kurczakiem nigdy nie zapomnę. Ledwie kuśtykałem przez ulicę, robiło mi się słabo, płatki latały mi przed oczami. Byłem cały zlany potem i myślałem, że upadnę. Po powrocie do hotelu padłem na łóżko jak kłoda. Na szczęście po kolejnych 4 dniach ból w kolanie zelżał, spadła mi temperatura i zgłosiłem, że idę do pracy. W pracy miałem już do czynienia tylko ze swoją załogą to jest ze Stasiem i Winczo, którzy byli wyrozumiali, więc łatwiej było mi sedno choroby ukryć. Z każdym dniem czułem się lepiej, a więc udało się.

Później, kiedy już wróciłem do kraju często wspominałem tą chorobę. Szczególnie wtedy, kiedy słyszało się opowiadania o hulaszczym życiu załóg Afryce. Opowiadano zmyślane historie jak tam było dobrze. To, że przetrwałem ten trudny okres zależało jedynie od siły woli, od której zależy powodzenie wykonania nawet najtrudniejszej decyzji.

Kiedy po chorobie wróciłem do pracy jakoś wszystko łatwiej szło. Lepiej pracowała motopompa do ładowania środków chemicznych, smok nie ciągnął mułu i nie zatykały się dyszki. Przeszły nam nawet biegunki. Być może dlatego, że nasze organizmy w pewnym stopniu dostosowały się do ciężkich warunków, a może my mniej narażaliśmy się na kontakt z niebezpieczną substancją. Winczo nauczył się jak wybierać kierunek nalotu na pole, aby po nawrocie nie wpadać we własne strugi rozsiewanych środków chemicznych. Wszystko to powodowało, że zaczęliśmy dopędzać czołowych pilotów w ilości opryskanych fedanów, albowiem panowała niezdrowa konkurencja między załogami.

Różne załogi różnie eksploatowały swoje samoloty. W silnym zapyleniu powietrza należało na silniku włączyć tak zwany filtr przeciwpyłowy. Niektóre załogi celowo nie czyniły tego, aby tym sposobem zwiększyć nieco moc silnika, a tym samym ułatwić sobie pracę sterowania samolotem. Powodowało to bardzo szybkie zużywanie się silnika. Po

kilkuset godzinach pracy takiego silnika, cylindry były w nim tak zużyte, że palił on ponad 20 litrów oleju na godzinę lotu. Trzeba było w takim wypadku ciągle pilnować ciśnienia i poziomu oleju i stale go uzupełniać. Z takim silnikiem samolot nie nadawał się już do lotów na dalekich odległościach. Naszemu samolotowi to nie groziło, gdyż cały czas lataliśmy na włączonym filtrze przeciwpylowym. Pragnę podkreślić, że zapylenie powietrza w Egipcie było ogromne. Masy mikroskopijnego pyłu piaskowego niosły burze piaskowe. Poza tym tamtejsze lądowiska nie były trawiaste tak jak w Polsce. Na wypalonej słońcem suchej ziemi leżał ten pył, a kiedy uruchomiono silnik i samolot ruszył z miejsca, to tumany pyłu znajdowały się w powietrzu. Właśnie dlatego należało cały czas latać na włączonym filtrze przeciwpylowym.

W czasie akcji kilkakrotnie zmienialiśmy lądowiska polowe. Było tak zawsze wtedy, gdy obrobiliśmy pola w rejonie jednego lądowiska, zmienialiśmy go i przenosili na inne. Wszystkie lądowiska leżały w pobliżu kanałów skąd czerpać mogliśmy wodę.

Na jednym z lądowisk dziewczyna przynosiła nam wodę do picia z pobliskiego miasteczka oddalonego od nas około 1,5 kilometra. Była to piękna młoda dziewczyna o imieniu Fatma. Przypuszczam, że musiała być nawet zgrabna, ale można się było tego tylko domyślać, bo szeroka galabija okrywała ją od stóp do głowy. Nie zakrywała sobie twarzy, więc widać było, że jest radosna i uśmiechnięta.



Fot 22/21 Fatma i ja, a w tle idący Winczo.



Fot 23/21 2-gi Wieczorek, 3-ci Winczo i klęcząca Fatma.

Fatma miała duży około 15 litrowy dzban gliniany, który stawiała sobie na głowie, po czym zamaszystym krokiem wymachując rytmicznie ramionami szła do miasteczka po wodę. Pod dzban, żeby ją nie ugniatało podkładała sobie krążek z maty ryżowej. Gdy przychodziła z takim pełnym dzbanem wody była kompletnie złana potem. Arabscy kontrolerzy, którzy z nami pracowali, napili się tej wody, później się nią umyli, resztę rozchlapali i śmiejąc się kazali jej iść po następną wodę. Nie obeszło się przy tym bez komentarzy, albowiem tłumaczyli nam, że ona, jako kobieta stworzona jest tylko do pracy. Ona nie ma duszy, więc nie jest człowiekiem. Jest to całkowicie zgodne z Koranem, w świetle którego tak właśnie jest. Kobietę nie chroni prawo, bo nie jest człowiekiem. Tam jest tak, że jeżeli kierowca jadąc samochodem potrąci dziecko płci męskiej, to jest sądzony i idzie do więzienia. Jeśli natomiast dziecko było dziewczynką to płaci mandat jak za kurę, bo nie potrącił człowieka.

Pewnego razu, gdy przylecieliśmy na lądowisko, zauważyliśmy coś płynącego wodą w kanale. Okazało się, że jest to młoda kobieta, przywiązana do kłody drewna i już martwa. Poleciliśmy Arabom, aby ją na wodzie zatrzymali a następnie dali znać policjantom w najbliższej wiosce. Policjanci przyszedli pooglądali denatkę, a następnie poszli do wioski rozeznac sprawę. Przyszedli po kilku godzinach i wytłumaczyli, że tak musi być. Ona musi tak płynąć, żeby wszyscy mogli zobaczyć, w jaki sposób została ukarana, albowiem ona zdradziła męża i mąż ją ukarał.



Fot 24/21

Pierwszy Lenartowicz, 2-ga Fatma, 4-ty Winczo na tle AN-2.

Do tej relacji nic dodać nic ująć. To po prostu zwyczajny samosąd, który w naszym pojęciu kompletnie się nie mieści. Dzieje się to w kraju takim jak Egipt, który z krajów arabskich czy afrykańskich wydaje się być najbardziej cywilizowanym i postępowym. Jeżeli dodamy do tego, że w tym kraju są jeszcze miejsca gdzie przy chrzcie wycina się dziewczynkom łechtaczkę, to cóż można więcej powiedzieć. Wierzyć się nie chce, że robione jest to tylko dlatego, żeby później dorosła już kobieta nie miała przyjemności w stosunku seksualnym, albowiem ona nie jest człowiekiem, nie ma duszy, a jeśli tak, to nie powinna mieć żadnych przyjemności. Kobieta Allach stworzył tylko do pracy i do rodzenia dzieci i ma się ona temu całkowicie dostosować. Tam gdzie mężczyźni rozmawiają, lub się bawią nie może uczestniczyć kobieta. Kobieta ma ich obsłużyć, by następnie wyjść z pomieszczenia. Prawo koraniczne ograniczyło ilość żon do czterech. Żonę trzeba sobie kupić. Bogaty jest ten, co ma dużo córek, ale jego córka musi wnieść pewne wiano do majątku męża. Ciekawie wyglądają rozwody. Mąż wypowiada sobie zawartą w Koranie formułkę i już ma rozwód. Nie obchodzą go żadne alimenty. Żona musi zabrać swoje dzieci i iść z domu. Nie przyjmie jej nawet własna rodzina. To właśnie z tych kobiet wywodzi się najwięcej prostytutek. Los takich rozwiedzionych kobiet nikogo nie interesuje. Można tam kupić dziewczynę jak kozę lub osła, ale cóż potem zrobić z nią, gdy się wraca do kraju. Przestrzegano nas przed tym. Podobno były takie wypadki wcześniej i sprawy opierały się nawet o ambasadę. Tłumaczono, że skoro ktoś taką dziewczynę kupił, to powinien ją z sobą zabrać, co z wielu powodów nie było takie proste. Taka dziewczyna błąka się później, idzie na ulicę żebrząc, nie wie co ma ze sobą zrobić, gdyż nikt jej już nie przyjmie.

Ciekawie na tym tle wygląda konfrontacja islamu indonezyjskiego z arabskim. Przecież w Indonezji też większość ludności to muzułmanie, a jednak tak drastycznie te sprawy tam nie wyglądały. Kobiety nie chodziły osłaniając całe ciała jakimiś galabijami. Wręcz odwrotnie chodziły w krótkich spódniczkach mini. Chodziły także osłonięte w batikach, ale te batiki były barwne i piękne. Kobiety wyglądały w nich wytwornie, chociaż były bardzo biedne. Dwa islamy i dwa światy. W Indonezji prawie całkowita swoboda seksualna, a tu jakieś dziwne ciemniactwo. Wiele można pisać o tamtejszych obyczajach, a wiele z nich wydawać się może dziwne. Pora jednak przejść do własnych spraw.



Fot 25/21
Fatma, dziewczyna przynosząca wodę.



Fot 26/21
3-ci Wieczorek, a w głębi Winczo.

Dnie mijały nam na pracy i tylko wtedy mieliśmy wolne, gdy wiał silniejszy wiatr. Raz dlatego, że latanie na zerowej wysokości przy silnym wietrze było niebezpieczne, a po drugie kontrolerzy nie zgadzali się na to, gdyż wiatr znosił chemikalia i oprysk był nieskuteczny. Tego typu przerwy w pracy wykorzystywałem na oglądanie miasta, odwiedzanie złotników, żeby za zaoszczędzone pieniądze coś kupić, a także na pisanie listów. Wysyłałem widokówki dla swoich synów. Pisałem do swojej Mamy i siostry Marysi w Przecławiu, a także do kuzynów w Ameryce. Z Przecławia odpisywano mi systematycznie. Kilka listów dostałem od kuzynów w USA.

Praca coraz łatwiej nam już szła. Tyle, że bardzo wcześnie musieliśmy wstawać i wyjeżdżać do bazy, gdzie był stały postój samolotów. Rozkotwiczyliśmy tam samolot, zdejmowaliśmy pokrowiec z silnika i blokady ze sterów i lotek, ładowaliśmy motopompę, robiliśmy mały przegląd samolotu, próbę silnika, a następnie każdy samolot leciał na własne wyznaczone mu lądowisko. W lotnictwie bardzo ważne jest, aby wszystkie czynności obsługowe wykonywane były dokładnie i we właściwym czasie. W przeciwnym razie natychmiast się to mści. Posłużę się tu pewnym przykładem, który nie dotyczył nas, lecz małego samolotu typu „Wilga” znajdującego się w naszej bazie. Jak wiadomo każdy samolot kotwiczony się na noc, lub dłuższy postój, żeby go wiatr nie porozbijał. Także na wszystkie stery i lotki zakłada się odpowiednie blokady zabezpieczające przed wiatrem. Jednego ranka do „Wilgi” przyszedł pilot z mechanikiem, rozkotwiczyli samolot, wsiedli i wystartowali. Już w powietrzu zaraz po starcie pilot zorientował się, że drążek sterowania jest zablokowany. Okazało się, że na sterze kierunku i głębokości pozostały nie zdjęte blokady. Zameldował o tym fakcie bazę przez radio, ale z ziemi nic nie można było mu pomóc. Jedynie zrobiliśmy mu na pasie miejsce, żeby mógł awaryjnie lądować. Pilotowi udało się przy pomocy samych lotek, po dużym łuku dokonać zawrotu samolotu i wylądować. Nawet nie uszkodził samolotu, ale gdyby to przytrafiło się na większym samolocie takim, jakim był AN-2, to mogłaby być katastrofa. Do reguły należy, że mechanik ściąga blokady, a pilot przed uruchomieniem silnika rusza drążkiem sterującym patrząc na stery i lotki czy się poruszają. Oni, to jest pilot z mechanikiem ten jeden raz tego nie zrobili i to się na nich zemściło. Mieli dużo szczęścia i to ich uratowało.

Indonezji, zrobiłem wtedy dużo zdjęć na piramidach, a teraz byłem po raz drugi.

Razem z Janem Winczo poleciałem na następną akcję do Sudanu i w tym miejscu pragnę mu złożyć serdeczne podziękowanie za jego wspaniałą postawę jako pilota i człowieka w obu tych bardzo niebezpiecznych akcjach, dzięki którym szczęśliwie wróciłem do Kraju, bo wielu z nas tego szczęścia nie miało. Aż wierzyć się nie chce, że w Agrolotniczych lotach w Kraju i za granicą zginęło w różnych okolicznościach kilkaset mechaników i pilotów. Istnieje długa lista ofiar ludzi i sprzętu w trwających przez kilkadziesiąt lat akcjach.

Po latach, targany wspomnieniami, starałem się dowiedzieć o losie pilota Jana Winczo. Ten wspaniały człowiek i pilot był instruktorem pilotem w Aeroklubie i mieszkał w Bielsku Białej. Zestarzał się tak jak wszyscy, był schorowany po rodzinnych tragediach i nie udało mi się osobiście nawiązać z nim kontaktu. Przekazałem mu jedynie, jak bardzo wdzięczny jestem, że mogłem z nim pracować dedykując w podzięce mu ten rozdział. Jego zdjęcie jakie udało mi się pozyskać przedstawiam powyżej na fot 30/21