Kapitan pil. PLL LOT Sławomir P. MICHALSKI
Leg. Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa nr 735

Sławomir Piotr Michalski urodził się 29 czerwca 1931 roku, w Piastowie. Ponieważ urodził się w święto Apostołów Piotra i Pawła, rodzice nadali synowi trzy imiona: Sławomir Piotr Paweł. 20 lat później, kiedy w PRL wprowadzono obowiązek posiadania dowodów osobistych, władze administracyjne nakazały wpisywać do dowodu tylko dwa pierwsze imiona, i tak już pozostało (z lewej, dom urodzenia w Piastowie przy ul. Krakowskiej 6, środkowe okno na pierwszym piętrze).

W 1938 roku rozpoczął naukę w szkole powszechnej (dzisiaj nazywanej podstawową) im. marszałka J. Piłsudskiego, w Piastowie. Ponieważ w domu nauczył się czytać, pisać i rachować, został zaliczony do uczniów 2. oddziału (z prawej, rozbudowany budynek istniejącej do dziś szkoły). W szkole powszechnej były oddziały, w gimnazjum i liceum – klasy.

Sześcioletni Sławek wraz z rodzicami przeprowadził się do innego domu w Piastowie, w którym mieszkał do 1960 roku (z lewej zdjęcie domu, stan dzisiejszy, w Piastowie przy ul. Sowińskiego 6).

W Piastowie przeżył lata okupacji niemieckiej. Kiedy Niemcy nakazali wszystkim mieszkańcom żydowskiego pochodzenia przenieść się do Gett utworzonych w większych miastach Generalnego Gubernatorstwa, w domu pp. Michalskich pokryjomu zamieszkała rodzina żydowska: Genowefa Tola z Wassermanów i Albert Szwejkowscy. W razie aresztowania ukrywających się Żydów przez Niemców, groziła gospodarzom śmierć za ukrywanie ludzi, których polityka III Rzeszy Niemiec skazała na planową eksterminację. Śmierć groziła nie tylko dorosłym gospodarzom, ale również dzieciom, tzn. dwunastoletniemu Sławkowi i malutkiemu Kazimierzowi Hampel, który urodził się w tych strasznych latach wojny, w domu pp. Michalskich. Wiele lat po wojnie, pp. Antoni i Helena Michalscy zostali odznaczeni przez rząd i naród Izraela - medalem „Sprawiedliwy wśród narodów świata". Ponieważ Sławomir w tamtych latach nie miał ukończonych 14 lat, nie mógł otrzymać tego wyróżnienia.

Pan Kazimierz Hampel, mieszka obecnie w Paryżu. Jego kontakty ze starszym o 12 lat Sławomirem Michalskim są utrudnione z racji językowych. *Monsieur* Hampel posługuje się językiem francuskim, którego nie zna kpt. Michalski. *Monsieur* Hampel nie zna natomiast języka

niemieckiego i angielskiego w stopniu pozwalającym na swobodną rozmowę.

Po zajęciu budynku szkoły przez Niemców, młodzi mieszkańcy Piastowa uczyli się w małych grupkach tzw. „kompletach”, zbierając się w prywatnych mieszkaniach. Organizację nauczania w warunkach konspiracyjnych utworzyli pp. Kryger z Piastowa.

W końcu stycznia 1945 roku kontynuowano naukę w odzyskanym budynku szkoły. Dyrektorem szkoły przez kilka następnych miesięcy był oficer I Armii WP (wtedy nazywanej Armią Berlinga) – Włodzimierz Sokorski, późniejszy prezes Polskiego Radia i TV. Koleżanka szkolna Sławka, Bogumiła Kaczmarska wyszła za mąż za p. Sokorskiego, brata dyrektora. Po studiach muzycznych później ukończonych znana była jako śpiewaczka – p. Bogna Sokorska.

W roku szkolnym 1945/46 pp. Michalscy „zapisali” syna Sławka do Państwowej Szkoły Kolejowej w Warszawie, przy ul. Chmielnej 88. Codzienne dojazdy z Piastowa do szkoły w Warszawie umożliwiały pociągi prowadzone przez lokomotywy parowe (!). Ponieważ działania wojenne i okupacyjne uniemożliwiły całemu pokoleniu młodych Polaków normalną naukę, w pierwszych latach organizowane kursy przyśpieszone. Program nauki zaplanowany na dwa lata szkolne wykładano w jednym roku. Po ukończeniu takiego kursu uczeń Sławek postanowił zapisać się do Liceum Kolejowego na rok szkolny 1947/48. W sekretariacie szkoły oczekiwała kolejka kandydatów. Czekając na rozmowę kwalifikacyjną, Sławek usłyszał od kolegi, że w pobliskim Państwowym Liceum Mechaniczno Lotniczym w Warszawie, przy ul. Hożej 88, „przyjmują bez kolejki”. W tamtych latach teren między tymi szkołami był płaski, częściowo niezabudowany, częściowo pokryty hałdami gruzu, po domach zburzonych podczas działań wojennych. Budynek przy ul. Hożej 88 był widoczny z okien szkoły na ul. Chmielnej 88. Chłopcy pobiegli tam i ... zostali zapisani jako uczniowie Liceum Lotniczego. **Taki był start kariery lotniczej kapitana PLL LOT Sławomira Piotra Michalskiego**.

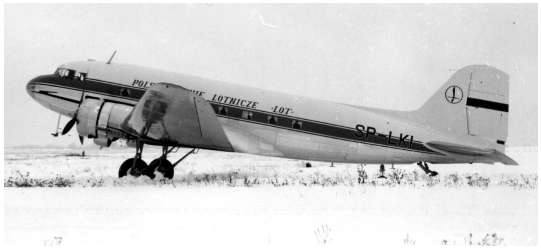
Podczas wakacji w 1948 roku przeszedł szkolenie szybowcowe na lotnisku w Lisich Kątach (szybowce SG, Salamandra) uzyskując Kategorię „B”.
W 1949 r w miesiącach wakacyjnych kontynuował szkolenie szybowcowe w Jeżowie Sudeckim. Szkolenie zakończył mając łączny nalot na szybowcach – 80 godzin.

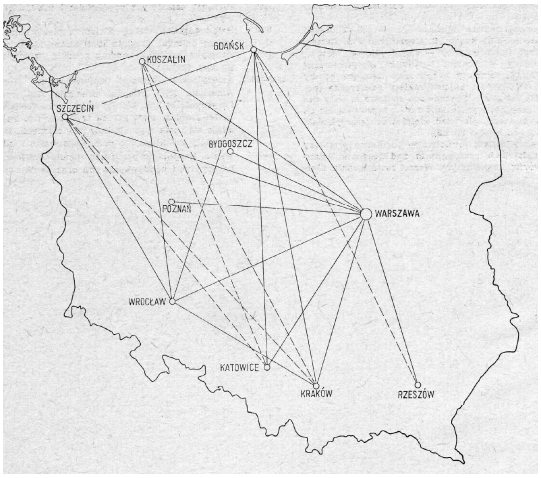
Przed ukończeniem nauki, za zgodą dyrekcji szkoły, 7 kwietnia 1949 roku rozpoczął pracę w Polskich Liniach Lotniczych LOT jako technik konstruktor – kreślarz, na stanowisku kalkulatora warsztatowego Wydziału Obsługi Samolotów.
Za zgodą zakładu pracy, wykorzystując urlop, ukończył w 1950 roku kurs pilotażu silnikowego, na wrocławskim lotnisku Mały Gądów.

W 1951 roku został powołany do odbycia służby wojskowej i skierowany do Szkoły Lotniczej Podoficerskiej, Kurs Mechaników Lotniczych w Zamościu, gdzie został przeszkolony w obsłudze samolotu MIG-15 (silnik Mikulina RD-3M). Ponieważ ówczesny minister Obrony Narodowej marsz. K. Rokossowski w roku 1952 rozpoczął powiększanie liczebności armii (dzisiaj wiemy, że istniało zagrożenie rozprzestrzenienia się konfliktu rozpoczętego na Półwyspie Koreańskim), żołnierzom tego rocznika przedłużono o rok obowiązkową służbę wojskową. Plut. Sławomir Michalski został odkomenderowany do Szkoły Młodszych Specjalistów Lotnictwa, w Warszawie przy ul. Żeromskiego, jako instruktor-wykładowca silników odrzutowych (zdjęcie poniżej, z prawej). W tym okresie służby miał zezwolenie na treningi lotnicze w Aeroklubie Warszawskim na lotnisku Gocław. Ostatecznie jesienią 1954 roku został „zwolniony do cywila".

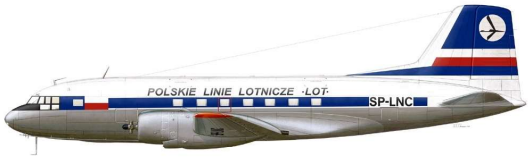
Ponieważ w latach służby wojskowej nastąpiły zmiany organizacyjne w PLL LOT, rezerwista Michalski powrócił do pracy ... w Zarządzie Lotnictwa Cywilnego, którego dyrektorami byli dyr. naczelny inż. Sergiusz Minorski i dyr. techniczny inż. Wiktor Leja, jednocześnie pełniący te same funkcje dyrektorskie w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

W Zarządzie Lotnictwa Cywilnego Sławomir Michalski pracował na stanowisku Głównego Mechanika, w budynku przy ul. Hożej 39 (FOTO). Tam po raz pierwszy spotkał inż. Romana Dubickiego, wówczas kierownika Zakładów Sprzętu Sportowego, później kapitana pil. PLL LOT.





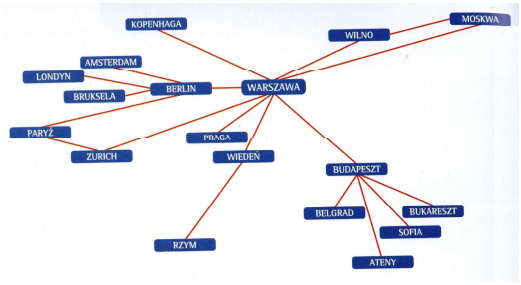
W latach 1954..55 pilot sportowy Sławomir Michalski ukończył Kurs Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT na samolocie *Lisunov* Li-2, dwusilnikowym (z silnikami gwiazdowymi tłokowymi M-62 lub Asz-62IR), przewożącym do 28 pasażerów z prędkością 220..240 km/h, w kabinie niehermetyzowanej. Lot zapoznawczy odbył z kpt. pil. Snackim, z Warszawy do Gdańska (z lewej – mapka sieci połączeń krajowych). Loty szkolne i praktykanckie odbywał z instruktorem kapitanem pil. Klemensem Długaszewskim. Na kursie spotkał się z kapitanem pil. Marianem Banasiukiem, który wtedy szkolił się w pilotażu tego typu samolotu. Kursanci wykonywali ostatnie starty i lądowania na najstarszym pasie 22/04 lotniska WAW-Okęcie, po czym pas został zamieniony na drogę kołowania. Taka zmiana w wykorzystaniu pasa została spowodowana wzniesieniem masztu radiostacji PR w Raszynie i wybudowaniem w tych latach Pałacu Kultury Nauki im. J. Stalina. Oba obiekty wybudowano niemal dokładnie na przedłużeniu osi pasa. Namiar na maszt i iglicę pałacu zamiast na wieżę kościoła św. Jakuba na pl. Narutowicza, bardzo ułatwiał później pracę mechanikom przeprowadzającym kompensację busoli magnetycznej na kierunku W-E.



Po zakończeniu kursu, dotychczasowy Główny Mechanik w Zarządzie Lotnictwa Cywilnego uzyskał licencję pilota zawodowego komunikacyjnego i

rozpoczął normalne loty rejsowe po kraju.

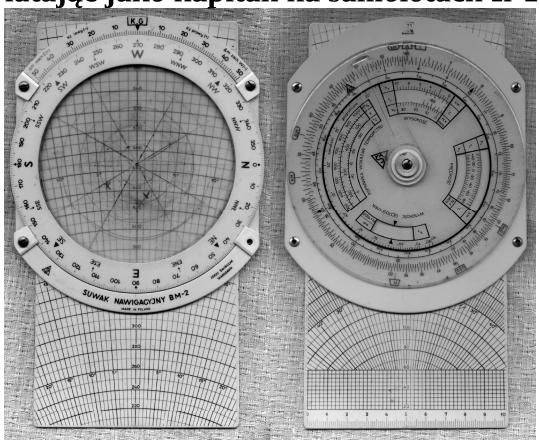
W 1958 roku pilot zawodowy Sławomir Michalski został przeszkolony na nowym samolocie – Ił-14, dwusilnikowym (z silnikami ASZ-82T, 14 cylindrowymi rozmieszczonymi w podwójną gwiazdę), przewożącym 32 pasażerów z prędkością 320 km/h. Załoga kokpitowa – 4 osoby, załoga pokładowa – 4 stewardessy. Był to wtedy flagowy samolot PLL LOT odbywający rejsy na trasach zagranicznych. Ponieważ kabina nie była hermetyzowana, loty odbywały się na pułapie maks. 3600 m, przy przekraczaniu pasma Karpat i masywów bałkańskich. Ponieważ rozpoczął loty zagraniczne, wraz z załogą „otrzymał" paszport. Wszystkie paszporty pracowników PLL LOT były przechowywane w specjalnej kancelarii. Przed lotem, wyznaczona stewardessa pobierała z kancelarii paszporty dla wszystkich członków załogi i ... przechowywała je w specjalnej teczce. Jeśli był to lot tam i z powrotem, członkowie załogi - „właściciele" paszportu – nie widzieli dokumentu. Po wylądowaniu w Warszawie stewardessa oddawała paszporty do kancelarii.



Mając lepsze samoloty PLL LOT powiększyły siatkę połączeń zagranicznych. Zwiększający się ruch turystyczny do południowych krajów Bloku państw RWPG, był przyczyną otwarcia linii Warszawa – Tirana. Po odbyciu rejsu, kpt. Michalski przeżył tam pierwszy raz w życiu trzęsienie ziemi. W miesiącach letnich woził turystów do Warny, później do Burgas.

Oprócz lotów rejsowych odbywał loty charterowe z różnymi towarami. Wczesnym latem woził do Szwecji polskie truskawki. Kilka razy przewoził z Bordeaux narybek węgorzy odławiany u ujścia Garrony. Narybek transportowany na paletach z kruszonym lodem, był potem wpuszczany do jezior mazurskich i w Wielkopolsce.

W 1961 roku PLL LOT zakupiły pierwszy samolot Ił-18 (foto z prawej), czterosilnikowy turbośmigłowy (z silnikami turbinowymi AI-20), przewożący do 122 pasażerów z prędkością 625 km/h, na pułapie 9000 m, na odległość ponad 2500 km. Samoloty były konstruowane przy założeniu eksploatacyjnym - loty z nawigatorem (załoga kokpitowa: 2 pilotów, mechanik pokładowy, nawigator).
Z tego powodu w Warszawie zorganizowano dla pilotów kurs na licencję nawigatora. Wziął w nim udział kpt. pil. Sławomir Michalski (na drugiej stronie zdjęcie suwaka nawigacyjnego). **Po uzyskaniu licencji nawigatora kpt. Michalski rozpoczął loty na samolotach Ił-18, jednocześnie latając jako kapitan na samolotach Ił-14.**



W pierwszych miesiącach 1967 roku nawigator Ił-18 Sławomir Michalski wyjechał do Szkoły Wyższego Przysposobienia Lotniczego w Ulianowsku (d. Symbirsk), gdzie ukończył kurs pilotażu tego typu samolotu. Wkrótce przesiadł się na fotel lewy, kapitański. PLL LOT otwarły nowe połączenia: Bejrut, Bagdad, Algier, Madryt.

Po otwarciu linii z Warszawy do Kairu, kpt. Michalski latał do Egiptu. Zapamiętał szczególnie jeden rejs.

Polska załoga oczekująca w hotelu na powrót do Warszawy, zauważyła masową zmianę zachowania się przechodniów w porze wieczornej. Nie znając języka arabskiego byli naturalnie odizolowani od miejscowych mieszkańców. Próby połączenia się telefonicznego z polskimi placówkami konsularnymi były bezskuteczne. Przypadkowo połączyli się z mieszkaniem prywatnym polskiego pracownika i wtedy dowiedzieli się o nagłej śmierci prezydenta Nassera. Ale nadal nie wiedzieli z jakimi reakcjami cudzoziemcy mogą spotkać się w spotkaniu z rozżalonymi Egipcjanami.

Podobnie jak na poprzednich samolotach Ił-14, kapitan wykonywał loty charterowe wożąc polskich pracowników do Benghazi w Libii, gdzie działały polskie przedsiębiorstwa budowlane (z lewej: kpt. pil. Michalski za sterami samolotu Ił-18). Transporty polskich truskawek zebranych przed kilkunastu godzinami, nocą dowoził do Sztokholmu, aby zdążyć z poranną dostawą do hurtowni sztokholmskiej. Do Londynu zawiózł transport skór srebrnych lisów. Opakowane skóry zapełniły przestrzeń kabiny pasażerskiej i luki bagażowe.

Znając przybliżoną cenę srebrnego lisa, pomnożoną przez liczbę załadowanych skór, piloci oszacowali, że cena ładunku przewyższyła cenę samolotu. Oczywiście wszelkie kalkulacje w tamtych czasach były niezwykle trudne, ponieważ kurs waluty ustalało zarządzenie odpowiedniego Ministerstwa, czyli urzędnika działającego z opóźnieniem, a nie giełda papierów wartościowych reagująca natychmiast na zmianę koniunkturę na rynku. Kurs złotówki w stosunku do dolara amerykańskiego podawany w komunikatach NBP wynosił 1$ = 4,50 zł. Biblioteki naukowe dokonujące zakupu książek zagranicznych wydawnictw, jeśli miały zgodę NBP, za 1$ płaciły 14 zł. W tym samym dniu dolar zarobiony przez Polaka poza krajem, ale sprzedany w państwowym banku PKO SA w Warszawie, był wart 72 zł. W kantorach w Wiedniu można było kupować 1$ za 120 zł polskich, mimo że złotówka była walutą „niewymienialną”

Innym niezwykłym ładunkiem wiezionym z Warszawy na lotnisko w Wenecji były ... cielaki. Zwierzakom wlewano do pyszczków filiżankę czarnej kawy (czyli wodny roztwór koffeiny) z żółtkiem, aby w dobrej kondycji odbyły podróż.

Ił-18 kpt. Michalskiego nie tylko wywoził towary eksportowane z Polski, ale również przywoził importowane przez polskie Centrale Handlu Zagranicznego. Handel zagraniczny był wtedy prowadzony tylko przez przedsiębiorstwa państwowe. Z Kairu, później z Reggany w Algierii (ok. 1000 km od brzegu morza, wgłąb Sahary) przywoził pomidory w okresie zimowym i wczesną wiosną.

W latach wojny w Wietnamie, kpt. Michalski odbywał loty charterowe z grupami polskich marynarzy. W porcie Hajfong działania wojenne spowodowały zablokowanie dwóch polskich statków handlowych. Załogi statków były okresowo wymieniane. Loty z marynarzami odbywały się etapami: Warszawa – Moskwa – Karaczi – Kalkuta – Hanoi. Podczas lotu załogi kokpitowe też były wymieniane po przebyciu etapu, dla odpoczynku w kabinie pasażerskiej.

Wczesną wiosną 1975 roku kpt. Michalski został skierowany na kurs pilotażu Ił-62, w Moskwie. Samoloty odrzutowe, czterosilnikowe z silnikami NK-8 umieszczonymi w ogonie płatowca, przewożące do 186 pasażerów z prędkością 850 km/h, na pułapie 10000 m, na odległość ponad

7000 km, były zakupione przez PLL LOT, aby uruchomić połączenia transatlantyckie.

Po uzyskaniu licencji rozpoczął normalne loty rejsowe jako II pilot, później przesiadł się na lewy fotel w kokpicie (zdjęcie z lewej). Loty rejsowe do Chicago, New York, lub Montrealu, przeplatały się z lotami charterowymi: Gander na Nowej Funlandii, Tijuana w Meksyku, Rio de Janeiro, Dakar stolica Senegalu, Nairobi w Kenii, Harare stolica Zimbabwe (dawniej Salisbury – Rodezja), Alaska lotnisko Anchorage, Vancouver w Kanadzie, Beijng dawniej Pekin, Tokio lotnisko Narita, Sydney. Podczas lotu do Australii samolot przekraczał równik. Kapitan Michalski wręczał wtedy pasażerom specjalne dyplomy, zaświadczając że przekroczyli równik.

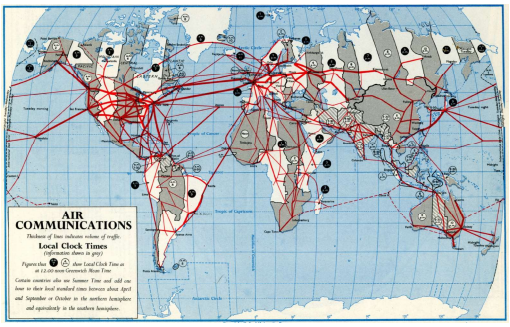
W latach osiemdziesiątych „stanu wojennego” w Polsce, załoga kpt. Michalskiego odbywała lot charterowy z polskimi rybakami łowiącymi na akwenach południowej półkuli. Wracali z Rio de Janeiro przez Paryż do Warszawy. Załoga kpt. Michalskiego odpoczywała lecąc jako pasażerowie do Paryża. Na lotnisku Roissy en France podczas wsiadania do autobusów przewożących pasażerów z płyty do budynku portu, jedna ze stewardess odjechała innym autobusem niż reszta załogi. Nie spotkano jej w hali przylatujących. Jeden z kolegów spotkał ją na peronie kolei dojazdowej. Powiedziała mu, że nie wraca do Warszawy.

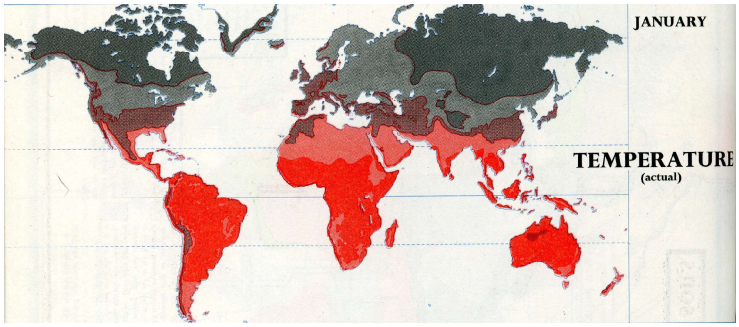
Kpt. Michalski latając do miast obu Ameryk, przemierzył 380 razy Atlantyk północny i południowy. Kilkadziesiąt razy przekraczał równik.

Loty przez Atlantyk na zachód, podobnie jak loty na daleki wschód do Tokio były nie tylko pokonywaniem odległości, ale także przekraczaniem stref czasowych. Lecąc np do Montrealu, według osobistego zegarka na ręce mógł ustalić, że wylądował tam we wtorek o godz 4.00 czasu warszawskiego. Natomiast zegar w hali portu wskazywał czas miejscowy: poniedziałek 23.00. Oprócz zegarów mechanicznych czy elektronicznych każdy z nas ma zegar biologiczny. Wskazania tego zegara sygnalizują nam kiedy mamy odpoczywać śpiąc. Nie jest łatwo przestawić się na sen w hotelu amerykańskim, jeśli osobisty zegar biologiczny przynagla nas do budzenia się.

W 1989 roku, PLL LOT po wieloletnich staraniach mogły zakupić samoloty amerykańskie szerokokadłubowe. W tamtych warunkach politycznych była to decyzja odważna ówczesnego premiera Mieczysława Rakowskiego. Kiedy w Seattle rozpoczęto budowę płatowca dla PLL LOT, **grupa pilotów rozpoczęła szkolenie w pilotażu samolotu B767. Wśród nich był kpt. pil. Sławomir Michalski. Samolot B767 (model 200) napędzany jest dwoma silnikami General Electric CF6** (B767 eksploatowane przez PLL LOT), turboodrzutowymi o podwyższonym przebiegu (trwałości), tzn. dopuszcza się 150 minut lotu z jednym silnikiem. Samolot przewozi 181 pasażerów przy ustawienie foteli w 3 klasach, lub 224 pasażerów w układzie 2 klas, z prędkością 0.8 Ma (tzn. 851 km/h na pułapie 10700 m n. p. m.) na odległość powyżej 6000 km, lub w zależności od przewożonego ładunku nawet do 12000 km.

Dalekodystansowe rejsy wymagały nie tylko przekraczania stref czasowych (poniżej lewa mapka), ale również stref klimatycznych. Podczas kilku godzin w zimie, z lotniska położonego w strefie klimatu kontynentalnego, pilot lecąc w kabinie klimatyzowanej przenosi się na lotnisko w strefie klimatycznej morskiej równikowej. Przy wyjściu z samolotu następują niemal szokowe zmiany temperatury, wilgotności i ciśnienia.





Pilot pracujący w linii lotniczej, jeśli odpoczywa w domu, po otrzymaniu telefonicznego wezwania powinien po godzinie zameldować się na lotnisku. Dlatego musi mieć zawsze spakowaną walizkę z ubraniami przydatnymi w dowolnej strefie klimatycznej, na czas kilku a nawet więcej dni.

W 1991 roku po ukończeniu 60 lat, zgodnie z obowiązującymi przepisami kpt. pil. Michalski musiał pożegnać się z lewym fotelem w kokpicie (z lewej ostatni lunch na fotelu kapitańskim). Miał do wyboru: albo przejść na emeryturę, albo latać jako II pilot. Wybrał fotel prawy.

W 1998 roku, po przepracowaniu 49 lat i 8 miesięcy w Polskich Liniach Lotniczych LOT, wylataniu 24205 godzin (czyli 1009 dób, co stanowi 2 lata i 6 miesięcy przebywania w powietrzu), przebyciu 14897824 kilometrów, po lądowaniu na 81 lotniskach poza Polską, przeszedł na emeryturę. Lądował:

na lotnisku Berlin Schoenefeld – 505 razy,	lotnisko Kopenhagi – 76 lądowań
na lotniskach Moskwy lądował 281 razy	lotnisko Wiednia – 75 lądowań
w Paryżu lądował 233 razy	lotnisko Bukaresztu – 67 lądowań
w Budapeszcie – 196 lądowań	lotnisko Bangkoku – 64 lądowań
lotniska Londynu – 171 razy	lotnisko Pragi – 58 lądowań
lotnisko Amsterdamu – 146 lądowań	Istambuł – 46 lądowań
lotnisko Zurichu – 142 lądowania	Rzym – 42 lądowań
Chicago – 141 lądowań	Mediolan – 42 lądowań
lotnisko New York – 133 lądowania	Gander 40 lądowań
lotnisko Montrealu – 122 lądowania	Toronto – 37 lądowań
Ateny – 112 lądowań	Dubaj – 36
Frankfurt – 105 lądowań	Bejrut – 27 lądowań
lotnisko Brukseli – 97 lądowań	Taszkient – 26 lądowań
lotnisko Sofii – 84 lądowań	Bombaj – 25 lądowań
lotnisko Kairu – 77 lądowań	Newark - 20 lądowań (Newark w stanie New Jersey, graniczącym ze stanem New York)

Poniżej 20 lądowań przypadło na: Shannon, Bengazi, Dakar, Kuweit, Genewę, Nikozję, Konstancę.

Poniżej 10 lądowań: Rio de Janeiro, Wenecja, Bagdad, New Delhi, Sztokholm, Duesseldorf, Pekin,

Madryt, Vancouver, Trypolis, Damaszek, Singapur, Lille, Algier, Tokio, Nowosybirsk, Damaszek.

Od kilku do pojedyńczych lądowań: Havana, Montevideo, Santiago de Chile, Luksemburg, Marsylia, Bordeaux, Guam, Sydney, Hanoi, Sajgon, Kalkuta, Vientianne, Oslo, Bergen, Tunis, Palma di Majorka.

Samoloty kpt. pil. Sławomira Michalskiego pracującego w PLL LOT od 1949 do 1998 r				
Li-2	**Ił-14**	**Ił-18**	**Ił-62**	**B767-200**
28 pasażerów	32 pasażerów	122 pasażerów	186 pasażerów	224 pasażerów
220..230 km/h	320 km/h	625 km/h	850 km/h	850 km/h

Jerzy Ekner