



ROK 2017

Nr okazyjny

LOTNIK – SKRZYDLATY WŁADCA ŚWIATA BEZ GRANIC

POLSKA ZBROJNA

PISMO CODZIENNE

14 czerwca 2017 roku Szkoła Orląt obchodzi swoje święto. Lotnicza uczelnia powstała 1 listopada 1925 roku w Grudziądzu, a 14 kwietnia 1927 roku została przeniesiona do Dębina. Od tej pory zdobyły tu wykształcenie tysiące polskich

lotników. Dziś Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie to jedyna taka uczelnia w Europie, w której łączy się nowoczesność szkolenia z lotniczymi tradycjami.

Polska Zbrojna

Święto Szkoły Orląt, Dęblin, 14 czerwca 2017

SZKOŁA ASÓW

Od lat jest uczelnią marzeń dla wielu młodych ludzi, którzy pragną włożyć stalowy mundur powietrznej husarii.



Marszałek Edward Rydz-Śmigły podczas mszy św. w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie z okazji wręczenia szkole sztandaru, 1937 rok
Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Nazwa „Dęblin” pierwszy raz pojawiła się na lotniczej mapie Polski w maju 1920 roku. Wtedy dowództwo tworzącego się polskiego lotnictwa wojskowego zwróciło uwagę na ten „słoneczny biegun”. Oceniono, że nasłonecznienie tego miejsca jest największe w skali całego kraju, co było istotne w ówczesnym szkoleniu lotniczym. Wojna polsko-bolszewicka spowolniła plany utworzenia w Dęblinie szkoły, ale wrócono do nich po kilku latach. Najpierw, 5 listopada 1925 roku, powołano Oficerską Szkołę Lotniczą (OSL) z tymczasową siedzibą w Grudziądzu, a dwa lata później, 14 kwietnia 1927 roku, przeniesiono ją na stałe do Dębina.

W latach międzywojennych Szkoła Orląt kilkakrotnie zmieniała profil.

Początkowo kształcono w niej obserwatorów i pilotów, ale w połowie lat dwudziestych postawiono przede wszystkim na edukowanie obserwatorów, by w następnej dekadzie przestawić się na pilotów. W 1929 roku z inicjatywy Ludomiła Rayskiego w Dęblinie powołano Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa (CWOL). W latach 1935–1937 naukę w Szkole Orląt przedłużono z dwóch do trzech lat, a jesienią 1937 roku CWOL przekształcono w Centrum Wyszkożenia Lotnictwa (CWL) nr 1. W tym czasie ostatecznie stworzono jednolity system edukacji lotniczej, na który złożyły się szkolenia w aeroklubach, studia w wojskowych szkołach lotniczych i doskonalenie

umiejętności w czasie służby w pułkach lotniczych. Do września 1939 roku Szkołę Orląt ukończyło 980 osób, w tym 240 pilotów i 740 obserwatorów. System kształcenia w dęblińskiej szkole lotniczej zapewniał nie tylko wysoki poziom edukacji, lecz także gruntowne przeszkolenie wojskowe i naukę wychowania obywatelskiego. Nie dziwi więc, że tak wielu jej absolwentów zasłynęło w podniebnych bitwach niemal na wszystkich frontach II wojny światowej. Na miano asów przestworzy zasłużyli m.in.: Eugeniusz Arciuszkiewicz, Eugeniusz Horbaczewski, Wacław Król, Witold Łokuciewski, Stanisław Skalski, Witold Urbanowicz – wszyscy mieli za sobą promocję w Szkole Orląt, choć nie wszyscy byli w niej prymusami.

Najsłynniejszy z tego grona Stanisław Skalski wraz z Witoldem Łokuciewskim byli o włos od wydalenia ze szkoły, a uniknęli tego tylko dzięki wstawianictwu oficera sportowego. Z kolei Witold Urbanowicz w październiku 1936 roku został przeniesiony z jednostki liniowej na stanowisko instruktora pilotażu za publiczną krytykę oficera 1 Pułku Lotniczego.

Ze Szkoły Orląt wywodzili się nie tylko piloci lotnictwa myśliwskiego – wielu jej byłych elewów zasililo szeregi polskich eskadr bombowych. Jednym z nich był gen. Mieczysław Stachiewicz. Według statystyk Polskich Sił Powietrznych, na frontach II wojny światowej poległo około 120 absolwentów Szkoły Orląt.

Niemcy opuścili Dęblin 26 lipca 1944 roku, ale wcześniej zniszczyli większość budynków. Rok później, 13 maja, rozkazem naczelnego dowódcy Wojska Polskiego powstała tu jednak Wojskowa Szkoła Pilotów (WSP), a 17 maja 1946

roku przemianowano ją na Oficerską Szkołę Lotniczą. W wielu publikacjach na temat funkcjonowania dęblińskiej szkoły w czasach PRL-u można przeczytać, że „program kształcenia w OSL oparto na doświadczeniach radzieckich szkół lotniczych, uwzględniając jednak specyfikę polskiego lotnictwa”. Jak widać, mimo politycznego zniewolenia kraju, w Dęblinie udało się zachować wiele z tradycji i ducha Szkoły Orląt. Od 1 stycznia 1968 roku stała się ona jedyną w Polsce uczelnią wyższą kształcąca personel lotniczy i przyjęła nazwę – Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza. Absolwenci WOSL po czterech latach studiów techniczno-wojskowych mogli zdobyć stopień podporucznika pilota lub nawigatora trzeciej klasy i dyplom inżyniera dowódcy.

Rozpad bloku sowieckiego i zmiany ustrojowe w Polsce po 1989 roku pozwoliły na pełny powrót do tradycji Szkoły Orląt w dęblińskiej uczelni. 1 października 1994 roku powstała Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych. W nowym programie nauczania główny nacisk położono na opanowanie nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych i technicznych. Z czasem pojawiły się kolejne wyzwania: zmiana prawa lotniczego, zakup samolotów F-16, a przede wszystkim konieczność dostosowania polskiego systemu kształcenia do wymogów międzynarodowych. Dęblińska uczelnia podejmuje te wyzwania, na bieżąco modyfikując program kształcenia. A kolejne roczniki absolwentów idą w ślady swych wielkich poprzedników. Studiują tu ludzie z pasją, tacy jak plut. pchor. Damian Racinowski. „Jestem absolwentem Ogólnokształcącego Liceum Lotniczego w Dęblinie, gdzie przez trzy lata zgłębiałem podstawy lotniczego rzemiosła i zdobywałem pierwsze doświadczenia w tej dziedzinie. To tam połąkałem lotniczego bakcyła. Teraz jestem studentem III roku Wydziału Lotnictwa Szkoły Orląt na kierunku lotnictwo i kosmonautyka, specjalność – pilot samolotu transportowego”, opowiada Racinowski. Piotr Korczyński



Witold Urbanowicz
Fot. Archiwum prywatne

DRAPIEŻNA KOBRA

Był jednym z najsukuteczniejszych pilotów alianckich podczas bitwy o Anglię.

Już pierwsza walka uwypukliła wszystkie zalety Urbanowicza, którymi zasłynął w dalszych triumfach: trafność decyzji, szybkość reakcji, odwagę i zaciętość. I jeszcze coś innego: drapieżność jak gdyby mitycznego ptaka, pisał Arkady Fiedler w „Dywizjonie 303”.

Witold Urbanowicz od dziecka marzył o lataniu. Dlatego po maturze ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie i w 1932 roku jako podporucznik obserwator trafił do 2 Nocnego Dywizjonu Bombowego. Niedługo potem wrócił do Dębina na kurs pilotażu w Centrum Wyszukolenia Oficerów Lotnictwa i służył później jako pilot w lotnictwie myśliw-

skim. Po trzech latach znów znalazł się w Dęblinie, tym razem jako instruktor. Nadano mu pseudonim „Kobra”, bo swoim kursantom powtarzał, że myśliwiec w powietrzu powinien zamienić się w kobrę: atak musi być zdecydowany, błyskawiczny i skuteczny.

Po wybuchu II wojny światowej Urbanowicz walczył z Niemcami, a następnie przedostał się do Wielkiej Brytanii. Już po czterech dniach służby w 601 Dywizjonie Myśliwskim RAF-u (8 sierpnia 1940 roku) stracił pierwszy samolot – Messerschmitt Bf 110. Kolejnym jego przydziałem był polski 303 Dywizjon Myśliwski, w którym Urbanowicz początkowo był dowódcą

eskadry, a potem całego dywizjonu. W bitwie o Anglię zestrzelił 15 maszyn wroga i jako jedyny dwukrotnie trafił cztery niemieckie samoloty tego samego dnia. Po opuszczeniu dywizjonu dowodził m.in. 1 Polskim Skrzydłem Myśliwskim, a jesienią 1943 roku jako ochotnik dołączył na kilka miesięcy do lotnictwa USA walczącego w Chinach z Japonią.

Kiedy wojna się skończyła, ppłk Urbanowicz pozostał w USA i pracował w liniach lotniczych. Zmarł 17 sierpnia 1996 roku. Dziś jego podobizna widnieje na samolocie MiG-29 z 23 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Mińsku Mazowieckim.

Według oficjalnych statystyk, Urbanowicz zestrzelił 17 maszyn wroga, co daje mu drugie miejsce wśród najsukuteczniejszych polskich pilotów myśliwskich II wojny po Stanisławie Skalskim. Sam Urbanowicz podawał jednak inne dane: „W bitwie o Wielką Brytanię zestrzeliłem 17 samolotów, na Dalekim Wschodzie 11”, pisał w „Świcie zwycięstwa”. AD

Szczęście pilota

Były pilot 301 Dywizjonu Bombowego, kawaler Orderu Virtuti Militari i wieloletni prezes Instytutu Józefa Piłsudskiego w Londynie skończył sto lat.



Mieczysław Stachiewicz z szablą oficerską i listem od szefa MON.
Fot. Ambasada RP w Londynie



Jego ojcem był gen. Julian Stachiewicz, oficer Legionów Polskich, a w latach dwudziestych XX wieku szef Wojskowego Biura Historycznego. Mieczysław Stachiewicz jest też bratankiem gen. Wacława Stachewicza, szefa Sztabu Naczelnego Wodza w kampanii wrześniowej, oraz chrześniakiem marszałka Piłsudskiego. Młodzieniec kontynuował rodzinne tradycje i w 1931 roku wstąpił do Korpusu Kadetów nr 1 we Lwowie, a po jego ukończeniu odbył przeszkolenie w 4 Pułku Strzelców Podhalańskich w Cieszyńcu. W styczniu 1938 roku został przyjęty do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie, gdzie szkolił się w pilotażu m.in. na samolotach PWS-26 i RWD-8. Naukę zakończył jesienią tego samego roku jako plutonowy podchorąży rezerwy.

Do wojska został zmobilizowany 22 sierpnia 1939 roku. Trafił do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Ewakuowany do Rumunii, został internowany w obozie Calafat. W lutym 1940 roku uciekł stamtąd do Francji, a później przedostał się do Wielkiej Brytanii i po kursie pilotażu na bombowcach Wellington w kwietniu 1942 roku dostał przydział do 301 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Pomorskiej”. Brał udział w nalotach bombowych na obiekty przemysłowe niemieckich miast. Pierwszy

lot odbył nad Stuttgart nocą z 5 na 6 maja 1942 roku jako drugi pilot. Sam poprowadził maszynę po raz pierwszy w nocy z 3 na 4 czerwca nad Dieppe w Normandii. Potem latał m.in. nad Essen, Bremę, Hamburg, Frankfurt i Kilonię.

Pilot miał niebywałe szczęście. Mimo że dwukrotnie rozbił samolot w trakcie przymusowych lądowań na przygodnych lotniskach, nikt z załogi nie odniósł poważniejszych obrażeń. Po wykonaniu 30 lotów bojowych w listopadzie 1943 roku dostał urlop z wojsk lotniczych, a dwa lata później uzyskał stałe zwolnienie z Polskich Sił Powietrznych. Po wojnie oficer pozostał w Wielkiej Brytanii i pracował jako architekt. Na emeryturze zajął się działalnością społeczną w polskich organizacjach w Londynie.

Płk pil. Mieczysław Stachiewicz 21 maja 2017 roku obchodził w Londynie setne urodziny. Z tej okazji płk Dorota Kawecka, p.o. attaché obrony w Londynie, przekazała weteranowi list oraz szablę oficerską od szefa MON. „Pragnę wyrazić ogromne uznanie dla wojennej drogi Pana Pułkownika i lotniczych dokonań, które są świadectwem poświęcenia i oddania Ojczyźnie”, napisał minister obrony Antoni Macierewicz w liście do pułkownika.

PODCIĘTE SKRZYDŁA

Słynny as lotnictwa po II wojnie światowej został posadzony o szpiegostwo. Gen. bryg. pil. Stanisław Skalski padł ofiarą brutalnego śledztwa, sfingowanego procesu i kary śmierci, zamienionej na długoletnie więzienie.

Urodzony na Kresach Wschodnich polski lotnik szybko stał się legendą. Dyplom Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie uzyskał niecały rok przed wybuchem wojny i został przydzielony do 142 Eskadry Myśliwskiej w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu. We wrześniu 1939 roku zestrzelił pięć niemieckich samolotów, dzięki czemu został pierwszym alianckim asem lotnictwa II wojny światowej. Był to czyn tym większy, że pilotował PZL 11, maszynę mającą gorsze osiągi niż nowocześniejsze myśliwce nieprzyjaciela.

Najbardziej znanym epizodem Stanisława Skalskiego z kampanii wrześniowej było wzięcie udziału w zestrzeleniu nie-

mieckiego samolotu już pierwszego dnia wojny. Uszkodzona maszyna Luftwaffe musiała lądować na polu. Pilot posadził obok swój myśliwiec, opatrzył dwuosobową załogę i zapobiegł zlinczowaniu pilotów przez miejscową ludność. Po kampanii wrześniowej ewakuował się przez Rumunię, by w końcu dotrzeć do Wielkiej Brytanii. Otrzymał przydział do brytyjskiego 501 Dywizjonu i walczył w bitwie o Anglię. Na nowoczesnym sprzęcie odnosił jeszcze większe sukcesy.

W kolejnych latach wojny służył w rozmaitych polskich dywizjonach, a w roku 1943 wraz z Polskim Zespołem Myśliwskim trafił do Afryki Północnej. Osiągnięcia bojowe pilotów i poziom ich wyszkolenia sprawiły, że formację tę nazywano „cyrklem Skalskiego”. W czasie alianckiej inwazji na Włochy dowodził brytyjskim 601 Dywizjonem. Amerykanie zaprosili go na kurs oficerów sztabowych, z czego skorzystał, natomiast już po wojnie Anglicy proponowali mu obywatelstwo angielskie i posadę wykładowcy w szkole lotniczej.

Tęsknota za krajem była jednak silniejsza. Powrócił do kraju w czerwcu 1947 roku. Po roku pozorowanego szacunku dla jego sławy i osiągnięć został aresztowany. Zarzut – szpiegostwo. 7 kwietnia 1950 roku skazano go na śmierć. O łaskę nie chciał prosić. Uczyniła to dopiero jego matka, wskutek czego w styczniu 1951 roku Bolesław Bierut zamienił karę śmierci na karę więzienia. Skalski dowiedział się o tym jednak kilka miesięcy później. Więzienie opuścił dopiero w 1956 roku, gdy na fali odwilży został zrehabilitowany. Zmarł 12 listopada 2004 roku.



Stanisław Skalski
Fot. Domena publiczna

DOWÓDCA POLSKIEGO NIEBA

Bez praktycznego latania oderwałbym się od lotnictwa i lotników, patrzyłbym na lotnictwo z perspektywy mojego biurka.



Andrzej Błasik
Fot. Jarosław Wiśniewski

Lotnicza pasja towarzyszyła Andrzejowi Błasikowi od młodości. Jako nastolatek latał na szybowcach w aeroklubie, potem w 1981 roku ukończył dęblińskie liceum lotnicze. Cztery lata później jako absolwent Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej został promowany na podporucznika i zdobył tytuł pilota. W 1989 roku uzyskał I klasę pilota wojskowego w lotnictwie myśliwsko-bombowym,

a dwa lata później wyróżniono go tytułem pilota roku.

Lotnicze szlify zdobywał m.in. w 8 Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego, 40 Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego, a potem w 2 Brygadzie Lotnictwa Taktycznego. „Poznałem generała, gdy przyjmował mnie do służby. Od tego czasu miałem możliwość obserwowania, współpracy i uczenia się

przywództwa od znakomitego oficera i generała, który wciąż rozwijał swoje umiejętności dowódcze, nie zapominając nigdy o osobistym przykładzie i empatii w stosunku do podwładnych”, wspomina gen. bryg. Cezary Wiśniewski, attaché obrony przy polskiej ambasadzie w Stanach Zjednoczonych.

W 2002 roku płk Błasik został dowódcą 31 Bazy Lotniczej, ale w marcu

2004 roku wrócił do Dowództwa Sił Powietrznych. Rok później po ukończeniu Akademii Wojennej Sił Powietrznych USA w Maxwell został dowódcą 2 Brygady Lotnictwa Taktycznego w Poznaniu. Latem 2005 roku, w wieku 43 lat otrzymał nominację na pierwszy stopień generalski. W styczniu 2007 został komendantem rektorem dęblińskiej Szkoły Orłat, a już w kwietniu awansowano go na generała dywizji i został dowódcą sił powietrznych. W sierpniu tego samego roku otrzymał trzecią generalską gwiazdkę.

Generał Błasik był pierwszym od wielu lat dowódcą sił powietrznych, który wciąż pozostawał czynnym pilotem. „Którejś letniej nocy, po lądowaniu około północy na lotnisku Krzesiny, spytałem go, jak znajduje czas na pilotowanie samolotów. Odpowiedział: »Bez praktycznego latania oderwałbym się od lotnictwa i lotników, patrzyłbym na lotnictwo z perspektywy mojego biurka«,” wspomina gen. Wiśniewski.

Generał Andrzej Błasik zginął w katastrofie samolotu Tu-154M pod Smoleńskiem 10 kwietnia 2010 roku. Został pochowany na Wojskowych Powązkach i pośmiertnie awansowany do stopnia generała. Był żegnany tak, jak na dowódcę polskiego nieba przystało – z honorami i pożegnalnym przelotem zespołu akrobacyjnego Białe-Czerwone Iskry.



Paweł Marcinkowski
Fot. Piotr Łysakowski

Pasja absolutna

W powietrzu pewny i groźny, ale w normalnej rozmowie to awiator dżentelmen.

„W lotnictwie bojowym nie ma zbyt dużo miejsca na to, co nazywamy romantyczną duszą pilota. Trzeba myśleć o wylocie, wykonaniu zadania i powrocie. Ale jak ktoś ma pasję i powołanie do latania, to romantyzmu się nie wyzbędzie, a ja się urodziłem, żeby latać”, mówił o sobie płk pil. Paweł Marcinkowski, laureat Buzdygana – nagrody przyznawanej przez „Polskę Zbrojną”, obecnie prorektor

do spraw wojskowych w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie.

Sam jest również absolwentem uczelni (promocja 1996), studiował na kierunku pilot samolotów naddźwiękowych. Ukończył też studia dowódczo-sztabowe w Air Command & Staff College w USA oraz NATO Defence College w Rzymie. Pierwsze stanowisko objął w 9 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Zegrzu Pomorskim jako starszy pilot. W 2011 roku płk został pilotem roku w 31 BLT. Nominacja ta zbiegła się z przekroczeniem przez niego nalotu 1000 godzin, już na F-16. Ze względu na doświadczenie, rok później, w kwietniu 2012 roku, powierzono mu dowodzenie wielokrotnie nagradzaną 6 Eskadrą Lotniczą, tzw. tygrysią. Marcinkowski jest wykwalifikowanym instruktorem klasy mistrzowskiej oraz pilotem doświadczalnym. W 2015 roku jako pierwszy w Polsce pilot przekroczył nalot 2000 godzin na samolocie F-16.

Jego doświadczenie robi wrażenie na młodszych kolegach. W 2012 roku dowodził polskim komponentem, który uczestniczył w ćwiczeniach „Red Flag” na Alasce. Za wzorowe dowodzenie oraz na podstawie bardzo dobrych opinii wystawionych przez organizatora ćwiczeń został nagrodzony przez prezydenta Lotniczym Krzyżem Zasługi. W 2014 roku powierzono mu także dowodzenie komponentem lotniczym Sił Odpowiedzi NATO, a w 2015 roku był też dowódcą komponentu lotniczego w czasie ćwiczeń międzynarodowych „Blue Flag” w Izraelu. Doceniają go nie tylko piloci. „Ten człowiek to pasja absolutna”, mówił o nim w rozmowie z dziennikarzem „Polski Zbrojnej” gen. dyw. Rajmund Andrzejczak. „W powietrzu pewny i groźny, ale w normalnej rozmowie to awiator dżentelmen”.

Latanie kochał ponad wszystko

Na pokazach lotniczych, czy to w Polsce, czy też za granicą, nie pytano o to, kiedy będzie latał MiG-29. Pytano, kiedy będzie latał Kozak.

Robert Kozak Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą ukończył w 1990 roku. Jako pilot samolotu MiG-29 służbę rozpoczął w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w Mińsku Mazowieckim. W latach 2005–2007 był zastępcą dowódcy, a następnie dowódcą 41 Eskadry Lotnictwa Taktycznego w Malborku. W 2007 roku wrócił do Mińska i objął obowiązki na stanowisku dowódcy 1 Eskadry Lotnictwa Taktycznego. W 2010 roku dowodził Polskim Kontyngentem Wojskowym „Orlik” wykonującym misję na terytorium państw bałtyckich. 30 grudnia 2010 roku został dowódcą 23 Bazy Lotnictwa Taktycznego. Służbę wojskową zakończył w stopniu pułkownika 30 listopada 2011 roku. Robert Kozak wykonywał loty na samolotach: Zlin-526, TS-11 Iskra, Lim-5, MiG-21, MiG-29, Alpha Jet, Mirage-2000, F-15.

W 2009 roku został wybrany najlepszym żołnierzem sił powietrznych. W tym samym roku odebrał Buzdygana – nagrodę „Polski Zbrojnej”. Zginął w wypadku samochodowym w grudniu 2012 roku.

Witold Sokół tak wspominał Roberta na łamach „Polski Zbrojnej”: „Ogromną sztuką jest wspiąć się na lotnicze wyżyny, gdzie pilota nazywa się asem. Jeszcze większą jest zrobić to w czasie pokoju, gdy o takim bardzo honorowym, choć nieformalnym tytule decyduje nie statystyka zestrzeleń, lecz czysty kunszt lotniczy.



Robert Kozak
Fot. Piotr Łaskowski

Niewiele jest takich, którym to się udało. mało tego, znam tylko jednego takiego pilota, Roberta Kozaka. Stopnie i tytuły były dla niego jedynie dodatkiem do latania, które kochał. Na pokazach lotniczych, czy to w Polsce, czy też za granicą, nie pytano o to, kiedy będzie latał MiG-29; pytano, kiedy będzie latał Kozak. Na ćwiczeniach latało się przeciwko MiG-29 i przeciwko Kozakowi; o ile z maszynami można było jakoś zwyciężyć, o tyle w drugim przypadku trzeba było dopuścić do świadomości istnienia cudów, bo tylko to dawało szansę na wygraną. To był cały Robert – w powietrzu profesjonalista w każdym calu, a na ziemi człowiek o niezwyklej skromności. (...) Dla wielu był wzorem, ale tylko niewielu zbliżyło się do jego poziomu”.

ŁĄCZYMY TRADYCJĘ I NOWOCZESNOŚĆ

**Rozmowa z gen. bryg. pil. dr. Piotrem Krawczykiem, rektorem-
-komendantem Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych.**



Fot. Tomasz Chochół „Qna”

Szkoła Orląt to jedyna placówka w Polsce kształcąca kandydatów na pilotów wojskowych. Co jeszcze sprawia, że jest to wyjątkowa uczelnia?

Jesteśmy silnie związani z naszą tradycją, a jednocześnie bardzo nowocześni. Mamy certyfikowane ośrodki szkolenia lotniczego, bogatą bazę dydaktyczną, w tym nowoczesne statki powietrzne i symulatory. Wy różnia nas również nowatorskie podejście do kształcenia. Trudno w Europie znaleźć uczelnię o podobnym potencjale. Jesteśmy uczelnią symbolem.

Zgodnie z zapowiedziami resortu obrony narodowej polskie uczelnie wojskowe mają stać się eksperckimi placówkami, dostosowywanymi do bieżących wyzwań armii. Jak uczelnia w Dęblinie zamierza im sprostać?

U nas zmiany są związane chociażby z nowym sprzętem czy nowelizacją procedur i przepisów lotniczych. Modyfikujemy programy kształcenia i szkolenia kursowego oficerów. W ofercie mamy ponad 230 kursów, w których rocznie bierze udział około 2400 słuchaczy. Do nowych wyzwań dostosowujemy także strukturę uczelni. Prowadzimy unikatowe na skalę kraju kształcenie – Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego jako jedyny w Polsce ma uprawnienia do szkolenia specjalistów lotniskowej służby informacji powietrznej [Aerodrome Flight Information Service – AFIS]. Rozbudowujemy też Ośrodek

Kształcenia Operatorów Bezzałogowych Statków Powietrznych. Z kolei nasz Ośrodek Szkolenia Personelu Taktycznych Zespołów Kontroli Obszaru Powietrznego, prowadzący kursy m.in. dla wysuniętych nawigatorów naprowadzania lotnictwa [Joint Terminal Attack Controller Initial Qualification Course – JTAC], uzyskał certyfikację NATO i jako pierwszy w państwach Europy Środkowej może nadawać uprawnienia JTAC oraz szkolić kandydatów z innych państw sojuszu. Cały czas unowocześniamy też wyposażenie Akademickiego Ośrodka Szkolenia Lotniczego – planujemy m.in. zakupy samolotów i śmigłowców.

A co z ofertą edukacyjną? W Dęblinie mają kształcić się eksperci od transportu lotniczego, inaczej ma też wyglądać edukacja innych specjalistów.

Zmiany dotyczą kierunków prowadzonych na Wydziale Bezpieczeństwa Narodowego i Logistyki. Chcemy, by ich programy bardziej koncentrowały się na specyfice lotniczej. Będziemy rezygnować z logistyki ogólnej na rzecz tej dotyczącej stricte zabezpieczenia logistycznego baz i portów lotniczych oraz operacji lotniczych w cywilnych portach. Podobnie będzie z bezpieczeństwem, które z narodowego przekształci się w powietrzne. Prowadzimy już prace zmierzające do modyfikacji programu studiów tak, żeby ruszyć w nowej

formule od najbliższego roku akademickiego. Trwają też przygotowania do otwarcia nowego kierunku studiów, czyli transportu.

Czy kandydatów na studia czekają jakieś nowości?

Wprowadziliśmy zmiany w naborze kandydatów na studia wojskowe w specjalnościach związanych z pilotażem. Muszą oni obowiązkowo przejść selekcję lotniczą prowadzoną przez naszych instruktorów, którzy oceniają predyspozycje kandydata do służby w powietrzu. Wciąż ważne są też oczywiście: zdrowie, intelekt, wiedza, kondycja oraz sprawność psychofizyczna.

A co ze studentami cywilnymi?

W Dęblinie na jednego studenta w mundurze przypada pięciu studiujących cywilów. Będziemy te proporcje zmieniać na korzyść większej liczby studentów wojskowych. Już w tym roku planujemy przyjąć ponad 120 kandydatów na oficerów. Nie zamierzamy rezygnować całkowicie ze studentów cywilnych, bo cywilno-wojskowy charakter studiów pozwala na utrzymywanie kadry na najwyższym poziomie. Absolwenci cywilni stanowią naturalne zaplecze dla sił powietrznych jako kadra rezerwowa.

Uczelnia włącza się w szkolenie studentów zagranicznych. Spełniają się więc chyba ambicje szkoły, by stała się międzynarodowym ośrodkiem szkolenia lotniczego.

Faktycznie, te zamierzenia zaczynają się urzeczywistniać. Wiele krajów jest zainteresowanych kształceniem swoich przyszłych pilotów i nawigatorów właśnie

w Dęblinie. Już w listopadzie przyjęliśmy pierwszą grupę kursantów ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich oraz grupę kadetów z Arabii Saudyjskiej. Chęć wysłania do Dęblina studentów na podstawowe szkolenie lotnicze wyraziło również kilka innych krajów. Dla nas to spore wyzwanie. Wszystko musi być zorganizowane na najwyższym poziomie, bo pierwsza grupa, która ukończy szkolenie w Dęblinie, będzie naszą wizytówką za granicą.

Są szanse na to, by Szkoła Orląt stała się Akademią Sił Powietrznych?

Przekształcenie uczelni w akademię wiąże się z wymogiem posiadania co najmniej dwóch uprawnień do nadawania stopnia naukowego doktora. Teraz mamy jedno – na Wydziale Lotnictwa na kierunku lotnictwo – w dziedzinie nauk technicznych w dyscyplinie budowa i eksploatacja maszyn. Jeśli zaś chodzi o drugie uprawnienie, to jesteśmy na dobrej drodze, by już wkrótce je uzyskać. W maju ubiegłego roku kierunek bezpieczeństwo narodowe został pozytywnie oceniony pod kątem jakości kształcenia przez zespół kontrolujący Państwową Komisję Akredytacyjnej. Spełniliśmy więc ostatni formalny warunek niezbędny do wystąpienia z wnioskiem o przyznanie uprawnienia do nadawania stopnia doktora. W kwietniu tego roku został złożony wniosek do Centralnej Komisji do spraw Stopni i Tytułów o przyznanie Wydziałowi Bezpieczeństwa i Logistyki uprawnień do nadawania stopnia naukowego doktora w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie nauka o bezpieczeństwie, a w czerwcu wniosek w sprawie uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora w dziedzinie nauk technicznych w dyscyplinie geodezja i kartografia. Decyzja Centralnej Komisji do spraw Stopni i Tytułów o przyznaniu uprawnień powinna być znana na przełomie lat 2017/2018. Gdy zostaniemy akademią, będzie to potwierdzeniem potencjału pracujących tu ludzi, kadry naukowej i dydaktycznej, a także tego, że jesteśmy przygotowani do działalności eksperckiej w określonych dziedzinach naukowych. Dzięki temu staniemy się jeszcze bardziej elitarni.

Rozmawiała Paulina Głńska

Etos pilota

Od 1918 roku, kiedy budowano zręby polskich sił zbrojnych, lotnictwo – jako najmłodsze, a zarazem najbardziej przebojowe ich dziecko – zebrało pod swymi skrzydłami kwiat polskiej młodzieży. Adeptom sztuki latania wpajano etos sięgający korzeniami zamierzchłych czasów kodeksu rycerskiego. Jak w 1933 roku pisał gen. Leon Berbecki, „Skrzydłaci rycerze, potomkowie najszczytniejszej tradycji polskiego bohaterstwa, niosą na swych

skrzydłach pod niebo świadectwo siły ducha Narodu”. Słowa te, wypowiedziane jako wspomnienie postaci Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury, odzwierciedlają cechy oficera polskiego lotnictwa: przywiązanie do tradycji husarskich i niezłomność, udowodnioną niejednokrotnie w bitwach mających wpływ na losy świata. Dowodem kultywowania chlubnych tradycji jest udział polskich lotników w II wojnie światowej. As Luftwaffe Adolf Galland mówił, że gdyby nie oni, losy bitwy o Anglię byłyby zgoła odmienne.

Jacek Zagożdżon

polskaZbrojna

Projekt zrealizowany pod redakcją Izabeli Borańskiej-Chmielewskiej

Opracowanie graficzne:

Wydział Składu Komputerowego i Grafiki WIW

Redakcja i korekta:

zespół „Polski Zbrojnej”,

Wydział Opracowania Stylistycznego WIW

Druk: Wojskowe Zakłady Kartograficzne Sp. z o. o.

Aleje Jerozolimskie 97, 00-909 Warszawa

wiw

Wojskowy Instytut Wydawniczy

Aleje Jerozolimskie 97, 00-909 Warszawa

Dyrektor: Maciej Podczaski

Miesięcznik „Polska Zbrojna”

Redaktor naczelny: Izabela Borańska-Chmielewska

Portal www.polska-zbrojna.pl

Redaktor naczelny: Anna Putkiewicz

WWW.POLSKA-ZBROJNA.PL

Partner wydania specjalnego
„Polski Zbrojnej”

