

Jacek Sierżputowski

Historia Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy (1955–2004)

Inicjatorem pomysłu i twórcą pierwszej struktury organizacyjnej Lotnictwa Sanitarnego, niezależnego od aeroklubów, był pilot Tadeusz Więckowski.

Dzięki zaangażowaniu Naczelnika Wydziału Pomocy Doraźnej przy Ministerstwie Zdrowia Tadeusza Krakowskiego, projekt powstania Lotnictwa Sanitarnego mógł być urzeczywistniony. Za datę powstania Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy można uznać pismo Ministerstwa Zdrowia z dnia 29 listopada 1955 r., w którym typuje się na pilota nowo powstającego Zespołu Bolesława Wnuka. W ślad za tym pismem przyszło drugie, które powoływało pierwszego mechanika Zespołu, Stanisława Koconia.



Bolesław Wnuk, pierwszy pilot ZLS Bydgoszcz i pierwszy kierownik zespołu.

W początkowym okresie istnienia nie było w Zespole na etacie żadnej osoby z personelu medycznego. Opiekę nad chorymi sprawowali sanitariusze i felczerzy, którzy w danym dniu byli na dyżurze w stacji Pogotowia Ratunkowego. Dopiero w późniejszym okresie w bazie na lotnisku przebywali pracownicy na stałe oddelegowani do pracy w ZLS.

12 grudnia 1955 r., na zlecenie Ministerstwa Zdrowia, pilot Bolesław Wnuk dokonał przebazowania samolotu S-13 (CSS-13), o znakach SP-AXB, na trasie Warszawa – Fordon.

Forma

Bez komunikatu meteo. niemożliwe

Zezwolenie na przelot - lot pozalotniskowy Nr 1 data 12 XII 55

Instalacja Złazanie Ministerstwa Zdrowia

Pilot Wnuk Bolesław Obserwator Janina Łakomska

Załoga/pasażerowie zabójca

Typ i znaki rejestracyjne samolotu - szybowca CSS-13 san. SP-AXB

Zadanie przelot na trasie Warszawa - Toruń

L. p.	Data	Trasa	Długość trasy km	Wysokość lotu m	Planow. godzin startu	Planow. czas lotu	Ilość paliwa w zbiornikach	Paliwo na czas lotu	Przebieg choroby i stan zdrowia pasażera
1.	12.12.	Warszawa - Toruń	250	300	13 ⁰⁰	2 ³⁰	150 kg	6 ⁰⁰	Przebieg choroby - Przebieg Leczn.

Warunki atmosferyczne w jakich załoga może wykonać przelot: podstawa chmur 100 m, widoczność 2 km, szybkość wiatru 41 km/godz.

Przygotowanie załogi do wykonania przelotu sprawdzilem: podpis instruktora Janina Łakomska podpis kier. wyszk. Bolesław Wnuk

Zezwolenie na przebazowanie pierwszego samolotu sanitarnego
CSS-13 o znakach SP-AXB.

Pierwszy lot sanitarny został wykonany już w dwa dni później, tj. 14 grudnia.

Załoga: pilot Bolesław Wnuk i położna Janina Łakomska przetransportowali chorą Annę Wieliczko na neurochirurgiczny zabieg operacyjny guza mózgu, na trasie Bydgoszcz - Toruń - Łódź - Bydgoszcz.

Województwo Bydgoskie
 pieczęć
 Bez komunikatu meteo, nieważne

Zezwolenie na przelot – lot pozalotniskowy Nr 2 data 14.12.55r.

Podstawa Zlecenie Szpitala Miejskiego w Toruniu

Pilot P. Druk Obserwator

Załoga/pasażerowie Pielęgniarka ob. Łakruska

Typ i znaki rejestracyjne samolotu – szybowca CSS-13 sam. SP-AXB

Zadanie Przebieżenie chorego ob. Władysława Anna

L. p.	Data	Trasa	Długość trasy km	Wysokość lotu m	Planow. godzina awarta	Planow. czas lotu	Ilość paliw. w zbiornikach	Paliwo na czas lotu	Podpis zamawiadawcy lotniska wgłędnie kierownika uposażenia
1	14.12	Bydgoszcz-Toruń	35	300	9 ⁰⁰	0.18	150	6 ⁰⁰	<u>Druk</u> Dyrektor Województwa Bydgoskiego 14.12.55r.
2	14.12	Toruń-Łódź	142	300	10 ⁰⁰	1.12	135	5 ³⁰	
3	14.12	Łódź-Bydgoszcz	166	300	12 ⁰⁰	1.25	150	6 ⁰⁰	

Warunki atmosferyczne w jakich załoga może wykonać przelot: podstawa chmur 200 m, widoczność 2 km, szybkość wiatru 12 km/godz.

Przygotowanie załogi do wykonania przelotu sprawdzilem: podpis instruktora _____ pieczęć _____ podpis kier. wyszk. _____

Wojsk. Druk. w Łodzi, zam. 102 z 15.03.54

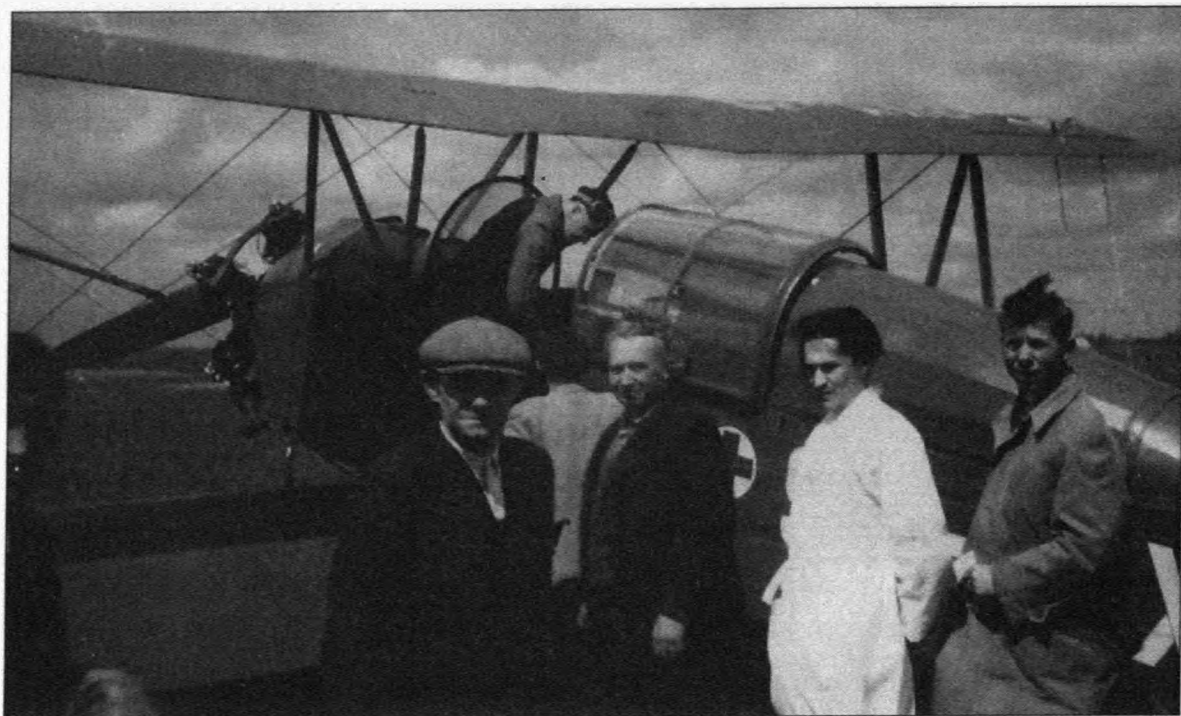
Dr Bronisław Rąmund

*Pierwsze zlecenie lotu sanitarnego na trasie
 Bydgoszcz – Toruń – Łódź – Bydgoszcz.*

Początkowo warunki pracy Zespołu były iście spartańskie. Personel pełnił dyżury w Stacji Pogotowia Ratunkowego, a samolot bazował pod przysłowiową chmurką, na lotnisku Szkoły Szybowcowej LPŻ w Fordonie, 10 kilometrów poza miastem.

W krótkim czasie opracowano i przygotowano kilkanaście lądowisk na terenie powiatów województwa bydgoskiego. Dodatkowo korzystano z sześciu lotnisk stałych, które znajdowały się na terenie województwa. Były to lotniska w Bydgoszczy, Fordonie, Toruniu, Inowrocławiu, Grudziądzu i Lisich Kątach.

Bydgoszcz była jednym z czterech miast w kraju (Kielce, Lublin, Katowice), w którym istniały Zespoły Lotnictwa Sanitarnego. Pierwsze lata pracy Zespołu były bardzo intensywne. Loty odbywały się w trudnych warunkach i niejednokrotnie, jak w dniu 27 maja 1957 r., załogi przekraczały granicę 10 godzin w jednym locie. Z roku na rok wzrastała liczba przewożonych chorych.



CSS-13 na lotnisku w podbydgoskim Fordonie. W kabinie B. Wnuk.

Zwiększonemu zapotrzebowaniu szpitali na transport lotniczy nie mógł sprostać jeden pilot. Od 1 lutego 1956 r. pracę w Zespole Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy podejmuje pilot Jan Wiśniowski, z doświadczeniem 1 500 godzin wylatanych na samolotach szturmowych Il-2 oraz Il-10 (jako kpt. pil. dowódca eskadry). W tym samym okresie na stanowisko mechanika lotniczego został zatrudniony Kazimierz Lenartowicz (krótco potem zrezygnował z pracy, aby po kilku latach ponownie powrócić, już na stanowisko szefa technicznego). Na jego miejsce zaangażowano 1 sierpnia 1956 r. mechanika samolotowego Edwarda Lamprechta. Życie wymusiło też zatrudnienie na pełny etat sanitariuszki do opieki nad chorym w czasie lotu. Jako pierwszą pracę w tym specyficznym zawodzie podjęła żona pilota Bolesława Wnuka, Maria. To lotnicze małżeństwo jeszcze przez cztery lata wspólnie uratowało niejedno ludzkie życie. Maria Wnuk odeszła z lotnictwa sanitarnego w 1962 r., a jej mąż Bolesław przeszedł na emeryturę w 1965 r. 30 sierpnia 1958 r. swój pierwszy lot sanitarny w charakterze opieki nad chorym wykonał felczer Zygfryd Dams. Wytrwał na tym stanowisku przeszło 30 lat. Dopiero stan zdrowia, w 1991 r., nie pozwolił mu na dalsze latanie. Tacy ludzie jak on oraz pilot Jan Wiśniowski (na emeryturę przeszedł 1 kwietnia 1991 r.) tworzyli niepowtarzalną atmosferę i historię tego Zespołu.

W 1957 r. pojawił się w Bydgoszczy drugi, po SP-AXB, samolot sanitarny. Na krótko w zespole latał S-13 SP-AXT (po remoncie przekazany do ZLS Kraków, obecnie jako jedyny zachowany S-13 w zbiorach Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie). Jako trzeci pojawił się SP-DXK, który już na stałe został „przypisany” do Bydgoszczy.

Od 1 grudnia 1958 r. w Zespole rozpoczyna pracę, w charakterze opieki nad chorym w czasie lotu, pielęgniarka Maria Wnuk, żona pierwszego pilota i kierownika. W okresie od maja do sierpnia 1960 r. piloci Zespołu, Bolesław Wnuk i Jan Wiśniowski, zostali przeszkoleni i uzyskali uprawnienia pilotów śmigłowcowych. Kurs szkoleniowy odbywał się w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Pomimo nabytych umiejętności pilotowania śmigłowca Sm-1, bydgoscy piloci musieli poczekać na taką maszynę jeszcze 16 lat!

Na początku lat 60. zrezygnowano ze stacjonowania na lotnisku w Fordonie i Zespół wraz z samolotami przeniósł się na wojskowe lotnisko przy ulicy Szubińskiej. Równocześnie podjęto wielką inwestycję – budowę hangaru i pomieszczeń socjalnych dla pracowników. Zostały one oficjalnie przekazane 12 lipca 1964 r.

28 sierpnia 1961 r. załoga: pilot Jan Wiśniowski i pielęgniarka Luba Ławniczuk na samolocie S-13 (SP-DXP) ustanowiła rekord nalotu, niepobity do dziś – w jednym dniu 10 godzin i 15 minut. Wylot z Bydgoszczy nastąpił o 7.30, a powrót o 19.40. Lata 1962–1963 były dla Zespołu bardzo pomyślne. Poprawiły się znacznie warunki transportu chorych. Odebrano nowe samoloty (w marcu 1962 r. Jak-12 SP-CXB oraz w październiku tego roku PZL-110 Gawron SP-KXE). 1 kwietnia 1963 r. kierownikiem Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy zostaje pilot Jan Wiśniowski. Ten wspaniały człowiek tworzył niezapomniany klimat w bydgoskim Zespole aż do początku lat 90.

1 maja 1963 r. pracę w Zespole rozpoczął jeszcze jeden pilot, Edward Nazarski. Jesienią 1963 r. po wielu staraniach udało się ukończyć budowę hangaru, a w następnym roku, w lipcu, zakończono budowę pomieszczeń administracyjno-gospodarczych. W tym też roku Zespół po raz pierwszy przekroczył w lotach sanitarnych 1 000 godzin. Stało się to przy wykorzystaniu w różnych okresach czasu 7 samolotów. W uznaniu kilkuletniej dobrej pracy, w grudniu 1964 r. Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego przekazał bydgoskiemu Zespołowi samolot dwusilnikowy Super Aero 45 SP-LXP.

30 kwietnia 1964 r., po 9 latach pracy, odszedł pierwszy mechanik ZLS Bydgoszcz Stanisław Kocoń. Na jego miejsce został zatrudniony mechanik samolotowy Marian Walczak, pracujący w Aeroklubie Bydgoskim. Rok 1965 zaznaczył się też małym jubileuszem – 1 000 000 km w powietrzu w lotach sanitarnych przez 10 lat istnienia Zespołu.

31 lipca 1965 r. przeszedł na emeryturę pilot Bolesław Wnuk.

Miesiąc później, 31 sierpnia 1965 r., odchodzi z Zespołu pilot Edward Nazarski. W tym też roku, od 1 sierpnia, rozpoczął pracę pilot Ludwik Merło. 15 października przyjęto jeszcze jednego pilota, Adama Białeckiego (zginie w katastrofie śmigłowca wraz z pielęgniarką i czterema pacjentami w grudniu 1985 r.). 1 maja 1965 r. rozpoczął pracę felczer Zygmunt Mendlikowski. Coroczny wzrost liczby wykonywanych usług sanitarnych wymusił przyjęcie jeszcze jednego mechanika lotniczego. Z dniem 1 marca 1967 r. na to stanowisko został zaangażowany mechanik z 15-letnim stażem, Jan Luchowski (Aeroklub Bydgoski).

W 1969 r. umiera pilot Tadeusz Więckowski. Cała sanitarna brać pogrąża się w smutku. Zasługi, które położył w powstanie i rozwój Polskiego Lotnictwa Sanitarnego, nigdy nie powinny zostać zapomniane. Tadeusz Więckowski, po ciężkich cierpieniach, zmarł podczas leczenia w Stanach Zjednoczonych 5 marca 1969 r.

Nowym dyrektorem Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego został pilot Zdzisław Olszański. Natomiast w Zespole bydgoskim niecodzienny jubileusz obchodził kierownik Jan Wiśniowski, który w swej dotychczasowej karierze przebył w powietrzu 1 000 000 km (rzadko spotykany jubileusz poza lotnictwem komunikacyjnym!). Aby zostać milionerem, musiał wylatać około 6 800 godzin; większość z nich za sterami samolotów sanitarnych.

Usprawniając pracę Zespołu, utworzono nowe stanowisko – dyspozytora. Na lotnisko został oddelegowany pracownik Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego, Franciszek Wagner. Później jego miejsce na krótko zajął Franciszek Mrozek (1 VIII 1969–1 VIII 1970), zmieniony przez Mariana Gniewosza (1 VIII 1970–1 III 1975). W latach późniejszych dyspozytorzy wykonywali również loty jako opieka nad chorym w mniej skomplikowanych medycznie przypadkach. Dobra praca Zespołu ponownie spotkała się z wysoką oceną Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego i 27 maja 1969 r., po raz drugi, został przydzielony zespołowi samolot, tym razem

Aero 145 Super SP-LXZ (była to wersja z silnikami z turbosprężarkami). 27 listopada 1969 r. ostatni raz wzniósł się z bydgoskiego lotniska do lotu sanitarnego samolot S-13 ze znakami SP-MXH. W tym dniu zakończyła się era zasłużonych, ale i wysłużonych „kukuźników”, tak w ZLS Bydgoszcz, jak i w lotnictwie sanitarnym w ogóle. 1 listopada 1970 r. zostaje przyjęty do pracy piąty mechanik samolotowy Zygmunt Żołnierczuk.

1 stycznia 1971 r., zgodnie z ustaleniami Ministerstwa Zdrowia i Opieki Socjalnej, Zespół bydgoski zostaje włączony w skład Wojewódzkiej Kolumny Transportu Sanitarnego, natomiast personel medyczny pozostaje nadal w gestii Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego. Taka podległość będzie trwać aż do 2000 r.

1 kwietnia 1971 r. pracę opiekuna medycznego rozpoczęła pielęgniarka Klara Brzezicha.

1 maja 1971 r. do pracy na stanowisko pilota zostaje przyjęty Jan Wróblewski, wybitny sportowiec, wielokrotny mistrz świata w szybownictwie. Swoim lotniczym doświadczeniem będzie niósł pomoc chorym przez najbliższe siedem lat.



*Jan Wróblewski na podium jako mistrz świata
w sporcie szybowcowym – Anglia, 1965 r.*

Od początku czerwca 1971 r. rozpoczyna pracę w zespole starszy felczer medycyny Leszek Włośniewski. Pracować będzie przez kolejnych 20 lat. W 1991 r. przejdzie na emeryturę. W końcu 1971 r. na rentę inwalidzką odchodzi pielęgniarka Luba Ławniczuk. Przez trzynaście lat pracy w Zespole pani Luba wylatała około 5 000 godzin, opiekując się około 4 000 pacjentów. 1 maja 1972 r. zostaje przyjęty do pracy kolejny felczer, Henryk Maciejewicz.

25 maja 1972 r. Zespół bydgoski otrzymał do eksploatacji samolot L-200 Morava SP-NXP. Po niezbędnych pracach adaptacyjnych i przemalowaniu znaków Ex CCCP-34474, z jakimi trafił do naszego Zespołu, samolot od października zostaje włączony do intensywnych lotów z chorymi. Na początku lat 70. piloci i mechanicy Zespołu mieli możliwość wyjazdu do pracy w Afryce. Z tak ciekawej propozycji skorzystali piloci: Ludwik Merło, Adam Białecki, Jan Wróblewski oraz mechanicy: Marian Walczak, Grzegorz Floriańczyk, Zygmunt Żołnierczuk i Kazimierz Lenartowicz. Pod koniec 1974 r. kierownik Zespołu Jan Wiśniowski przekroczył 10 000 godzin swojego nalotu i 2 000 000 kilometrów w powietrzu. W 1975 r., od 1 lipca, na etat pilota zostaje przyjęty Marek Bukowski oraz mechanik Henryk Kukuła.

Do historii Zespołu przeszedł dzień 14 sierpnia 1975 r. Wówczas trzy załogi z Bydgoszczy uczestniczyły, oprócz przewozów transportowych, w akcji „Muchomor”. Załoga ZLS Kraków, przelatująca w okolicach Bydgoszczy, pomagała w szybkich transportach. Ogółem w tym dniu przewieziono 18 chorych.

Rok 1975 staje się zwiastunem nowych czasów w działalności Zespołu. Na kursach pilotów i mechaników szkoli się w pilotażu i obsłudze nowych śmigłowców Mi-2. W tym też roku Zespół otrzymuje tak długo oczekiwane dwa śmigłowce. Zostały one zakupione z funduszy miejskich Bydgoszczy i Torunia. Są to SP-ZXI oraz SP-ZXL. Nowy sprzęt, po zapoznaniu i przeszkoleniu załóg, zostaje skierowany do użytkowania. Piloci w krótkim czasie przechodzą szkolenie praktyczne i wszyscy uzyskują licencję pilota śmigłowcowego. Z tą chwilą zwiększa się dyspozycyjność Zespołu, śmigłowce mogą przecież latać po chorych do wypadku i lądować praktycznie przy każdym szpitalu. Pamiętajmy jednak, że to, co obecnie jest zupełnie normalne, wtedy było trudno osiągalne. W tym też roku felczer Zygfryd Dams, jako pierwszy, został uhonorowany wyróżnieniem „Błękitne Skrzydła”, nadawanym przez redakcję „Skrzydlatej Polski”. 15 października 1977 r. przyjęto kolejnego

felczera, Edmunda Tuszyńskiego. Pod koniec roku pilot Ludwik Merło, który przepracował w Zespole 12 lat, przeszedł do pracy w Zakładzie Usług Agrolotniczych (ZUA). Zapoczątkował proces odchodzenia pilotów z lotnictwa sanitarnego do innych rodzajów lotnictwa. Związane to było z pogorszeniem warunków finansowych w lotnictwie sanitarnym. Latanie „u sanitarnych” stawało się mało atrakcyjne w porównaniu z możliwością wyjazdów na kontrakty zagraniczne w innych firmach, szczególnie agrolotniczych. Jako drugi Zespół opuścił Jan Wróblewski (1978). Ubytek tak doświadczonej kadry musiał być szybko uzupełniony i do pracy w Zespole 1 stycznia 1978 r. przyjęto jako mechanika inż. Włodzimierza Klimiuka (1947–1974, żołnierz WP, inż. mjr), a od 1 kwietnia pilota Ryszarda Jaśkowskiego (pilot wojskowy Su-7, Mi-2). 1 czerwca rozpoczął pracę kolejny pilot wojskowy, Jerzy Nowak.

Przydatność śmigłowców widoczna była bardzo wyraźnie podczas „zimy stulecia” (1978/1979). W styczniu i lutym 1979 r. Zespół był zmuszony do wypożyczenia śmigłowca (awaria SP-ZXI) od Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych (PUL) Warszawa oraz z Jednostki Wojskowej 3606. Natężenie lotów było wielkie. Od rana do późnego wieczora śmigłowce latały niemal nieprzerwanie w rejonie województw bydgoskiego, toruńskiego i wrocławskiego. Lądowania odbywały się w różnych warunkach, najczęściej na polach, obok zabudowań. Felczerzy wykonywali zwykle wizyty lekarskie, zabierali chorych do szpitali, a nawet odbierali porody. 14 lutego 1979 r. wykonano lot z pomocą dla załogi karetki „R”, która ugrzęzła w zaspach, a jej załoga walczyła o życie dziecka w ciężkim stanie. Dziecko zostało zabezpieczone i przetransportowane bardzo szybko do szpitala w Bydgoszczy. 17 i 18 lutego wykonano loty do porodu i przewieziono 9 kobiet położnic. Wykonano również lot na ratunek, transportując krew. 19 lutego załoga śmigłowca nie zdążyła na czas i pacjentka urodziła w domu. Po udzieleniu pomocy szczęśliwą matkę wraz z noworodkiem, najmłodszym pacjentem w historii ZLS Bydgoszcz, przewieziono do szpitala w Tucholi. Do trzech innych rodzących kobiet załoga zdążyła na czas.

Z miejscowości Złotniki koło Rogowa przewieziono dziewięć dzieci uwięzionych w autokarze wycieczkowym. W miejscowości Przyjezierze przebywające na feriach zimowych dzieci od kilku dni pozbawione były żywności. W tym wypadku również śmigłowiec sanitarny okazał się nieoceniony.

20 lutego „latający felczerzy” udzielili pomocy 22 chorym osobom. Po tym dniu drogi stawały się coraz bardziej przejezdne, a zima łagodniała.

W akcjach ratowniczych wszyscy pracownicy Zespołu wykazali duże zaangażowanie i wiele poświęcenia, nie zważając na ciężkie warunki pogodowe i czas zakończenia dyżurów.

W czasie największego nasilenia lotów specjalnie wysłana ekipa, której zadaniem było przetransportowanie silnika śmigłowcowego z WSK Rzeszów do Bydgoszczy (unieruchomiony SP-ZXI), „podróżowała” z nim przez osiem dni!

31 stycznia 1979 r. Zespół opuszcza dyspozytor Henryk Kukuła, przechodząc na rentę inwalidzką, oraz Łucja Piskozub. Na ich miejsce przyjęto Annę Młynarczyk (Frankowską).

Kolejny pracownik Zespołu przenosi się do innej firmy, a mianowicie mechanik inż. Włodzimierz Klimiuk odchodzi do ZUA. Na jego miejsce, 1 kwietnia 1979 r., zostaje przyjęty do pracy mechanik Andrzej Szejner, który swe obowiązki pełni do dnia dzisiejszego.

3 kwietnia 1979 r. w uznaniu zasług za 35-letnią, wyróżniającą się pracę i działalność w polskim lotnictwie sanitarnym, wyróżnieniem „Błękitne Skrzydła” zostaje uhonorowany kierownik Zespołu, instruktor pilot Jan Wiśniewski. Rok 1980 to jubileuszowy rok działalności kilku Zespołów w kraju (25 lat). 12 lutego do Zespołu trafił nowy samolot sanitarny, Antonow An-2. Był to w tym okresie drugi samolot tego typu w kraju. Okazał się bardzo pomocny w pracy, szczególnie przy transportach dużej liczby chorych porażonych, leczonych w sanatorium w Ciechocinku. W tym samym roku Zespół opuściły Anna Frankowska i Bogusława Łaguna. Obydwie panie nie wróciły już do pracy na lotnisku po urloпах macierzyńskich. Kolejnym laureatem „Błękitnych Skrzydeł”, po przepracowaniu 16 lat w Zespole, został mechanik Marian Walczak. Na początku 1981 r. cały Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy otrzymał zbiorowe wyróżnienie „Błękitnych Skrzydeł”, jako uhonorowanie 25-letniej pracy wszystkich zatrudnionych w nim pracowników.

13 grudnia 1981 r. został wprowadzony stan wojenny. Odbiło się to w znacznym stopniu na ilości wykonywanych lotów sanitarnych.

15 października 1982 r. rozpoczęła pracę w zespole położna Ewa Ruth-Rutkiewicz. Personel medyczny, początkowo zwykle przyjmowany na stanowisko dyspozytora, po kilku miesiącach przejmował obowiązki opieki medycznej

nad chorym w czasie lotu. 15 lipca 1983 r. na stanowisko dyspozytora zostaje przyjęta Barbara Motowidło. W 1984 r. kolejny pracownik, Kazimierz Lenartowicz, zostaje laureatem „Błękitnych Skrzydeł”. W maju i wrześniu 1984 r. następni pracownicy odchodzą na rentę inwalidzką. Są to mechanicy: Grzegorz Floriańczyk oraz Jan Luchowski. Na ich miejsce zostają przyjęci Dariusz Luchowski, pielęgnujący rodzinną tradycję jako absolwent Wydziału Osprzętu i Urządzeń Pokładowych przy Zespole Szkół Mechanicznych w Bydgoszczy, pracujący do dziś w charakterze mechanika, niestety, w innej firmie, oraz Mirosław Kaczyński, który później, w lipcu 1986 r., przeszedł na etat pilota (zginie tragicznie 20 sierpnia 1995 r. na wyspie Wolin, wykonując lot z pasażerami w samolocie PZL-104 Wilga).

Wśród lotów wykonywanych codziennie znajdują się „loty na tomograf komputerowy”. Te specyficzne „konsultacje” są bardzo uciążliwe dla Zespołu, ponieważ wyłączają z dyżurowania jedną załogę, zmuszoną do oczekiwania na obcym lotnisku na powrót swoich pacjentów transportowanych do pracowni karetkami pogotowia. Dopiero z czasem, gdy tomografów pojawiło się więcej, loty te zostały zaniechane. Na początku 1985 r., dokładnie w lutym, ze względu na stan zdrowia odszedł na rentę inwalidzką pilot Jerzy Nowak, a w maju felczer Zygmunt Mendlikowski. Od 1 kwietnia 1985 r. pracę w Zespole rozpoczął pielęgniarz Michał Wieszok. W tym samym okresie na stanowisko pilota został przyjęty Cezary Jaśkowski, syn pracującego w Zespole pilota Ryszarda Jaśkowskiego. W czerwcu przyjęto również na etat opieki nad chorym w czasie lotu pielęgniarza Henryka Gęszczaka (pół roku później zginie w katastrofie śmigłowca pod Warszawą).

Od 1 lipca pracę salowej rozpoczęła Barbara Boruta, bardzo bliska wszystkim pracownikom Zespołu. Ogromną sympatię wzbudzało jej wielkie wewnętrzne ciepło i ogromna troska o Zespół i wszystkich jego pracowników. Przez wiele lat była naszą „Mamą”.

Z okazji Święta Lotnictwa w 1985 r., po 20 latach pracy w Zespole, laureatem wyróżnienia „Błękitne Skrzydła” został pilot Adam Białecki. We wrześniu tego roku został przyjęty do pracy na stanowisku mechanika kolejny absolwent Wydziału Osprzętu i Urządzeń Pokładowych Zespołu Szkół Mechanicznych w Bydgoszczy, mechanik Jacek Wiesner. Pracował w Zespole do 2002 r., a obecnie, również jako mechanik lotniczy, pracuje w innej firmie lotniczej, w Katowicach.

28 grudnia 1985 r. jest najbardziej tragicznym dniem w 30-letniej działalności Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy. W tym dniu, w katastrofie śmigłowca pod Warszawą (Buraków), ginie dwóch pracowników Zespołu: pilot Adam Białecki i pielęgniarz Henryk Gęszczak, a razem z nimi czterech chorych będących na pokładzie. Załoga wykonywała lot sanitarny z Bydgoszczy przez Ciechocinek do Warszawy, natrafiając na bardzo trudne warunki pogodowe. Katastrofa nastąpiła podczas próby przedostania się przez obszar silnego opadu śniegu.

Do tego czasu Zespół omijały tragiczne wypadki, każde zdarzenie kończyło się uszkodzeniem samolotu, a w ostateczności tylko niegroźnym zranieniem załogi. Przypadków takich było zresztą niewiele.



Bydgoska „Morawa” SP-NXK po awaryjnym lądowaniu w okolicy Choszczna.

7 marca 1986 r. na rentę inwalidzką przeszedł felczer Henryk Maciejewicz, ale pracował jeszcze długie lata jako dyspozytor. Jego miejsce zajęła położna Ewa Zasadzka. W lipcu tegoż roku Mirosław Kaczyński przeszedł z etatu mechanika na etat pilota. 1 grudnia 1986 r. w charakterze opieki nad chorym przyjęto pielęgniarkę Małgorzatę Zobek. 13 lipca 1987 r. załoga w składzie: Jan Wiśniowski – pilot, Leszek Włośniewski – felczer uczestniczyła w transporcie chorego, który miał być operowany w Klinice Kardiochirurgii u ówczesnego docenta Zbigniewa Religi. Ta operacja przeszczepienia serca była 12. z kolei tego typu zabiegiem i zakończyła się sukcesem. Od tego dnia

bydgoski Zespół wykonywał coraz więcej lotów związanych z transplantacją narządów. 12 września 1987 r. z Tucholi nadeszła niespodziewana przykra wiadomość – podczas powrotu z obozu kondycyjnego ciężko ranna w wypadku samochodowym została Ewa Zasadzka. Natychmiast po wypadku została przetransportowana śmigłowcem do kliniki w Bydgoszczy. Niestety, w dziesięć dni później, 22 września, nie odzyskawszy przytomności, zmarła. 1 listopada 1987 r. do pracy zostaje przyjęta położna Mariola Kaczmarska, najpierw w charakterze dyspozytora, potem opieki nad chorym. W marcu 1988 r. przyjęto do pracy jeszcze dwie położne: Ewę Waszak i Krystynę Jakubowską. 28 lutego 1989 r. pilot Cezary Jaśkowski przechodzi do pracy w PLL „Lot”. Na jego miejsce zostaje przyjęty pilot z Aeroklubu Bydgoskiego Ryszard Kohls, który pracuje cały czas, obecnie pełniąc funkcję kierownika bazy bydgoskiej. 1 czerwca 1989 r. na etat dyspozytorski, później opieki medycznej w czasie lotu, została zatrudniona położna Halina Szamatulska. Pracowała w zespole do 24 marca 1994 r., kiedy doznała ciężkich obrażeń w wypadku karetki „R” na ulicy Szubińskiej w Bydgoszczy.

Po rekonwalescencji nie wróciła już do pracy w Zespole. 1 listopada 1989 r. na urlop macierzyński odeszła położna Mariola Kaczmarska; jest to również data rozpoczęcia pracy w Zespole autora. 3 marca 1990 r. zwolniła się z pracy Krystyna Jakubowska. Przeprowadziła się do innego miasta.

Czerwiec 1990 r. można uznać za datę zainaugurowania współpracy bydgoskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego z Państwową Strażą Pożarną. Było to próbne lądowanie śmigłowca na placu manewrowym w nowo wybudowanej placówce PSP przy ulicy Glinki w Bydgoszczy. Jak widać, było to bardzo skromne przedsięwzięcie. Po tej próbie na dość długi czas zapomniano i nie potrafiono wykorzystać tego faktu w działalności Zespołu jak i Straży.

1 kwietnia 1991 r., po 35 latach pracy w ZLS Bydgoszcz, przeszedł na emeryturę pilot Jan Wiśniowski. Nowym kierownikiem zostaje pilot Marek Bukowski. 7 czerwca 1991 r. załoga w składzie: pilot Mirosław Kaczyński, mechanik Marian Walczak oraz czterech członków zespołu „R” bydgoskiej Stacji Pogotowia Ratunkowego, wraz z śmigłowcem, uczestniczy w zabezpieczeniu medycznym wizyty Jana Pawła II na lotnisku we Włocławku. 26 sierpnia 1991 r. odszedł na emeryturę kolejny „długowieczny” pracownik, felczer Leszek Włośniewski. W czasie dyżuru zasłabł i po odwiezieniu go do szpitala stwierdzono zawał mięśnia sercowego. W tym czasie,

latem, po likwidacji Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Słupsku, bydgoski Zespół przejął eksploatowany tam śmigłowiec SP-WXM.

18 kwietnia 1992 r. zmarł nagle w domu wieloletni pracownik, felczer Henryk Maciejewicz.

Od początku lat 90. przed Zespołem otworzyło się nowe pole działalności. Po przygotowaniu się i poddaniu certyfikacji, 23 lipca 1992 r. Zespół dostał prawo wykonywania lotów usługowych, niekoniecznie związanych z medycyną. Załogi zarabiały pieniądze na dalszą działalność statutową, odciążając fundusze Wojewódzkiej Kolumny Transportu Sanitarnego i Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego. Przez kilka kolejnych lat w rejonie Bydgoszczy i najbliższych okolicach pojawiał się śmigłowiec, który nie woził chorych, ale wykonywał dla chętnych loty widokowe. Była to też swoista reklama istnienia ZLS Bydgoszcz. Pomimo tego, w połowie lat 90. uczestniczący w jednym z zebrań Rady Miasta kierownik, Marek Bukowski, bardzo był zdziwiony, gdy okazało się, iż żaden z panów pełniących wysokie funkcje w Ratuszu nie słyszał nigdy o istnieniu Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w swoim mieście – Bydgoszczy!

16 czerwca 1992 r. około godziny 21.30 w czasie powrotu z Warszawy do Bydgoszczy, już bez pacjenta, pilot Ryszard Jaśkowski wykazał się perfekcyjną sztuką pilotażu. Z uszkodzonym silnikiem, o zmierzchu, wylądował awaryjnie w okolicy Sierpca (Rępin). Pilotowi oraz położnej Ewie Waszak nic się nie stało.

W 1993 r. został sprzedany prywatnemu użytkownikowi samolot PZL-110 Gawron o znakach SP-KXY, który od 1967 r. nieprzerwanie wykonywał loty sanitarne. Łezka niektórym pracownikom kręciła się w oku, ale cóż, nowe czasy... Był to przedostatni samolot tego typu użytkowany w lotnictwie sanitarnym. Ostatni egzemplarz SP-RXE został sprzedany również prywatnemu hobbyście przez ZLS Wrocław w 1997 r. W 1993 r., po dziesięciu latach od wypadku, Zespół bydgoski otrzymuje samolot dwusilnikowy L-200 Morava SP-NXZ. Po przeszkoleniu pilotów, samolot zostaje zamieniony na egzemplarz SP-NXK, już w pełni, jak na tamte czasy, wyposażony sanitarnie.

Od 1 stycznia 1994 r. pracę w Zespole rozpoczęła pielęgniarka Anna Matuszak (Siwiec), która do tej pory pełni swoje obowiązki na stanowisku ratownika. W tym samym roku do pracy została przyjęta kolejna pielęgniarka, Joanna Zielińska (Cygan).

1 czerwca 1994 r. ZLS Bydgoszcz wykonuje pierwszy lot z inkubatorem, przewożąc chorego noworodka do Centrum Zdrowia Dziecka w Warszawie.

Jest to efekt współpracy z Wielką Orkiestrą Świątecznej Pomocy Jurka Owsiaaka, z którym Zespół jeszcze w późniejszych latach będzie współpracować. Wspólnie zostanie nakręcony wspaniały materiał filmowy. Inkubator został przygotowany do zasilania z instalacji śmigłowca i подарowany przez firmę Dräger.

7 lipca 1994 r. zostało przekoczonych 6 000 000 km w służbie transportu sanitarnego od 1955 r. Przewieziono w tym czasie ponad 31 tysięcy chorych.

W grudniu 1994 r. zakończyła pracę w Zespole położna Ewa Waszak. Rozpoczęła pracę w Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Bydgoszczy i do dzisiejszego dnia bardzo nam miło słyszeć jej głos, gdy z wielkim profesjonalizmem i wyczuciem wzywa śmigłowiec HEMS do akcji. W sierpniu 1995 r., w wyniku współpracy z Jurkiem Owsiakiem oraz dyrektorem Szpitala Dziecięcego w Bydgoszczy, doktorem Edwardem Grądzielem, Zespół otrzymał w darze od Polonii Kanadyjskiej odbiornik systemu nawigacji satelitarnej GPS Garmin 100 oraz cztery pary słuchawek Clark na wyposażenie śmigłowca wykonującego loty z inkubatorem. Jak na tamte czasy, otrzymany sprzęt „powalał na kolana”, bardzo ułatwiał, czynił bezpieczniejszym i szalenie przyjemniał każdy lot.

Przygotowując się do współpracy w Ogólnopolskim Systemie Ratowniczym, zainteresowani członkowie Zespołu co pewien czas współpracowali z grupą Ratownictwa Wodnego oraz z jednostką Ratownictwa Wysokościowego Państwowej Straży Pożarnej w Bydgoszczy. Odbyły się także jeden raz ćwiczenia z grupą antyterrorystyczną Policji. Ryszard Janeczkowski, twórca systemu komunikacji radiowej służb ratowniczych „Gopło”, stał się bardzo bliski Zespołowi. Dzięki jego zaangażowaniu i możliwościom interwencji we władzach samorządowych województwa można było w ogóle myśleć o ratownictwie.

Bardziej skonkretyzowane działania i współpraca ze Strażą Pożarną rozpoczęły się od Forum Ratownictwa w Bydgoszczy. Wówczas to przeprowadzono wspaniały pokaz, polegający na desancie grupy płetwonurków. Doskonałym pilotażem popisał się wtedy Ryszard Kohls, który w następnych latach umiejętności tego typu doprowadził do perfekcji, uczestnicząc w wielu ćwiczeniach i pokazach. Zaangażowani w promowanie ratownictwa pracownicy Zespołu przyczynili się do powstania namiastki systemu dyżurów ratowniczych. Dyżury takie pełniono w piątki, soboty i niedziele w czasie wakacji letnich oraz w czasie większych świąt w trakcie całego roku. Bardzo wiele dało poparcie wspomnianego Ryszarda Janeczковского.

Wspomnieć należy ówczesnego dyrektora WSPR w Bydgoszczy, lek. med. Jadwigę Szudarską. Wykazała, jak na owe czasy, dużą odwagę, wyrażając zgodę na odbywanie lotów bez obecności lekarza na pokładzie. Sprzyjający klimat stwarzał dyrektor Wojewódzkiej Kolumny Transportu Sanitarnego Bogdan Wiśniewski, również bardzo przychylny ratownictwu.

Załogę ratowniczą śmigłowca stanowili: pilot, mechanik-ratownik (szkolenie w zespole karetki „R”) oraz pielęgniarz (pielęgniarka). Wkrótce do załogi dołączyli strażacy z jednostki Ratownictwa Wysokościowego, którzy, gdy zachodziła taka potrzeba, narzędziem hydraulicznym pomagali wydobyć ofiarę wypadku. Mogli również wykorzystać swoje techniki alpinistyczne w przypadku, gdy śmigłowiec nie mógł wylądować przy zdarzeniu.

Aby profesjonalnie przygotować się do akcji ratowniczych, mając w pamięci obrazy z powodzi, jaka nawiedziła południowe rejony kraju, zaproszono do Bydgoszczy ratownika TOPR Andrzeja Blachę, który w ciągu kilku dni sierpnia 1997 r. zapoznał zarówno załogi latające, jak i strażaków ze sposobami i możliwościami użycia śmigłowca Mi-2 w lotach ratowniczych. Przećwiczone zostały wszystkie możliwe i, wydawałoby się, niemożliwe do wykonania sposoby ratowania.

Od 1997 r. prowadzone są przygotowania do odbywania lotów bezpośrednio do szpitali. Działania zmierzające do budowy lądowisk przy szpitalach w Bydgoszczy zostały przyspieszone w wyniku wspomnianych wyżej dyżurów ratowniczych. Okazało się, że dzięki nim poszkodowani w wypadkach bardzo szybko i z uniknięciem ewentualnych wtórnych urazów, wynikających często z przekładania z noszy na nosze, trafiają do lekarzy specjalistów w izbach przyjęć. Jako pierwsze, w 1998 r., powstało lądowisko przy Szpitalu Klinicznym im. Jurasza. Następnie przygotowano lądowisko przy Wojewódzkim Szpitalu im. dr. Biziela. Szpital Wojskowy również przystosował istniejącą na swoim terenie płaszczyznę, ale z racji swej odrębności resortowej nie przyjmował pacjentów z wypadków. Była to jednak opłacalna inwestycja, ponieważ od 2001 r. szpital ten wszedł w struktury ratownicze. Jako ostatni lądowisko przygotował Szpital Miejski nr 2 przy ulicy Szpitalnej.

W latach 1997–2000 zaszły dość duże zmiany dotyczące używanego sprzętu medycznego. Powoli zmieniający się charakter lotów wymagał większej ilości doskonałego i nowoczesnego ekwipunku. Zdobywano go różnymi sposobami. W 1997 r. Zespół dostał możliwość zorganizowania stoiska wy-

stawowego na Targach Ochrony Pracy, z czego skwapliwie skorzystał. Jeden z niesprawnych egzemplarzy śmigłowca Mi-2 został przetransportowany na tereny wystawowe WKS „Zawisza”. W tak interesującym „obiekcie” przedstawiciele przodujących w ratowniczym wyposażeniu firm bardzo chcieli pokazać swoje produkty, które często, w ramach wynagrodzenia, stawały się trwałym wyposażeniem ratowniczym Zespołu. Również dzięki pozytywnemu nastawieniu do ratownictwa takich firm, jak: „Paramedica Polska”, „Medline” i kilku innych, nie było problemu ze sprzętem. W kilku przypadkach lepiej wyposażona Straż Pożarna użyczała swego ekwipunku (nosze łądkowe).

To był bez wątpienia najpiękniejszy okres pracy. Marzenia wielu z nas spełniały się, osobiście mogliśmy w tych zmianach uczestniczyć i formować, jak wkrótce miało się okazać, naszą przyszłą działalność.

W 1997 r. do pracy w charakterze pilota został przyjęty Ryszard Salamoński, pracujący do tej pory w „Petrochemii” plockiej, gdzie brał udział w lotach patrolowych, sprawdzających rurociąg. 30 czerwca 1998 r. zakończył pracę w Zespole mechanik Dariusz Luchowski, przeprowadzając się do Warszawy. 30 października 1999 r. odchodzi dotychczasowy kierownik Zespołu, Marek Bukowski. Przeszedł do jednej z dużych firm lotniczych i realizując swoje marzenia, rozpoczął latanie na dużych samolotach liniowych. Kierownikiem został Ryszard Kohls, pełniący tę funkcję do dzisiaj. W tym samym roku piloci ze Szczecina i Krakowa zaczęli tworzyć system, w którym śmigłowce mogłyby wykonywać misje ratunkowe. Pod koniec roku wizje i marzenia wszystkich zaangażowanych w ratownictwo pracowników nabrały realnego kształtu. Były omawiane i przystosowywane w Ministerstwie Zdrowia. Rok 2000 stał się dla Zespołu pierwszym, w którym rozpoczęto wykonywanie systematycznej, codziennej pracy ratowniczej. W dyżurach zrezygnowano ze strażaka, a doszedł, po odpowiednim przeszkoleniu, lekarz. Zespół pełnił dyżury „po nowemu”, ale jeszcze w starych strukturach.

Od 1 lipca 2000 r. Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy zmienił swą nazwę na tak chętnie używaną przez wszystkich członków zespołu przez wiele lat, ale oficjalnie zabronioną: „Lotnicze Pogotowie Ratunkowe”. Pełna nazwa brzmi: Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe w Warszawie, Filia w Bydgoszczy.

W ślad za zmianą nazwy zmieniono cały sprzęt ratowniczo-medyczny. Stał się on do końca 2001 r. w pełni profesjonalny. Pracownicy medyczni stali się pracownikami kontraktowymi. W 2002 r., od stycznia, rozpoczął pracę ratownik medyczny Andrzej Krawczyk, który został przyjęty na miejsce Joanny Cygan. Już w następnym roku decyzją dyrekcji cały medyczny personel średni podpisuje umowę o pracę na czas określony.

Od początku 2002 r. firma zaczęła unowocześniać śmigłowce Mi-2. Do końca 2003 r. wszystkie śmigłowce zostały wyposażone w kabinę medyczną, wzmocniono ich silniki i wymieniono łopaty wirnika głównego. Były to zabiegi pozwalające zaliczyć tak zmodyfikowany śmigłowiec do II klasy osiągowej. Taka wersja śmigłowca, nazwana Mi-2 Plus, trafiła do bydgoskiej filii 3 stycznia 2004 r. Był to egzemplarz SP-WXL. Średni personel medyczny pracujący na stanowisku ratownika, szkolony w 2003 r., od 1 stycznia 2004 r. staje się tzw. członkiem załogi HEMS.

Trwające przez szereg lat zabiegi nad prawnym przejęciem budynków i hangaru od Agencji Mienia Wojskowego, spowodowane brakami formalnymi, spadkiem po poprzednim ustroju, w ostatnich latach stały się praktycznie zabiegami beznadziejnymi. W związku z tym rozpoczęto rozmowy i działania mające na celu przeniesienie bazy na teren Portu Lotniczego. Dzięki pozytywnemu nastawieniu władz samorządowych przekazano pieniądze na przebudowę starego terminalu na terenie Portu Lotniczego Bydgoszcz. Wszystkie prace zostały zakończone i 17 marca 2005 r. baza rozpoczęła swoją działalność w nowym miejscu.

Obecna załoga bazy HEMS w Bydgoszczy:

Piloci:

Ryszard Kohls (kierownik)

Mechanik:

Andrzej Szejner

Ratownicy:

piel. Anna Siwiec

piel.-rat. Jacek Sierzputowski

Lekarze pełniący dyżury to anestezjologzy z Niepublicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Bydgoszczy.