

Plk pil. w st. spocz. mgr inż.

Kazimierz Pogorzelski

(ur. 17.11.1931 r.)



Pochodzi z patriotycznej rodziny z Brańszczyka, dużej wsi na Mazowszu. W domu panował kult Powstania Styczniowego, w którym uczestniczyli członkowie rodzin obojga rodziców, a także Marszałka Piłsudskiego, którego żołnierzem był ojciec Antoni Pogorzelski, w wyprawie kijowskiej i w obronie Warszawy. Podczas okupacji ojciec – członek AK, został aresztowany w lasach Puszczy Białej (1942) i uwięziony obozach w Auschwitz, później Mauthausen. **Młody Kazimierz wstępuje do Szarych Szeregów z chłopięcym marzeniem kontynuowania dzieła ojca. Dla potrzeb łącznika AK, który zatrzymywał się w jego domu, jako fotograf amator wykonał serię zdjęć dworu wraz z podejściami, w którym stacjonował oddział niemieckich żołnierzy**

Po wojnie, poprzez modelarstwo trafia do szybownictwa, z którym związany będzie przez wiele lat. Podstawowe szkolenie na samolotach przechodzi w Aeroklubie Warszawskim, osiągając kwalifikacje i licencję pilota-instruktora. Podejmuje pracę jako kreślarz, maturę uzyskuje w liceum ogólnokształcącym w Warszawie. Zostaje powołany do służby zasadniczej, w jej trakcie zdaje egzaminy na studia w **Wojskowej Akademii Technicznej (1953-1958), które kończy z wyróżnieniem. Przez trzy lata w Katedrze Aerodynamiki prowadzi wykłady według własnego programu i opracowanego skryptu z nowego przedmiotu „Aeromechanika lotu śmigłowca”**

Był oficerem szczególnie dobrze przygotowanym do wykonywania rzemiosła wojskowego. Odbył część zasadniczej służby wojskowej, posiadał staranne wykształcenie techniczne (mgr inż. WAT), lotnicze (pilot sportowy, w wojsku doświadczalny i liniowy na samolotach i śmigłowcach), dydaktyczne (wykładowca i propagator), taktyczno-operacyjne (studia w ASG) oraz zdolności organizatorskie. Zachował godną postawę oficera w trudnych latach, a jako syn AK-owca spotykał wiele trudności. **W 1961 r. przechodzi do korpusu personelu latającego, rozpoczynając służbę w Dowództwie Wojsk Lotniczych. Był zwolennikiem stosowania własnych, krajowych rozwiązań organizacyjnych, taktycznych i szkoleniowych. W latach 1967-1978 pełni służbę w DWL w Poznaniu, kolejno jako szef tworzonych od nowa struktur: Wydziału Lotnictwa Śmigłowcowego, Oddziału Lotnictwa Wojsk Lądowych oraz Szef Lotnictwa Wojsk Lądowych i Lotnictwa Transportowego, doprowadzając tworzony nowy rodzaj lotnictwa do stanu dojrzałości.** Jego kandydatura na studia w „generalskiej” Akademii im. Woroszyłowa w Moskwie została wycofana ze względu na odmienny niż obowiązujący stosunek do stosowanych metod kształtowania kariery oficera.

Dzięki kreatywności i wytrwałości realizował przez lata program wprowadzenia śmigłowców w Wojsku Polskim w pełnym zakresie ich zastosowań, łącznie z osobistym udziałem w badaniach i wdrożeniu uzbrojenia pokładowego oraz opracowaniem podstaw taktyki śmigłowców szturmowych. Podobnie pionierskie wyniki osiągnął w wykorzystaniu śmigłowców do cywilnych prac budowlano-montażowych. Wielką wagę przywiązywał do bezpiecznego wykonywania lotów, czego dowodem jest fakt, że w okresie dynamicznego wprowadzania nowego sprzętu, nowych zasad taktyki i młodych pilotów, przez siedem kolejnych lat nie było w lotnictwie wojsk lądowych katastrofy śmigłowcowej. Szkoleni wówczas w jego jednostkach i w jego systemie piloci pełnili dowódcze funkcje w kraju, w Iraku i Afganistanie, a jeden z nich został Szefem Wojsk Aeromobilnych. Jest autorem kilku programów szkolenia lotniczego, podręczników na tematy pilotażowe („Właściwości i pilotowanie śmigłowca w locie autorotacyjnym”, „Zasady pilotowania śmigłowca”, „Metodyka szkolenia na śmigłowcach”) i taktyczne („Zasady użycia śmigłowców szturmowych” – pierwszy podręcznik taktyki). Opublikował wiele instrukcji, programów szkolenia, opracowań fachowych i historycznych, był redaktorem niejawnego biuletynu „Epizody” poświęconego bezpieczeństwu lotów, występował na konferencjach i seminariach. Ma cenną cechę inspirowania ludzi do działań i pozyskiwania ich udziału w zadaniach trudnych, niekiedy ryzykownych. Wymagający, ale zawsze z szacunkiem i uznaniem dla podwładnych, współpracowników i partnerów.

Zorganizowanie i doprowadzenie Lotnictwa Wojsk Lądowych - nowego rodzaju lotnictwa, wówczas w składzie Wojsk Lotniczych, do poziomu dojrzałości organizacyjnej, szkoleniowej i taktycznej, to jego życiowe osiągnięcie w skali Sił Zbrojnych. Został pierwszym Szefem Lotnictwa Wojsk Lądowych i Transportu Lotniczego, z odpowiedzialnością za szkolenie lotnicze i bojowe trzynastu jednostek rozlokowanych w dwunastu garnizonach, w tym trzy rozbudowane pułki śmigłowców i dwa pułki samolotów transportowych; był to ekwiwalent dwóch dywizji lotniczych.

Dowodził dużymi zgrupowaniami jednostek podczas wielkich ćwiczeń, pokazów i zawodów rozpoznania powietrznego, do których tworzył scenariusze taktyczne i schematy ugrupowań. Radzie Wojskowej Wojsk Lotniczych i w innych gremiach przedstawiał i uzasadniał zmiany

modelu i podporządkowania lotnictwa wojsk lądowych i przejścia na strukturę brygadową. **Podsumowaniem tych dokonań była międzynarodowa konferencja w Poznaniu (1977), poświęcona użyciu śmigłowców w działaniach bojowych, na której płk Pogorzelski prezentował autorski, już wdrożony, program szkolenia lotniczego i bojowego załóg śmigłowców w pełnym zakresie użytkowania, z podkreśleniem zastosowania bojowego w składzie wojskach lądowych. Częścią konferencji był praktyczny pokaz skutecznych działań śmigłowców w zwalczaniu celów pancernych i manewrowym minowaniu terenu oraz innych zastosowań.** W porównaniu z wystąpieniami referentów z innych krajów konferencja wykazała jak dalece polska myśl operacyjna, techniczna i szkoleniowa wyprzedza poziom istniejący w pozostałych armiach sojuszu.

Dążenie do poszukiwania samodzielnych rozwiązań w oparciu o analizę doświadczeń w armiach obydwu bloków wojskowych oraz brak zaangażowania politycznego był tolerowany do czasu. Po wykonaniu ogromnej pracy koncepcyjnej, organizatorskiej i szkoleniowej, zamiast uznania i awansu został w 1977 r. wycofany ze stanowiska Szefa, na rzecz oficera o dobrych konotacjach partyjnych.

Jego doświadczenie postanowiono wykorzystać w trudnym kontrakcie eksportowym w Afryce, gdzie w libijskiej Akademii Lotniczej został komendantem polskiego zespołu lotniczego (szkolnego skrzydła śmigłowców). Był to okres wrzenia społecznego i działania pierwszej „Solidarności”. Komisja Zakładowa „S” ze Świdnika skierowała do jego zespołu swego przedstawiciela, który organizował pracę związkową. Wbrew oczekiwaniom, pułkownik jako kierownik kontraktu nawiązał współpracę z delegatem umożliwiając mu działalność, mimo dyscyplinujących monitów z kraju. **Po wprowadzeniu stanu wojennego, za odmowę relegowania do kraju czterech pilotów instruktorów (w tym syna znanego szybownika i pilota wojennego Tadeusza Góry), został odwołany ze stanowiska i postawiony w stan dyspozycji, bez możliwości pełnienia służby lub odejścia do rezerwy (1982).**

Powołano go do pracy, gdy zapadła decyzja udzielenia pomocy głodującej ludności Etiopii, organizowanej przez ONZ, a także rządy wielu państw i dziesiątki organizacji pozarządowych. Potrzebny był jako sprawny organizator do pilnego sformowania specjalnej jednostki, przetrzucia jej do Afryki i zorganizowania jej działalności w warunkach polowych, w skrajnie trudnych warunkach terenowych i klimatycznych (1984-85). Drastyczne oszczędności dewizowe sprawiły, że obsada eskadry była za niska wobec konieczności autonomicznego działania i bytowania w warunkach polowych, nie było pieniędzy na przewiezienie wyposażenia z portu do miejsca bazowania -700 km . Dowódca wynegocjował kilka rejsów ciężkich samolotów transportowych solidarnie od RAF, LUFTWAFFE i AEROFLOTU (Herkules, Transaal i An-12). Obóz namiotowy, zaplecze techniczne i sanitarne zbudowano samodzielnie, siłami pilotów i techników.

Jako dowódca specjalnej eskadry zdecydował nie podejmować współdziałania z kontyngentem radzieckim, jak wskazywały wcześniejsze ustalenia, lecz przystąpił do wielonarodowej operacji pod patronatem ONZ, unikalnej operacji zrzutów zboża w odciętych terenach wysokogórskich, skutecznej ale i granicznie trudnej. Szerokie uprawnienia dały podstawę do dokonania ryzykownego wyboru bez zabiegania o zgodę z kraju. Loty odbywały się bez osłony radionawigacyjnej, bez łączności i służby ratowniczej, codziennie. Akcja bezpośredniej pomocy objęła szacunkowo 0,6 – 0,9 mln. ludzi. **Był to jedyny przypadek, prowadzenia wspólnej akcji jednostek liniowych lotnictwa wojskowego W. Brytanii, NRF i Polski, państw należących wówczas do przeciwstawnych układów militarnych. Akcja zyskała ogromną popularność w środkach przekazu na wszystkich kontynentach, a w Wielkiej Brytanii dla porównania przywołano wojenne działania polskich lotników wojskowych w Afryce, czyli „Cyrk Skalskiego”.**

Polska eskadra śmigłowców realizowała transport żywności, leków i specjalistów oraz rekonesans i zabezpieczenie dowodzenia we współdziałaniu z jednostkami lotnictwa transportowego RAF i LUFTWAFFE, dokonującymi zrzutów zboża. Loty wykonywano w trudnych warunkach klimatycznych, w wysokich Górach Abisyńskich objętych walkami i przy zagrożeniu ogniowym oraz na Pustyni Danakilskiej. Znakomite relacje i wysoka skuteczność działań zyskały uznanie Biura ONZ i szacunek lotników z Zachodu. Nie spotkało się to z dobrą oceną w kraju, mimo bezpiecznego zrealizowania misji prowadzonej w niezwykle trudnych warunkach terenowych i klimatycznych. Szczególnie rażąco był brak jakiegokolwiek zainteresowania władz w kraju po ataku dywersyjnym na obóz eskadry, którego obronę dowódca rozegrał bez strat w ludziach, a uszkodzenia postrzelanych śmigłowców usunął bez pomocy z kraju. Zorganizowanie i przeprowadzenie tej misji, która przyniosła uznanie Biura ONZ, władz Etiopii i współuczestników operacji oraz światowych mediów, pułkownik nie doczekał się żadnej formy uznania czy podziękowania.

Po powrocie z Etiopii powtórzyła się sytuacja oczekiwania na przydział służbowy. Został wyznaczony na peryferyjne stanowisko w Centrum Doskonalenia Lotniczego w Dęblinie jako szef zespołu badawczo-doświadczalnego. Wkrótce znów zostaje powołany na trudny odcinek –

103. pułk lotniczy MSW, po katastrofach i błędach szkoleniowych utracił zdolności działania, a sytuacja wymagała zdecydowanych zmian. **Pułkownik zostaje Szefem Lotnictwa Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych (1986-91)** . Usprawnił szkolenie, przekształcił organizację, usunął przestarzałe samoloty, wprowadził nowy sprzęt: śmigłowce Sokół, Bell-206, Mi-17.

Opracował koncepcję głębokiego przeformowania lotnictwa w służbie porządku publicznego, istotnie rzutującą na operatywność porządkowych organów państwa, jak policja, straż graniczna, straż pożarna, urząd celny i inne. Spowodował zmianę podejścia resortu do stosowania lotnictwa w działaniach organów bezpieczeństwa i porządku w państwie.

Od 1989 r. roku mógł realizować swoją wcześniejszą koncepcję użycia lotnictwa w działaniach na rzecz porządku i bezpieczeństwa publicznego. **Jako lotniczy doradca ministrów spraw wewnętrznych III RP był organizatorem lotnictwa Policji i lotnictwa Straży Granicznej oraz autorem modyfikacji Prawa Lotniczego i powołania odrębnego rejestru statków powietrznych dla tego lotnictwa. Było to szczególnie ważne dla wewnętrznego porządku Państwa wobec nowych zagrożeń przestępczością graniczną i kryminalną** Został powołany jako pełnomocnik ministra, a następnie objął nowoutworzone stanowisko **pierwszego Naczelnego Inspektora Lotnictwa Służb Porządku Publicznego (1995-98)**. Konfrontował swoje zamierzenia utrzymując kontakty i wizytując analogiczne służby w Wielkiej Brytanii, Francji, Niemczech, Grecji i Stanach Zjednoczonych. Odszedł na emeryturę w wieku 67 lat, wykorzystując czas na zwiększenie swojego zaangażowania w pracy społecznej.

W działalności społecznej zaczynał chłopięcą drogą od konspiracyjnych Szarych Szeregów następnie powojennego harcerstwa, a z czasem w aeroklubie oraz w organizacjach branżowych. Obecnie lotniczą aktywność społeczną kontynuuje w Krajowej Radzie Lotnictwa, klubach Seniorów Lotnictwa i przede wszystkim w Stowarzyszeniu Lotników Polskich. Pozyskanie go do pracy w Zarządzie Głównym Stowarzyszenia, jako vice-prezesa a następnie prezesa, było decyzją bardzo trafną, z dużą szansą dla organizacji o międzynarodowej renomie i ambitnych celach programowych, jednoznacznie deklarującej kontynuację tradycji Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Był także członkiem Rady ds. Kombatantów Mazowieckiego Urzędu Marszałkowskiego. Wchodził w skład Komitetu Budowy pomnika „Chwała Lotnikom Polskim”. Jest członkiem Rady Muzeum Sił Powietrznych. Jest członkiem Klubu Pilotów Doświadczalnych i Klubu Lotników „Loteczka”

Niezwykłe dynamicznie i skutecznie wszedł w funkcję Prezesa Stowarzyszenia Lotników Polskich, którą pełnił przez 12 lat. Jest organizatorem i prowadzącym wielkich imprez patriotycznych. Bywa obecny nie tylko na oficjalnych uroczystościach państwowych i wojskowych, ale również w odległych szkołach, miastach i wioskach, gdzie powstają inicjatywy związane z upamiętnieniem ludzi, miejsc i zdarzeń lotniczych z historii obrony granic Rzeczypospolitej i wolności. Inspiruje wybór lotniczych patronów dla szkół i ulic, wspiera fundowanie tablic pamiątkowych i obelisków. Jest współorganizatorem światowych zjazdów lotników polskich. Organizuje podróże historyczne dla młodzieży szkół średnich. Dbą o kontakt z kombatantami i weteranami, przekazując im w różnej formie wyrazy uznania i pamięci. Nadal pisze i publikuje. Sprawnie kieruje pracą Zarządu Głównego SLP, kierując także zespołem redakcyjnym czasopisma „Smugi na niebie”. Rozszerza zasięg działalności Stowarzyszenia utrzymując osobiste więzy z placówkami dyplomatycznymi i organizacjami społecznymi, pozyskuje do współpracy wartościowych ludzi, o dużym dorobku i chętnie podejmujących działalność w Stowarzyszeniu. Jest oddany swojej pracy, którą traktuje jako kolejną misję w swoim życiu.

Jego ofiarna i efektywna działalność społeczna jest dostrzegana i wysoko ceniona, czego dowodem są liczne odznaczenia państwowe i resortowe. **Podczas VI Światowego Zjazdu Lotników Polskich Prezydent RP odznaczył go Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski (2012).** W ciągu ostatnich lat działalności społecznej został wyróżniony także tytułem **Zasłużony Żołnierz RP**” medalami **Pro Patria i Pro Memoria, Opiekun Miejsc Pamięci Narodowej, Milito Pro Christo**, odznakami honorowymi: Sił Powietrznych, Związku Żołnierzy Wojska Polskiego, Komandorią Związku Spadochroniarzy Polskich oraz Orderem Honorowym i Złotym Krzyżem Honorowym Związku Piłsudczyków RP. Znalazł się w gronie znakomitych postaci wymienionych w pomnikowych wydawnictwach: **Księga Lotników Polskich 1918-2018 i Polscy piloci doświadczalni** .

Ukończył 91 lat, pozostawał w dobrej kondycji, aktywności i prezencji. **Jest wybitną postacią polskiego lotnictwa okresu powojennego: pilotem, dydaktykiem, publicystą, taktikiem, dowódcą i liderem.** Jego działalność pozostawiła trwały ślad w sferze bezpieczeństwa Państwa i jego wizerunku, obronności, współpracy międzynarodowej, utrwalania tradycji i patriotycznego wychowania młodzieży.