



GRUDZIĄDZKIE WIADOMOŚCI LOTNICZE

Nr 1/2020

CZASOPISMO PREZENTUJĄCE HISTORIĘ I WSPÓŁCZESNOŚĆ LOTNICTWA NA ZIEMI GRUDZIĄDZKIEJ

2020

**- rokiem stulecia
lotnictwa polskiego
na ziemi grudziądzkiej**

W NUMERZE MIĘDZY INNYMI:

- I GRUDZIĄDZKA GAŁA LOTNICZA
- NASZA WIZYTA W DĘBLINIE
- SIERPNIOWE ZAWODY SZYBOWCOWE
- FLARM
- WSPÓŁPRACA Z DĘBLIŃSKIM MUZEUM
- ODSŁONIĘCIE TABLICY OSSUL
- SPÓŹNIONE ZAWODY BALONOWE
- TADEUSZ RUCIŃSKI

100 lat polskiego lotnictwa wojskowego

100 years of the Polish Air Force

**wystawa czasowa
14.03.2020 – 17.05.2020**

**Muzeum im. ks. dr. Władysława Łęgi w Grudziądzu
ul. Spichrzowa 17**

**Moneta kolekcjonerska Narodowego Banku Polskiego
100-lecie polskiego lotnictwa wojskowego**

Na awersie monety zostały umieszczone wizerunki dwóch samolotów myśliwskich F-16 w locie. Rewers monety przedstawia wizerunek samolotu myśliwskiego Fokker E.V (D.VIII), w tle ziemia widziana z lotu ptaka. Powyżej górną odznakę pilota wojskowego przedstawiającego orła w locie z wieńcem laurowym w dłoniach.

Data emisji: 12 grudnia 2019 r.
Projektant: Robert Kotowicz

Muzeum Sił Powietrznych zaprasza do zwiedzenia wystawy stałej „Historia polskiego lotnictwa wojskowego” oraz strony internetowej: www.muzeumsp.pl

Fot. Ze zbiorów Muzeum Sił Powietrznych w Dębnie, sygn. MS/PB/BPB/179

Grudziądzkie muzeum było w 2020 r. gospodarzem wystawy czasowej, której współorganizatorami byli: Urząd Miasta i Fundacja Lotniczy Grudziądz.

Przekazujemy Państwu pierwszy, sygnałny numer kwartalnika „GRUDZIĄDZKIE WIADOMOŚCI LOTNICZE”. Fundacja Lotniczy Grudziądz - wydawcy i redaktorzy tego czasopisma są przekonani, że tradycje lotnicze Grudziądza zasługują na przypomnienie i utrwalenie. Informowanie o bieżącej działalności lokalnego środowiska lotniczego jest także istotne. W kolejnych numerach zamierzamy pisma zamieszczać bardzo różnorodne tematycznie artykuły. Będziemy pisać o lotniczej historii miasta, znanych lotnikach, wydarzeniach, bieżącej działalności, modelarstwie i muzealnych działaniach naszych organizacji. Postaramy się przybliżyć Czytelnikom ciekawsze, naszym zdaniem, zagadnienia z zakresu techniki lotniczej i nowinki z branży.

Poinformujemy o działalności statutowej naszej fundacji, a są to zagadnienia ściśle związane z lotnictwem, choćby takie jak: uruchomienie lokalnego muzeum lotniczego, rozwinięcie działalności modelarskiej, edukacja lotnicza, integracja środowiska, prowadzenie specjalistycznego wydawnictwa.

Mamy nadzieję na stałą współpracę z osobami związanymi z lotnictwem zawodowo, hobbystycznie i amatorsko. Chcemy, aby do tworzenia kolejnych numerów naszej gazety włączyli się również historycy, muzealnicy i każdy, kto tylko zechce z nami współpracować w tej dziedzinie, jak również publikować swoje lub zlecone materiały. Liczymy na krytyczne uwagi - kontakt z redakcją zawsze jest możliwy pod adresem: info@lotniczygrudziadz.pl.

Czytelnicy będą mieli okazję czytać artykuły cykliczne, na które mamy już pomysły, będą także fragmenty większych publikacji, w tym książek. Wiele gotowych materiałów czeka na następne wydania pisma. Objętość typowego numeru planowana jest na około 60 stron. Bieżącym egzemplarzem mamy zamiar zainteresować potencjalnych odbiorców i ewentualnych reklamodawców, dzięki którym uda się pokryć koszty produkcji gazety.

Przewidzieliśmy między innymi publikację cyklu wywiadów z przedstawicielami grudziądzkiego środowiska lotniczego, którzy zaistnieli szczególnie mocno w świecie awiacji oraz serię reportaży. Redakcja będzie starać się uczestniczyć w wydarzeniach lotniczych poza Grudziądzem, w których będą pojawiać się akcenty związane z naszym miastem.

Życzymy przyjemnej lektury!

SPIS TREŚCI NUMERU 1/2020:

styczeń - luty 2020	4
1 marca 2020. I Grudziądzka Gala Lotnicza	5
Muzeum Lotnicze	9
Dworzec Lotniczy Grudziądz!	10
Marzenia się spełniają. Wywiad z Dariuszem Dembkiem	11
15 lipca 2020 („Skrzydła Na Fali”)	13
1 - 9 sierpnia 2020 (Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka w klasie Klub A i B)	17
19 września 2020	22
26 września 2020	23
28 września 2020	24
Historia FLARMów, czyli opowieść o tym jak „ogon zaczął machać psem”	25
29 - 30 września 2020 (Wizyta Dyrektora Muzeum Sił Powietrznych)	27
Fundacja Lotniczy Grudziądz, Muzeum Lotnictwa w Grudziądzu	29
Aeroklub Nadwiślański w roku obchodów 100-lecia lotnictwa polskiego na ziemi grudziądzkiej	31
1 - 3 października 2020 (XVII Grudziądzkie zawody Balonowe)	33
Tadeusz Ruciński	37
Muzealny bakcyl	39

Egzemplarz czasopisma, który Państwo trzymacie w ręku jest bezpłatny. Niestety wydawcom nie udało się zebrać dostatecznej ilości środków, aby zabezpieczyć koszty produkcji. Kalkulacja pokazuje, że cena wydania publikacji o takiej objętości i w takim nakładzie powinna wynosić ok. 10 zł. Mamy nadzieję na lepszą sytuację w 2021 r. Prosimy o pomoc w postaci wpłat na cele statutowe Fundacji Lotniczy Grudziądz na numer konta:

55 1240 1949 1111 0010 9311 8599

Na rynku ukazuje się album, którego pomysł zrodził się w 2018 roku w gronie późniejszych (jak się okazało) założycieli Fundacji Lotniczy Grudziądz. Po uruchomieniu strony na Facebooku uznaliśmy, że należy uporządkować materiały, które posiadamy i te które otrzymujemy bez mała codziennie. Koncepcja powstała w momencie, gdy okazało się, że wiele osób jest żywo zainteresowanych tym tematem i udostępnia nam swoje zbiory (głównie fotografie) dokumentujące czasy, które nas interesują. Szybko staliśmy się posiadaczami ponad 12 000 zdjęć i wielu innych pamiątek. Stwierdziliśmy, iż należy wyselekcjonować z nich według nas najciekawsze i zebrać je w książce chronologicznie. Opatrzyliśmy je podpisami i krótkimi komentarzami w postaci tekstów lub reprodukcji innych dokumentów.

Powstała duża albumowa publikacja, jedyna w swoim rodzaju oraz jedyna w Grudziądzu na ten temat i w tej formie. Naszym zamiarem jest rozwinięcie tej książki o archiwalne dokumenty i opisy, tak aby powstała udokumentowana pełna historia lotnictwa na ziemi grudziądzkiej. Tego rodzaju wydawnictwa wpisują się doskonale w ideę muzeum lotniczego, które fundacja ma zamiar zorganizować i pierwsze kroki w tym celu już poczyniła.

W skrócie i z przymrużeniem oka ...

- | | |
|------------------|--|
| wrzesień 2018 | - spotkanie dawnych znajomych, jeszcze z czasów Aeroklubu Grudziądzkiego, jak się okazało, przyszłych autorów albumu - powstaje koncepcja wydawnictwa |
| październik 2018 | - początek zbiorów fotografii i dokumentów |
| listopad 2018 | - powstaje wstępna makieta publikacji |
| styczeń 2019 | - do redakcji wpływają kolejne zdjęcia i dokumenty związane z tematyką książki |
| luty 2019 | - zespół autorów powiększa się o kolejne osoby |
| kwiecień 2019 | - mamy już w archiwum około 5 000 zdjęć i setki stron dokumentów, które na bieżąco selekcjonujemy do albumu |
| sierpień 2019 | - publikacja ma już objętość ok. 250 stron |
| wrzesień 2019 | - mamy już ponad 10 000 fotografii i kolejne dokumenty, podejmujemy decyzję o ograniczeniu objętości albumu i decydujemy o poszerzeniu książki w kolejnym wydaniu o archiwalne dokumenty |
| listopad 2019 | - ilość zdjęć osiąga liczbę 15 000 i wiele jeszcze nie przejranych i nie opracowanych |
| grudzień 2019 | - książka ma już ostateczną formę, staramy się pozyskać reklamodawców, dzięki którym zdobywamy część kwoty na druk |
| styczeń 2020 | - zamykamy publikację, przeprowadzamy korektę tekstów i oddajemy do druku |
| luty 2020 | - produkcja zakończona, nasze skromne dziełko jest gotowe do rozpowszechniania |

dane techniczne: format - 300 × 300 mm
ilość stron - 306
papier kredowy 150 gr/m²
twarda oprawa
blisko 1200 zdjęć i wiele dokumentów
waga ok. 2600 gr.

oraz:

setki spotkań, tysiące przejechanych kilometrów, ogromna ilość godzin rozmów telefonicznych, hektolitry wypitej kawy, wiele nieprzespanych nocy, niepoliczona ilość czasu na opracowanie materiałów i redagowanie książki, dużo odnowionych i nawiązanych kontaktów ze świadkami i uczestnikami dokumentowanych sytuacji i wydarzeń - i to wszystko bez sekretarki i środków finansowych.

Zapraszamy, można jeszcze zakupić album.
Kontakt: info@lotniczygrudziadz.pl

(Redakcja)



Kolejne arkusze albumu na maszynie offsetowej





Spotkanie organizatorów gali w teatrze



1 marca 2020

I GRUDZIĄDZKA GALA LOTNICZA

Sto lat temu po raz pierwszy samolot w barwach polskiego lotnictwa przeleciał nad Grudziądem. Miasto dopiero co znalazło się w granicach II Rzeczypospolitej. Już niedługo biało-czerwona szachownica miała stać się stałą bywalczynią tutejszego nieba, które z kolei stało się prawdziwą lotniczą kolebką dla wielu wspaniałych pi-



Dyrektor Paweł Pawłowski (Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie) w czasie prelekcji



Budynek teatru z okolicznościową dekoracją



Plk Grzegorz Wętroński
Dowódca ACSL



Maciej Głomowski
Prezydent Grudziądz



Józef Ramlau
Wicewojewoda Kujawsko-Pomorski



Jerzy Makula
Prezes Aeroklubu Polskiego



Szymon Gurbini
Wiceprezydent Grudziądz



Gen. Mirosław Hermaszewski
Lotnik Kosmonauta



Prof. Andrzej Ruciński
Pilot aeroklubowy



Chór The G Singers pod dyрекcją Aleksandry Drozdeckiej
w czasie występu na gali lotniczej

się rzesze pilotów. Ich podniebne wyczyny, waleczne dokonania i zawodowe kariery dały o sobie znać w różnych miejscach Polski i świata, ale Grudziądz albo był prawdziwym matecznikiem ich lotniczych życiorysów, albo

Chór Tibi Mariae pod dyрекcją Małgorzaty Gołuskiej
uświetniający swoim występem I Grudziądzką Galę Lotniczą

lotów i asów przestworzy. Bo grudziądzkie niebo rozpościera się nad lotniczym miastem. A że trwa to już nieprzerwanie od stu lat, należało to godnie uczcić.

Grudziądzka Gala Lotnicza, zorganizowana 1 marca 2020 roku, stała się prawdziwą uroczystością dla miłośników awiacji, którzy zjechali na to wydarzenie z całej Polski. Przez grudziądzkie lotniska – zarówno to już nieistniejące, na którym teraz jest wybudowane osiedle mieszkaniowe, jak i to w pobliskich Lisich Kątach przewinęły





Zapełniona do ostatniego miejsca sala grudziądzkiego teatru w trakcie uroczystości

miejszem, które swą lotniczą energią i klimatem sprzyjało rozwijaniu pasji, zawieraniu lotniczych przyjaźni.

Krótko mówiąc, w marcu do Grudziądza zjeżdżali wszyscy, którzy wiedzą, że to właśnie w tym mieście tak dobrze jest rozprzestrzenić swoje skrzydła. Gościem honorowym Gali był generał Mirosław Hermaszewski. Człowiek, który jak do tej pory, jako jedyny Polak poleciał w przestrzeń kosmiczną, wspominał swoje tutejsze pierwsze szkolne loty CSS-em. Generał wyniósł z Grudziądza chyba dużo więcej, niż tylko lot-

nicze doświadczenie, bo wspominał dawne lata z prawdziwym rozrzewnieniem.

Wśród gości Gali znaleźli się również: dyrektor Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie Paweł Pawłowski, prezes Aeroklubu Polskiego, wielokrotny Mistrz Polski i Świata w akrobacji szybowcowej Jerzy Makula, przedstawiciele Akademii Sił Powietrznych z Dębina, dyrektorzy Wojskowych Zakładów Lotniczych w Bydgoszczy, wicewojewoda Józef Ramlau, prezydent Grudziądza Maciej Glamowski oraz prezes Aeroklubu Nadwiślańskiego Hanna Gołuńska.



Lista uhonorowanych odznaką Grudziądzkie Skrzydła: Aeroklub Polski, Edward Chodkiewicz, Mirosław Garbacz, Mirosław Hermaszewski, Łucja Kaczorek, Marek Karwan, Jacek Korbik, Jerzy Kowalski, Henryk Kucharski, Grzegorz Lewandowski, Bernard Markuszewski, Wiesław Poliński, Maryla Rzeszut, Wojciech Skaba, Dariusz Sonnenfeld, Krzysztof Strzyżewski, Hanna Pieścińska, Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A., Wojskowe Zakłady Uzbrojenia S.A.,

Osoby uhonorowane przez organizatorów odznakami „Grudziądzkie Skrzydła”



Generał Mirosław Hermaszewski i Andrzej Ogonowski wyróżnieni przez Hannę Gołuńską honorowym członkostwem Aeroklubu Nadwiślańskiego



Prezes Aeroklubu Nadwiślańskiego Hanna Gołuńska w trakcie rozmów z odznaczonymi osobami



Prezydent Maciej Glamowski, prezes Fundacji Lotniczy Grudziądz Zbigniew Kościński i dyrektor Muzeum Sił Powietrznych Paweł Pawłowski podczas wymiany upominków



Generał Hermaszewski udziela wywiadu TVP3 Bydgoszcz



Grudziądzcy weterani rocka - zespół Vacat zamknął uroczystość



Lokalne stacje TV przy pracy na wystawie w czasie lotniczej gali



Widok wystawy lotniczej w holu teatru w czasie uroczystości
Stoisko, w którym można było zakupić książki



Od lewej: Tomasz Hornik, Piotr Zdunek, Łukasz Skonecki, Monika Celmer (Dyrektor Aeroklubu Nadwiślańskiego), Paweł Stojak i Maciej Andrzejewski



Od lewej: Maciej Andrzejewski, Piotr Zdunek, Mieczysław Łępa (pilot i mechanik - postać szczególna), Paweł Stojak, Łukasz Skonecki, Joanna Biedermann, Andrzej Ogonowski i Bartosz Cybichowski.



Poczęstunek po gali i portret okolicznościowego tortu „na temat”



Goście z Dębina z Akademii Lotniczej i Muzeum Sił Powietrznych



Nieoficjalna część gali i ... niezwykła obsługa gości. Prezydent Glamowski i Prezes Kościński w akcji



Oczywiście nie sposób wymienić wszystkich z kilkusetosobowego grona. Budynek teatru wypełniła jednak cudowna atmosfera nie tylko lotniczych wspomnień, ale również uskrzydlo-nych marzeń o tym, jak w Grudziądzu kontynu-ować tradycje kilku pokoleń pilotów.

Wydaje się, że dzięki zaangażowaniu i pa-sji członków Aeroklubu Nadwiślańskiego w Lisich Kątach, Fundacji Lotniczy Grudziądz, Grudziądz-kiego Klubu Balonowego oraz Stowarzyszenia Obywatelski Grudziądz ta lotnicza przyszłość rysuje się w pogodnych barwach. Należy dodać, że dużą pomocą była praca Pań z Koła Gospodyń Wiejskich „Mokrzanki” z Mokrego.

Już teraz tutejsze środowisko lotnicze wydało piękną publikację pt. „Lotniczy Grudziądz

- 100 lat polskiego lotnictwa na ziemi grudziądz-kiej w fotografii”. Konsekwentnie jest realizowa-ny pomysł stworzenia muzeum tutejszego lotnic-twa. Jednak oprócz troski o pamięć i historię, na grudziądzkim niebie nieustannie obecne są szy-bowce, samoloty, balony. Aktywne jest środowi-sko paralotniowe i modelarskie. Grudziądz będzie walczył o organizowanie mistrzostw świata ju-niorów w baloniarstwie. Aeroklub Nadwiślański stale organizuje prestiżowe ogólnopolskie zawo-dy szybowcowe.

Gala Grudziądzkiego Lotnictwa była cu-downą chwilą przypominającą o tym, jak waż-nym ośrodkiem lotniczym w Polsce od ponad wieku jest Grudziądz miasto, które ma uskrzyd-loną duszę.

(Szymon Gurbin)

Jedną ze „sztandarowych” idei Fundacji Lotniczy Grudziądz jest adaptacja na cele muzeum lotniczego starego grudziądzkiego hangaru aeroklubowego wraz z zapleczem oraz stworzenie tzw. „zakątka lotniczego” w jego najbliższym otoczeniu. Hangar jest niestety obecnie w złym stanie technicznym, niszczeje i wymagać będzie z tego powodu dużych nakładów finansowych. Część biurowa jest obecnie wyremontowana i gotowa do użytkowania. Niestety, sprawy dotyczące praw własności obiektu nie są jeszcze rozwiązane. Fundacja jest już w posiadaniu wielu eksponatów, a kolejne muzealia są w trakcie pozyskiwania. Jednak brak stałej siedziby jest w tym momencie kluczowym pro-



blemem. Fundacja Lotniczy Grudziądz i Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie wyraziły wolę podpisania umowy o współpracy. Z Dębłina otrzymamy eksponaty, w tym samoloty, i będziemy starali się także organizować przedsięwzięcia wynikające ze wspólnej historii wojskowych szkół lotniczych Grudziądza i Dębłina. Niezbędne do tego jest jednak uzyskanie prawa własności obiektu, dzięki czemu można będzie ubiegać się także o środki unijne na finansowanie działalności fundacji.

(Redakcja)



Pomysł zagospodarowania terenu tzw. „Zakątka Lotniczego” mieszczącego się w najbliższym otoczeniu hangaru na osiedlu mieszkaniowym Lotnisko

Dworzec Lotniczy Grudziądz!

Starsi grudziądzanie pamiętają doskonale tętniący życiem dworzec kolejowy. Prawdziwe tłumy ludzi, kolejki przy kilku kasach biletowych, na dole bar, a na antresoli obok siebie restauracja i kawiarnia. Do tego sporo pociągów w rozkładzie jazdy. Stety, czy niestety, ale te czasy się skończyły, nasz dworzec zrobił się dość wymarły i – co tu mówić – mocno podupadł na swojej urodzie. A przecież to wizytówka naszego miasta.

W związku z tym Lotniczy Grudziądz zaproponował ratuszowi, aby... dodać dworcowi skrzydeł!

Czego by nie mówić, Lotniczy Grudziądz na skrzydłach zna się, jak nikt inny w okolicy. Na kolejnictwie może trochę mniej, ale nasz zapał i doświadczenie wystarczą, żeby uskrzydlić wielki i atrakcyjny obiekt, którego lata świetności minęły co najmniej jakieś trzy dekady temu.

Polskie Koleje Państwowe postanowiły grudziądzki dworzec zburzyć i postawić w jego miejsce dużo mniejszy, modułowy budynek, który zapewne byłby tańszy i łatwiejszy w utrzymaniu, ale splendoru by miastu nie dodawał.

O sprawie dowiedział się wojewódzki konserwator zabytków. Popatrzył na bryłę dworca okiem fachowca i orzekł, że to wartościowy przykład modernistycznej architektury końca lat 50. stworzony przez architekta Zbigniewa Czekanowskiego i konstruktora inżyniera Konrada Kubińskiego. Konserwator wpisał więc budynek na listę zabytków i tym samym uniemożliwił jego rozbiórkę.

Ale co dalej? Na to pytanie musieli odpowiedzieć wspólnie: właściciel, czyli Polskie Koleje Państwowe oraz właściciel, czyli miasto Grudziądz. Właścicielowi zależy na świętym spokoju, a miastu na wizerunku i prestiżowym charakterze dworcowego budynku. I właśnie w tym miejscu pojawił się Lotniczy Grudziądz.

Dla naszego środowiska było jasne, że skoro trzeba czymś wypełnić pustą przestrzeń wiel-

kiego budynku, najlepiej będzie to zrobić przy pomocy wszelkiej maści statków powietrznych. Naszą misją jest konsekwentne przypominanie grudziądzanom, i nie tylko im o lotniczych tradycjach naszego miasta. Grudziądz jest nie mniej lotniczy niż ułański. Nie mniej skrzydlaty, niż podkuty. Właśnie dlatego wizytówką w miejscu, które wita przyjezdnych i powracających może być akcent lotniczy.

Stąd zrodził się pomysł na aranżację dworcowego budynku z wykorzystaniem samo-



lotów i szybowców. Po planowanym na 2023 rok remoncie pod sufitem dworcowego holu zawisną statki powietrzne. Niektóre skrzydlate maszyny staną twardo na dworcowym gruncie. Na antresoli swoją siedzibę znajdzie Lotniczy Grudziądz, modelarnia lotnicza oraz lotnicze wydawnictwo.

Oczywiście dworcowy obiekt nie utraci swojego zasadniczego charakteru. Trzeba jednak czymś wypełnić pustkę powstałą w wyniku zmian, które są niczym innym, jak znakiem czasu. Na świecie wiele dworców zostało przerobionych na mini ogrody botaniczne, my - dzięki zaakceptowaniu tego pomysłu przez władze miasta - postawiliśmy na tradycję lotniczą. Mamy nadzieję i ambicję stworzenia miejsca na tyle wyjątkowego, by warto było przyjechać do Grudziądza już dla urody samego dworca. Efekt będziemy mogli podziwiać już za trzy lata!

(Szymon Gurbin)



Fotografie budynku i wnętrza dworca w Grudziądzu - stan obecny



Podniebne marzenia

Śniady, o kruczo-czarnych włosach i zarostcie, mający urodę południowca Dariusz Dembek jest studentem 4 roku Politechniki Gdańskiej, w ostatnich Krajowych Mistrzostwach Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka - Mistrzostwa Polski Północnej, które odbyły się w Liliach Kątach zdobył 4 miejsce.

- Od jak dawna Pan lata?

- Lotnictwem interesowałem się zawsze, latanie zacząłem w wieku 16 lat (od 1989) roku w Liliach Kątach, gdzie trenuję do tej pory.

- Czy może Pan poszczycić się osiągnięciami uzyskanymi w przelocie tego okresu?

- W 1993 roku w Okręgowych Zawodach Szybowcowych w Liliach Kątach zająłem 4 miejsce, w 1994 zdobyłem Złotą Odznakę Szybowcową (warunkiem jej uzyskania był lot trwający 5 godzin, przelot odległościowy na 300 km i przewyższenie 3000 m). W tych zawodach zdobyłem jednocześnie diament za przelot 300 km po trójkącie. W 1995 roku otrzymałem również diament za przelot odległościowy 500 km.

- Czy osiągnięcie 4 miejsca w Mistrzostwach Szybowcowych w tym roku było trudne?

- Żeby osiągnąć dobry wynik trzeba było mieć dużo szczęścia, ponieważ ze względu na brak pogody (opady, słabe nasłonecznienie) brakowało możliwości aby wykazać się umiejętnościami. Wszyscy zawodnicy startowali na szybowcach klasy standard. W moim przypadku był to Janitar 3 Standard. Zawodnicy startowali w 4 konkurencjach: przelotowy

na odległość w tej samej klasie. Za wykonanie zadania w pierwszej konkurencji zawodnik mógł uzyskać maksymalnie 1000 pkt. W przydzielone punkty uwzględniano: trasę, prędkość, ewentualnie odległość, jeśli zawodnik nie doleciał do meły. Dodatkowo cały wynik mnoży się przez



współczynnik dnia. Jeżeli pilot popełni jakiś błąd bierze się to pod uwagę w punktacji. Popiełem taki błąd przy fotografowaniu punktu zwrotnego - w pierwszej konkurencji i tym samym straciłem szansę na uzyskanie 3 miejsca. Punkty karne uzyskuje się także za niebezpieczne manewry. W ostatniej punktacji po 4 konkurencjach uzyskałem 1779 pkt. (1 miejsce 2113).

- Jakże będą następne starty?

- W tej chwili trenuję i przygotowuję się do startów w Mistrzostwach Polski Juniorów w Lesznie Wielkopolskim. Liczę na zajęcie miejsca chociażby w pierwszej 10. Planowałem start w Krajowych Zawodach Szybowcowych w Ostrowie Wielkopolskim, które odbędą

się za tydzień. Lecz musiałem z nich zrezygnować ze względu na brak funduszy.

- Czy jest Pan zadowolony z osiągniętego wyniku?

- Uważam, że mogę być zadowolony. Po raz pierwszy startowałem na Janitarze a jest to szybowiec trudny w pilotażu, w pewnych

gorzej (niekorzystne warunki atmosferyczne, sąpiędzwo lotniska pasażerskiego Rembichow). Poza tym we własnym klubie lepiej można zorganizować latanie, loty każdą wolną chwilę, gdy tylko jest pogoda, spędzam tutaj.

- Marzenia?

- Chciałbym zrobić licencję pilota zawodowego, ale trudna do pokonania są warunki materialne. Mam licencję pilota samolotowego turystycznego oraz uprawnienie do akrobacji podstawowej. Moim marzeniem jest udział w Mistrzostwach Polski Akrobacji Samolotowej. Warunkiem udziału jest jednak uzyskanie uprawnień do wykonywania minimum akrobacji średniej. Sprawy finansowe znowu rozbiły się o finansy. Godzina lotu na samolocie kosztuje 180 zł. Aby przynajmniej mi uprawnień musiałbym zaliczyć jeszcze 10 godzin.

- Na twarz młodego sympatyka zawodnika przebiega się pasja i fascynacja tym co robi. Kojarzy się z marzycielskim Ikarem. Szkoda gdyby marzeń nie udało Mu się zamienić w rzeczywistość. Może znajdzie się ktoś kto oglądając i podziwiając szybujące w chmurach „podniebne ptaki” pomoże Darkowi przekroczyć próg finansowy, tym samym da mu szansę na kolejne osiągnięcia?

MON

MARZENIA SIĘ SPEŁNIAJĄ Wywiad z Dariuszem DEMBKIEM

Darek Dembek: Wtedy to było marzenie „ściętej głowy”, chyba sam w to nie wierzyłem.

Jak doszedłeś do miejsca, w którym teraz jesteś? Przygodę z lotnictwem zacząłem w wieku 16 lat od szkolenia szybowcowego w Aeroklubie Grudziądzkim, który był częścią Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Po przemianach ustrojowych zawalił się ówczesny system funkcjonowania Aeroklubu i dla wielu takich jak ja, latanie stało się nieosiągalne. Miałem szczęście, że trafiłem do Aeroklubu, w którym skupiła się grupa zapaleńców i pasjonatów skupionych na tym, żeby latać mimo wszystko. Dzięki temu, pomimo braków finansowych, mogłem się wyszkolić pracując w Aeroklubie. Okazało się, że wystarczy po prostu tam być. W ten sposób wykorzystywałem okazje, żeby latać albo w zamian za odpracowanie czegoś, albo „załapując” się na loty, które musiały być wykonane. Przy okazji realizowałem jakiś element z programu szkolenia. Dużą rolę odegrali w tym ówcześni instruktorzy wspierając tych, którym na tym zależało. Tak zrobiłem licencję pilota szybowcowego i pilota samolotowego turystycznego (PPL). W międzyczasie zostałem w Aeroklubie mechanikiem szybowcowym, operatorem wyciągarki, kierowcą, pomocnikiem na zawodach, stróżem nocnym, palaczem, szklarzem, malarzem... a na końcu instruktorem. Po zakończeniu studiów zostałem zatrudniony na stanowisku instruktora szybowcowego i mechanika. Wówczas pracę układaliśmy tak, żeby organizować jak największą liczbę różnorodnych szkoleń, w których brali udział piloci z całej Polski i przy okazji sam wyszkoliłem się do licencji zawodowej, zrobiłem uprawnienia instruktora samolotowego, IFR, MEP(L) i pilota balonowego. Wszystkie moje szkolenia były możliwe dzięki temu, że podchodząc solidnie do organizowania latania skupiliśmy w Aeroklubie wielu życzli-

Jest 26 lipca 1996 roku. Gazecie Grudziądzkiej udziela wywiadu „śniady o kruczo-czarnych włosach i zarostcie, mający urodę południowca Dariusz Dembek”, student Politechniki Gdańskiej. Autorce wywiadu „kojarzy się z marzycielskim Ikarem”, który ma przed sobą jeden cel - zdobyć licencję pilota zawodowego. Marzenie to, w tamtym momencie było trudne do zrealizowania dla młodego pilota - głównie z powodów finansowych.

Red.: Darku, jesteś dziś w zupełnie innym miejscu. Licencja liniowa od 15 lat, kapitan SAAB-340 i ATR-72, instruktor na obu typach, Szef Pilotów w firmie Sprint Air. 11000 godzin w powietrzu. Wtedy marzyłeś tylko o licencji zawodowej czy jednak na horyzoncie marzeń była praca pilota liniowego?

Od lewej: Paweł Kłaczyński, Dariusz Dembek, Joanna Biedermann, Waldemar Wingralek i Przemysław Tomczak na lotnisku aeroklubu ok. 1990 r.



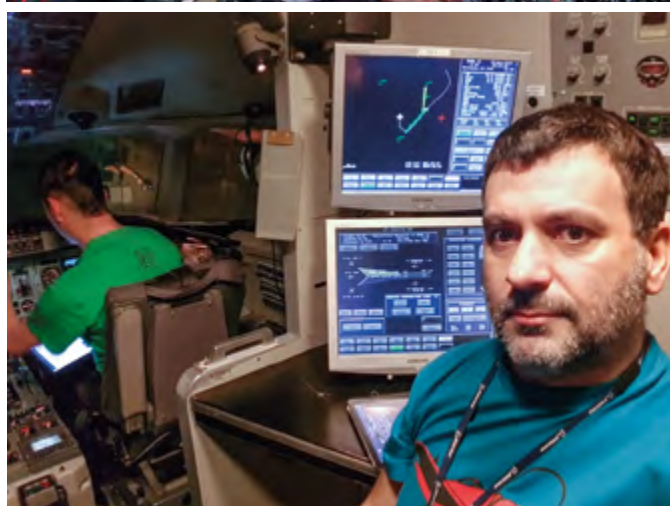
Dariusz Dembek jako instruktor na samolocie Zlin 526 f szkolący Jakuba Jankowiaka (2005 r.)



Szybowcowe Mistrzostwa Polski MP CLUB 2019 Lisie Kąty



Za sterami SAAB 340 (2008 r.)



Na stanowisku instruktora w symulatorze SAAB 340 w Sztokholmie - rok 2018



Za sterami ATR 72, po starcie z Teneryfy, w tle wulkan Teide (2016 r.)

wych i zaangażowanych ludzi. Niektórzy z nich udostępniali Aeroklubowi (na korzystnych warunkach) swoje prywatne samoloty, na których mogliśmy robić uprawnienia do lotów IFR i na samoloty wielosilnikowe. W 2005, kiedy zaczął się boom w liniach lotniczych i zatrudniłem się do pracy w SkyExpres (Obecnie SprintAir) dzięki ... choremu koniowi - ale o tym, innym razem.

Wtedy dostać się do pracy w liniach lotniczych było bardzo trudno.

Tak, największą trudnością wówczas był egzamin teoretyczny na licencję liniową - jako warunek konieczny do szkolenia na ciężkim samolocie. Była to nowość obarczona wieloma utrudnieniami. Kolejne lata to wielkie otwarcie rynku pracy dla pilota.

Nie zaniechałeś latania na „małych” samolotach. Jesteś też egzaminatorem LKE (Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej przy Urzędzie Lotnictwa Cywilnego). Co Cię przyciąga do tzw. „małego lotnictwa”?

Latanie „w rękach”. Nie da się podtrzymać skutecznie wszystkich nawyków pilotażowych latając jedynie na „dużym samolocie” i głównie z włączonym autopilotem, ale przede wszystkim lubię spędzać czas w Aeroklubie.

Sport szybowcowy także przeszedł wielką przemianę od momentu, kiedy jako 16-to latek trafiłeś na szkolenie do Lisich Kątów.

Szybowce są w zasadzie takie same. Kolosalnie zmieniło się ich wyposażenie: systemy nawigacyjne, rejestratory lotu. Kiedyś tego nie było. Lataliśmy z mapą, a przelot był rejestrowany na zdjęciach. Sam manewr robienia fotografii na punkcie zwrotnym, jeśli był zrobiony nieumiejętnie, mógł wpłynąć na wynik w konkurencji.

Wciąż bierzesz udział w zawodach szybowcowych. To Twoja największa pasja? Co Cię najbardziej pociąga w szybownictwie? W sumie, to sam nie wiem. Jest w tym połączenie techniki, fizyki, filozofii przyrody, loterii. Lot szybowcem, zwłaszcza długi przelot, zawsze jest przygodą.

To tak na koniec - szybowiec czy jednak samolot?

Oba! I jeszcze balon.

**Rozmawiała:
Agnieszka
Gibalska-Dembek**



Biało-czerwone Iskry w czasie uroczystości otwarcia wystawy



15 lipca 2020



Zaproszeni przez Dyrektora Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, Pana Pawła Pawłowskiego uczestniczyliśmy tego dnia w wernisażu wystawy „Skrzydła na fali”. Wystawa została otwarta z okazji stulecia Polskiego Lotnictwa Morskiego.

15 lipca 1920 r. na wodnosamolocie typu Friedrichshaffen FF-33 H, złożonym z części kilku wraków znalezionych w byłej niemieckiej bazie Seefliegerstation Puztzig, chor. pil. Andrzej Zubrzycki wykonał pierwszy lot samolotem z polskiej Bazy Lotnictwa Morskiego w Pucku.

Tak rozpoczęła się stuletnia historia polskiego lotnictwa morskiego, którego utworzenie miało ścisły związek z odzyskaniem przez Polskę niepodległości i symbolicznym powrotem Polski nad Bałtyk 10 lutego 1920 roku. Od tego czasu lotnictwo morskie stanowi integralną część morskiego rodzaju sił zbrojnych, specjalizując się w morskich operacjach lotniczych.

Na ekspozycji zaprezentowane zostały muzealia, materiały archiwalne, fotografie, modele, prace artystyczne ze zbiorów: Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, Muzeum Morskiego Dy-



Widok hangaru dęblńskiego muzeum, w którym odbywała się uroczystość



Grudziądzka grupa przed hangarem w Dęblinie. Od lewej: Zbigniew Kościński, Beata Kulpińska-Gurbin, Jakub Kulpiński, Szymon Gurbin i Hanna Gołuńska

wizjonu Lotniczego w Pucku, Muzeum Obrony Wybrzeża w Helu, Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, Muzeum Ziemi Puckiej, Muzeum 303 im. płk pil Jana Zumbacha, Fundacji Lotniczy Lublin, Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego, Jarosława Wróbla, Pawła Mierzwy, Sławka Hesji Krajniewskiego, Bartosza Bery, st. chor. sztab. mar. Arkadiusza Dwulatka (Combat Camera), Jarosława Ciślaka, Wacława Hołysia, Miłosza Rusieckiego, Gdyńskiej Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej, 43

Bazy Lotnictwa Morskiego i 44 Bazy Lotnictwa Morskiego.

Program wernisażu obejmował:

- wprowadzenie do wystawy, które wygłosił – Paweł Pawłowski
- wystąpienia:
 - Od hydroplanów do wiatraków nad Bałtykiem - prof. nadzw. dr hab. Andrzej Olejko
 - Lotnictwo morskie po II wojnie światowej - ppłk dr inż. Andrzej Truskowski
- prezentację makiety lotniska Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku z 1939r. w skali 1:150.
- spotkanie autorskie z twórcami i wydawcami publikacji: 100 lat morskich skrzydeł Polski, 100 lat polskiego lotnictwa morskiego, Zaczęło się w Pucku - Stanisław Januszewski, Andrzej Olejko, Ireneusz Makowski, Mariusz Konarski, Krzysztof Kirschenstein, Jarosław Wróbel i Marcin Braszak.

Autorami scenariusza wystawy byli Paweł Pawłowski, Jacek Zagożdżon i dr Roman Kozłowski przy współpracy merytorycznej prof. nadzw. dr hab. Andrzej Olejko, a projekty graficzne stworzyli Robert Gretzyngier oraz Malwina Markiewicz.

Chcielibyśmy bardzo serdecznie podziękować Panu Dyrektorowi Pawłowi Pawłowskiemu za zaproszenie i przyjęcie nas z pełnymi honorami na tej szczególnej uroczystości.

(Andrzej Maciejewski)



Grudziądzka delegacja w komplecie



Podpisanie porozumienia pomiędzy Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie a Stowarzyszeniem Historycznym Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku



Wymiana upominków. Od lewej: wiceprezydent Grudziądzki Szymon Gurbin, prezes Zbigniew Kościński i dyrektor muzeum Paweł Pawłowski



Prezentacja makiety lotniska Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku





Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie

2011 - 2021 10 lat na straży historii i kultury

Najważniejsze etapy dziejów polskich skrzydeł prezentuje wystawa główna HISTORIA POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO. Ekspozycja ułożona chronologicznie przedstawia archiwalia, pamiątki, uzbrojenie, umundurowanie i wyposażenie polskich Sił Powietrznych. Wystawa plenerowa to ponad 80 samolotów i śmigłowców. Warto obejrzeć: Sztandar Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, makietę lotniska w Dęblinie z 1939 r., rekonstrukcję domku pilotów z Bitwy o Anglię, jedyny egzemplarz śmigłowca Mi-6A.



Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie to państwowa instytucja kultury, której organizatorem jest Ministerstwo Obrony Narodowej. Misją placówki jest upowszechnianie wartości historycznych związanych z dziejami oręża polskiego, w szczególności z historią i tradycją sił powietrznych, broni przeciwlotniczej, popularyzacja wiedzy o polskiej historii wojskowości oraz promowanie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie

08-530 Dęblin
ul. Lotników Polskich 1



+48 261 519 462
www.muzeumsp.pl

BĄDŹ BARDZIEJ OBYWATELSKI!



Inicjatywa Lokalna Grudziądz

Kontakt:
Urząd Miejski
Miejski w Grudziądzu
Wydział Komunikacji Społecznej
tel. 56 45 10 462
e-mail: kos@um.grudziadz.pl

PROMOCJA ~~25.500 zł~~
NA PPL! 23.250 zł



AEROKLUB
NADWIŚLAŃSKI
LOTNISKO LISIE KĄTY

KONTAKT: 536 204 523 506 548 759





1 - 9 sierpnia 2020

Latanie sportowe wraca na polskie niebo! Aeroklub Polski znosi zakaz organizacji imprez sportowych i Aeroklub Nadwiślański może zorganizować OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE IM. SZCZEPANA GRZESZCZYKA w klasie Klub A i B.

Zawody zaplanowano i przeprowadzono na lotnisku w Lisich Kątach w dniach od 01.08. do 09.08.2020 r.



Do kierowania zawodami zatrudniono następujące osoby:

Dyrektor Zawodów: Monika Celmer,
Kierownik Sportowy: Krzysztof Herczyński,
Kierownik Lotów: Bartosz Staszak,
Kierownik Techniczny: Wojciech Średniawa,
Sędzia Główny: Zbigniew Meller,
Sędzia Rezerwowi: Paweł Krzywicki,
Obsługa Meteorologiczna: Zbigniew Siwik,
Kierownik Administracyjny: Dorota Fischer,
Komisarz Sportowy: Sebastian Stępak.

Do udziału zakwalifikowano maksymalną możliwą ilość - 50 zawodników w klasie Klub A. W klasie Klub B startowało 15 zawodników. Głód latania spowodowany brakiem możliwości wykonywania lotów sportowych wynikającym z pandemii COVID-19 był wyraźnie widoczny. Organizator musiał odmówić sporej grupie chętnych do zmagania w zawodach szybowników.

Na zawodach szybowcowych organizowanych zgodnie z regulaminem FAI i Aeroklubu Polskiego rozgrywane są obecnie dwa rodzaje konkurencji:

1. Konkurencja prędkościowa (Racing task). Lot odbywa się po wyznaczonej trasie z punktami zwrotnymi (jednym lub kilkoma). Odlot na trasę zaczyna się po przecięciu wyznaczonej linii startu. Zaliczenie punktu zwrotnego polega na znalezieniu się szybowca w sektorze, który najczęściej stanowi koło o promieniu 500 metrów wyznaczone na punkcie zwrotnym trasy i ustawiony symetrycznie sektor 90 stopni na punkcie zwrotnym o promieniu 5 -10 kilometrów. Wygrywa zawodnik, który prawidłowo zaliczy linię startu, wszystkie wyznaczone punkty zwrotne i powróci na lotnisko przecinając linię mety, uzyskując przy tym najkrótszy czas oblotu czyli najlepszą prędkość na wyznaczonej trasie.



Od lewej: Artur Łończuk, Andrzej Ratkowski, Wojtek Postek i Adam Anzulewicz na starcie



Dwa lotnicze pokolenia Józef i Krzysztof Herczyńscy, a w szybowcu Zbigniew Lutowski z Aeroklubu Bydgoskiego

2. Konkurencja obszarowa (Assigned Area Task). Lot odbywa się po trasie z obowiązkowymi do zaliczenia obszarami wytyczonymi przez punkt zwrotny trasy i określenie promienia obszaru (od 500 metrów do kilkudziesięciu kilometrów). W oblocie konkurencji obszarowej należy prawidłowo przeciąć linię startu, zaliczyć wszystkie wyznaczone obszary i przeciąć linię mety. Organizator podaje również minimalny czas oblotu trasy. W tym właśnie czasie zawodnik stara się wybrać najbardziej optymalną trasę. Możliwości ma wiele ponieważ obszary na punktach zwrotnych są duże. Można tylko „zahaczyć” daną strefę lub polecieć kilkadziesiąt kilometrów w jej głąb.

W przypadku obu typów konkurencji, jeśli wszyscy zawodnicy wylądują w terenie przygodnym, wygrywa ten, który pokona największy dystans.

Skąd Sędzia ma informacje o trasie przelotu zawodnika? Każdy pilot jest zobowiązany do posiadania minimum jednego urządzenia GPS (logger IGC) zatwierdzonego przez FAI do zapisu trasy przelotu. Sędzia po odczytaniu danych dokładnie widzi cały przebieg lotu. Jest w stanie określić naruszenie ograniczeń wysokości, wlot w niedozwolone części przestrzeni powietrznej, a przede wszystkim potwierdzić zaliczenie punktów zwrotnych wyznaczonej trasy.

Pierwszą konkurencję rozegrano 1 sierpnia. Był to przelot po trasie wieloboku o długości 304 kilometrów. W klasie Klub A wygrał Zbigniew Górecki z Aeroklubu Łódzkiego przed Janem Lidke z Aeroklubu Częstochowskiego. Trzecie i czwarte miejsce zajęli piloci naszego aeroklubu Tomasz Hornik i Kinga Tchorz. W klasie Klub B rozegrano przelot po trasie wieloboku 221 kilometrów. Wygrał Mirosław Izydorczak z Aeroklubu Warszawskiego przed Norbertem Kiepuskim i Martinem Przybyszem – obaj z naszego aeroklubu!

Obie trasy były wyznaczone nad Borami Tucholskimi. Ten rejon jest szczególnie lubiany przez szybowników ze względu na rewelacyjne warunki



Szybowce na trasie konkurencji nad Borami Tucholskimi



Norbert Kiepuski w szybowcu, obok Monika Celmer dyrektor Aeroklubu Nadwiślańskiego z synem Marcinem i córką Magdaleną (w brzuszku) oraz Małgorzata Piechowicz



termiczne, ale budzi też respekt ze względu na małą ilość terenu przydatnego do lądowania w terenie przygodnym - jeśli pogoda nie pozwoli na dalsze kontynuowanie przelotu. Tego dnia warunki termiczne nad Borami Tucholskimi były dobre, choć na północnym wschodzie widoczne było pełne zachmurzenie i cumulusy w niektórych częściach trasy rozlewały się gasząc wznoszenia termiczne.

2 sierpnia konkurencja została rozegrana tylko w klasie Klub A. Był to przelot obszary z czasem oblotu 2 godziny. Wygrał Krzysztof Sobiecki z Aeroklubu Bydgoskiego, uzyskując prędkość 104,38 km/h, za nim był pilot Aeroklubu Nadwiślańskiego Andrzej Ogonowski, a trzeci Łukasz Kornacki z Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej. Głównym powodem, dla którego tylko klasa Klub A poleciała na trasę była późna godzina powstania odpowiednich warunków termicznych. Zawodnicy odmeldowywali się na trasę pomiędzy godziną 14.40 a 15.15. Gdyby klasa Klub B odchodziła na trasę byłoby to między godziną 15 a 16 i powrót na lotnisko w Łisich Kątach mógłby być problematyczny.

Następnie, z pogodą sprzyjającą szybownictwu trzeba było czekać do 5 sierpnia. Wtedy to rozegrano w klasie Klub A przelot prędkościowy o długości trasy 314 kilometrów. Wygrał Jakub Barszcz z Aeroklubu Orląt przed Łukaszem Kornackim i Kamilem Wójcikiem z Aeroklubu Włocławskiego. W klasie Klub B ponownie wygrał Mirosław Izydorcak przed Norbertem Kiepuskim i Wojciechem Postkiem z Aeroklubu Nadwiślańskiego. Znow nasz Kierownik Sportowy Krzysztof „Jamaj” Herczyński zaufał Borom Tucholskim i się nie pomylił. Nie była to jednak przysłówowa „bułka z masłem” - ponad dziesięciu pilotów nie ukończyło trasy, lądując w terenie przygodnym zaledwie kilka kilometrów przed metą.

Już następnego dnia piloci mieli szansę na ponowne sprawdzenie swoich umiejętności. Rozegrano konkurencje obszarowe - w klasie Klub A z czasem oblotu 2 godziny 20 minut, a w klasie Klub B czas oblotu został wyznaczony na 2 godziny. W Klubach A, triumfował Jakub Barszcz przed Andrzejem Szczerbą i Tomaszem Hornikiem. Jakub uzyskał prędkość oblotu 81.1 km/h. W Klubach B ponownie wygrał Mirosław Izydorcak przed Tomaszem Kurowskim z Aeroklubu Krakowskiego i naszym Wojciechem Postkiem. Była to chyba najtrud-



Piloci holujący mieli dużo pracy w czasie startów do konkurencji



Od lewej: Filip Durda, Martin Przybysz i Tomasz Kurowski z ojcem



Małgorzata Naróć - w tych zawodach jeszcze poza konkursem



niejsza konkurencja

w tych zawodów. Szybownicy polecili nad Bory Tucholskie, nad którymi nie powstawały chmury cumulus – przydatne przy poszukiwaniu kominów termicznych. W takim przypadku piloci szukają noszeń obserwując ziemię i wyszukując odpowiednich do powstania kominu termicznego różnic terenowych. Obserwują też ptaki

Martin Przybysz z Aeroklubu Nadwiślańskiego



Karol Staryszak latający poza konkursem - tuż po lądowaniu w Lisich Kątach

w locie, które również korzystają z prądów wznoszących. Wypatrują innych szybowców, które już znalazły noszenia. Taka sytuacja powoduje, że zawodnicy często lecą w peletonie co może skutkować niebezpiecznym zbliżeniem, a w konsekwencji nawet zderzeniem szybowców. W tym dniu, w końcówce trasy doszło do takiego zdarzenia. Na szczęście obaj piloci bezpiecznie wylądowali, jed-

nak ich szybowce nie nadawały się już do dalszego udziału w zawodach.

Następny dzień zawodów i następna konkurencja! 7 sierpnia rozegrano przelot prędkościowy. Dla klasy Klub A był to wielobok o długości 217 kilometrów. Wygrali ex aequo Marek Herbreder z Aeroklubu Warszawskiego z Grudziądzaninem Andrzejem Ogonowskim. Tylko nieznacznie wyprzedzili Tomasza Hornika, który zajął 3 miejsce. W klasie Klub B Mirosław Izydorczak nie zamierzał oddać zwycięstwa w konkurencji... Wyprzedził Wojciecha Postka i Tomasza Okonia z Aeroklubu Ziemi Zamojskiej. Mimo ograniczonej widzialności - występowało lekkie zmętnienie powietrza, pogoda zgotowała szybownikom wspaniałą „jazdę” pod szlakami chmur cumulus. Można było bez nabierania wysokości w kominach termicznych lecieć z dużą prędkością bez utraty wysokości, szczególnie we wschodniej części trasy. Pojezierze Brodnickie przypominało nam, że nie tylko Bory Tucholskie lubią szybowników.

Ostatni dzień zawodów. Pogoda nie zawiodła i umożliwiła wykonanie przelotu 401 kilometrów w klasie Klub A i 305 kilometrów w klasie Klub B. w Klubach A wygrał Juliusz Pieniążek z Aeroklubu Podhalańskiego uzyskując prędkość 119, 78 km/h, druga była Kinga Tchorz a trzeci Artur Łończuk - oboje z Aeroklubu Nadwiślańskiego. W Klubach B „tradycyjnie” wygrał Mirosław Izydorczak przed Tomaszem i Michałem Okoniami z Aeroklubu Ziemi Zamojskiej. Uzyskane prędkości świadczą o wspaniałej pogodzie dla latania szybowcowego, ale też wysokich umiejętnościach zawodników, którzy przyjechali do Lisich Kątów walczyć o zwycięstwo.

Zawody dobiegły końca. Ostatecznie w klasie Klub A wygrał Zbigniew Górecki z Aeroklubu Łódzkiego, drugie miejsce zajął Jakub Barszcz z Aeroklubu Orląt a trzecie Łukasz Kornacki z Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej. Najlepszy pilot Aeroklubu Nadwiślańskiego - Andrzej Ogonowski - zajął piąte miejsce. W klasie Klub B zwyciężył utytułowany szybownik z Warszawy, uczestnik Szybowcowych Mistrzostw Świata, członek Szybowcowej Kadry Narodowej Mirosław Izydorczak, który latał na dwumiejscowym szybowcu Aeroklubu Nadwiślańskiego Twin Astir - zwanego w Lisich Kątach TirAstir ze względu na swoją masę, wielkość i własności pilotażowe. Drugie miejsce zajął Tomasz Kurowski z Aeroklubu Krakowskiego, a trzecie Wojciech Postek z Aeroklubu Nadwiślańskiego na szybowcu PW-5 naszego aeroklubu. Człowiek grudziądzcy piloci w poszczególnych klasach Andrzej Ogonowski w klasie Klub A i Wojciech Postek w klasie Klub B z inicjatywy Fundacji Lotniczy Grudziądz otrzymali pamiątkowe dyplomy i album wydany z okazji 100 lecia lotnictwa polskiego na Ziemi grudziądzkiej.

Najlepsi młodzi grudziądzcy zawodnicy, utalentowane pokolenie szybowników: Kinga Tchorz, Tomasz Hornik i Artur Łończuk mieli sportowego pecha. W trzeciej konkurencji, lecąc zespołowo, wylądowali w terenie przygodnym po niewiel-



Zabiegana obsługa



Darek Dembek w szybowcu mini Nimbus



Artur Łończuk (Aeroklub Nadwiślański) w szybowcu Jantar Std. 2

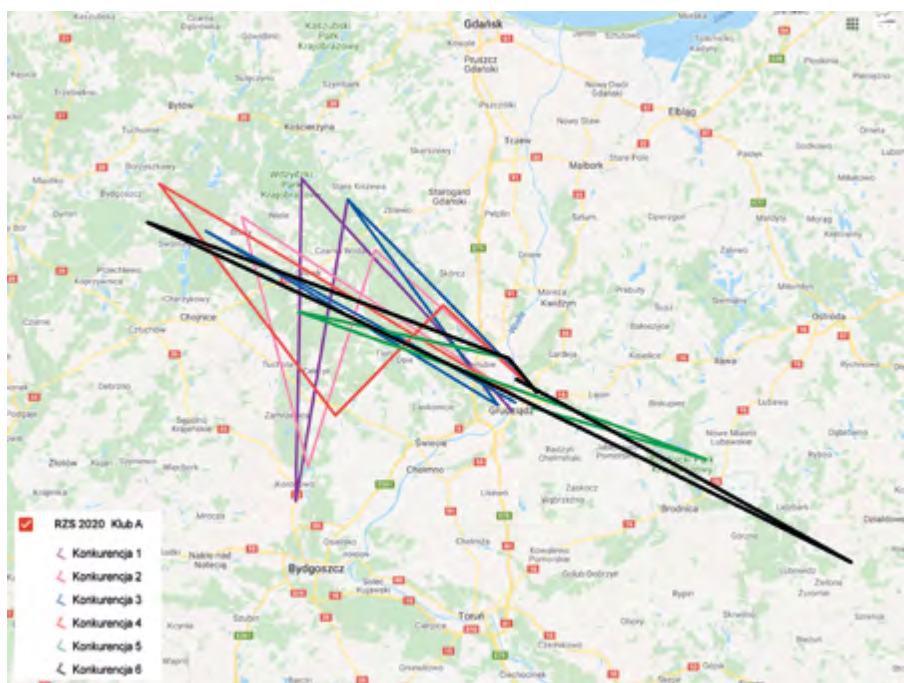


Piotr Góreczny (Aeroklub Nadwiślański) w szybowcu DG 101 G

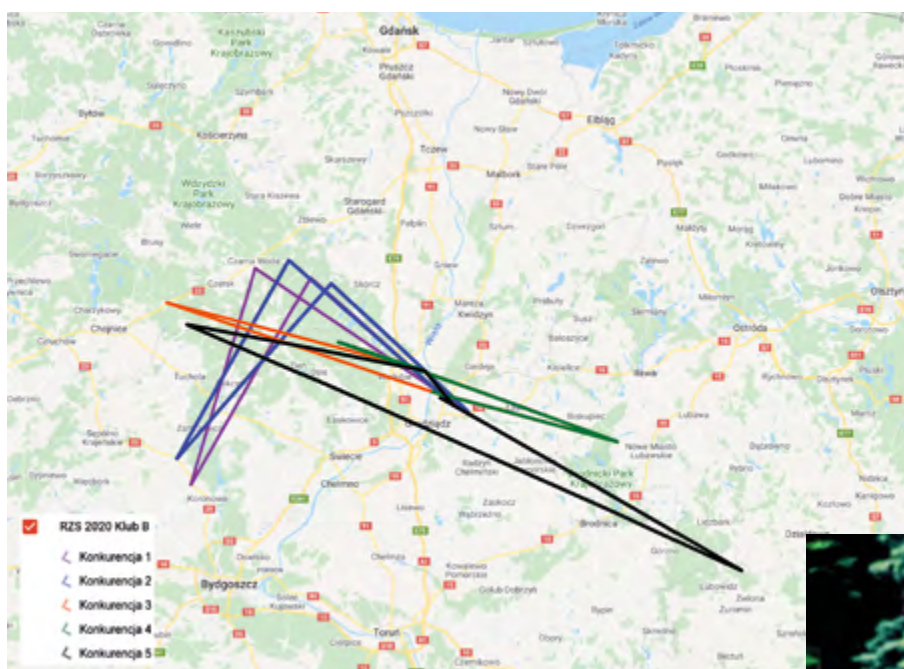


Adam Anzulewicz (Aeroklub Nadwiślański) przy szybowcu Astir CS





Trasy konkurencji Klub A naniesione na wspólną mapę



Trasy konkurencji Klub B naniesione na wspólną mapę



Od lewej: Wiktor Czubski, Kinga Tchorz, Tomasz Hornik, Juliusz Pieniążek, Filip Durda i Kierownik Lotów Bartosz Staszak

Wojciech Postek (Aeroklub Nadwiślański)
w szybowcu PW5



kim błędzie taktycznym, tracąc szansę na dobry wynik w kończących się zawodach. Kolejna nauka i następne doświadczenie, które zapewne będzie procentowało w następnej imprezie.

Po raz kolejny Aeroklub Nadwiślański zorganizował udaną imprezę sportową. Aeroklub i nasze lotnisko w Lisich Kątach jest miejscem, gdzie można organizować zawody szybowcowe najwyższej rangi. Mam nadzieję, że już niedługo nad Grudziądzem będą mogli się ścigać najlepsi szybowcnicy z Europy i Świata.

(Andrzej Ogonowski)



Marcel Bułka z szybowcem Junior



Chronometrażyci: Dorota Fischer i Dariusz Leszkiewicz

TVP Bydgoszcz realizowała w Grudziądzu program na temat zawodów i sportu balonowego. Fundacja Lotniczy Grudziądz i Grudziądzki Klub Balonowy zorganizowały dla ekipy telewizyjnej specjalny pokaz i udzieliły odpowiednich informacji na tematy lotnicze. Ekipa telewizyjna miała okazję zapoznać się z czynnościami związanymi z wykonaniem lotu balonem. Obejrzeliby więc wybór i przyjazd na miejsce startu, wypakowanie balonu, jego montaż i postawienie. Mieli możliwość śledzić start i lot balonem, z najlepszego możliwego miejsca - wnętrza kosza. Miejsce startu zostało dobrane przez naszego pilota Jacka Lewandowskiego w taki sposób, aby redaktorzy mieli możliwość obejrzenia Grudziądza z różnej wysokości i w miarę możliwości jego największy obszar. Śledziliśmy z aparatem fotograficznym tę nietypową akcję, ale my - tylko z poziomu ziemi.

Wielu mieszkańców obserwowało lot z ulic, ogrodów, czy swoich balkonów.

Pomyślne wiatry zaprowadziły nasz aerostat na stadion przy ulicy Słowackiego. Tam nastąpiło precyzyjne i delikatne lądowanie w wykonaniu doświadczono-



Pokaz przygotowania balonu do lotu



... i tuż po starcie z nadwiślańskich błoni

nego pilota balonu.

Zespół TV miał jeszcze okazję przyjrzeć się demontażowi balonu, jego spakowaniu i ponownemu umieszczeniu w specjalnej

przyczepie, w której przechowuje się go pomiędzy lotami. Mamy nadzieję że ten przelot przyczyni się do popularyzacji sportu balonowego, a wyczerpujące wyjaśnienia Jacka Lewandowskiego uzupełnią wiedzę pracowników TV Bydgoszcz, która objęła patronat medialny nad Grudziądzkimi Zawodami Balonowymi. Odbędą się one na początku października br.

(Redakcja)



Krótki-wywiad z Szymonem Gurbinem - miłośnikiem baloniarstwa, chwilę przed startem

26 września 2020 r. zostałem zaproszony jako przedstawiciel Fundacji Lotniczy Grudziądz na nagranie programu z cyklu „Było, nie minęło... kronika zwiadowców historii” autorstwa redaktora Adama Sikorskiego z TVP. Odcinek będzie miał tytuł „Ostatni lot porucznika Urbana” i zostanie wyemitowany na kanale TVP Historia.

Pomysłodawcą tego programu był Tomasz Piwowarski, historyk z Gruty oraz wójt gminy Gruta. Cel działań - to poszukiwanie wykrywaczami metali szczątków samolotu PZL 11c pilota ppor. Władysława Urbana, który został zestrzelony przez wroga w Rogóźnie 2 września 1939 roku i tamże zginął.

Razem z płk Florianem Laskowskim oraz kpr. Benedyktem Mielczyńskim służyli w 141

eskadrze myśliwskiej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. 2 września 1939 wylecieli z lotniska polowego w Markowie i niestety cała trójka zginęła w pobliżu Grudziądza.

Podczas poszukiwań udało się odnaleźć wiele części samolotu oraz wyposażenia indywidualnego lotnika, m.in. element ze słuchawek, co potwierdzałoby bliskie położenie miejsca śmierci pilota.

Po wojnie ciało lotnika przeniesiono na cmentarz w Mełnie. Podczas nagrania przeprowadziliśmy wiele ciekawych rozmów z realizatorami, możemy mieć nadzieję na dalszą współpracę z redaktorem Adamem Sikorskim oraz społecznością gminy Gruta w zakresie kompletowania artefaktów do powstającego, dzięki inicjatywie fundacji, lokalnego muzeum lotniczego.

(Jarosław Guttman)



Zespół TVP w czasie filmowania poszukiwań



Część słuchawek pilota odnaleziona w czasie poszukiwań



Z wizytą u poszukiwaczy. Od lewej: Grzegorz Tupek, redaktor Adam Sikorski, Jarosław Guttman (Lotniczy Grudziądz), Robert Krause i Eliza Wojda

Z okazji 60-lecia powstania Ośrodka Szkolenia Specjalistów Ubezpieczenia Lotów komitet organizacyjny zorganizował kolejny, VIII zjazd braci lotniczej w dniu 19 września 2020 r. Tak piękny jubileusz upamiętnić postanowił dwoma projektami. Pierwszy - to wydanie w formie książkowej krótkiego zarysu historycznego Ośrodka przeznaczonego dla każdego uczestnika. Drugi - w trakcie VIII spotkania zostanie odsłonięta na frontonie budynku wydziału szkolenia tablica pamiątkowa informująca o funkcjonowaniu Ośrodka.

W dniu 19 września 2020 r. o godz. 15.00, przed w byłych koszarach jednostki lotniczej przed



Przemawia płk Józef Bedus

ówczesnym blokiem wydziału szkolenia (obecnie Komenda Miejska Policji) rozpoczęła się uroczystość 60-lecia powstania OSSUL. W jej trakcie została odsłonięta i poświęcona tablica pamiątkowa informująca o funkcjonowaniu ośrodka w tym miejscu.

W uroczystości, prócz byłej kadry i pracowników wojska, uczestniczyli członkowie rodzin naszych kolegów, którzy odeszli na „Wieczną Wartę”, przyjaciele oraz sympatycy naszego Ośrodka.

W tym ważnym spotkaniu z okazji odsłonięcia i poświęcenia tablicy pamiątkowej udział wzięli zaproszeni goście honorowi: Posła na Sejm RP Tomasza Szymańskiego reprezentował jego asystent Jarosław Kopkowski; Prezydenta Miasta Grudziądza reprezentował zastępca dyrektora WKiS Michał Czepek; Prezes Fundacji na Rzecz Tradycji Jazdy Polskiej Karola Skowrońska; Dowódcę Garnizonu Grudziądz reprezentował mjr Sobański; Komendanta MP w Grudziądzu reprezentował podkom. Robert Szablewski; Komendanta WKU w Grudziądzu reprezentował mjr Janusz

Kuszyński; Prezes Fundacji Lotniczy Grudziądz Zbigniew Kościński; Kapelan wojskowy Garnizonu Grudziądz ks. mjr Tomasz Krawczyk.



Wojskową asystę honorową przed tablicą pamiątkową trzymali nasi koledzy, którzy pełnili służbę zawodową w Ośrodku: kmdr por. Cezary Walczak i st. chor. sztab. Krzysztof Malinowski.

Podczas uroczystości wystąpił ostatni komendant OSSUL płk dypl. Józef Bedus. Zaszczytu odsłonięcia tablicy pamiątkowej dokonała delegacja w składzie: Józef Bedus, Tadeusz Nowak i Jan Węglowski. Wiązanek kwiatów złożyła delegacja w składzie: Zdzisław Lemparty, Andrzej Satkiewicz oraz Zdzisław Pankowski. Uroczystego poświęcenia tablicy dokonał kapelan wojskowy Garnizonu Grudziądz ks. mjr Tomasz Krawczyk.

Po zakończeniu uroczystości wszyscy uczestnicy stanęli do wspólnej pamiątkowej fotografii, po czym rzecznik prasowy KMP w Grudziądzu podkom. Szablewski zaprosił gości do zwiedzenia koszar, które aktualnie zajmuje policja. Zwiedzono również obszar koszar na terenie B i C. Dalsza część obchodów 60-lecia powstania OSSUL odbywała się w dawnej sali kasyna (obecnie bursa szkolna Caritas Diecezji Toruńskiej).

(Jan Pachulski)



Chwila odsłonięcia tablicy



Grupowe zdjęcie uczestników uroczystości odsłonięcia tablicy pamiątkowej

Koncepcja taniego, amatorskiego urządzenia antykolizyjnego, które miało pomóc szybowcom narodził się w 2004 roku w Szwajcarii. Dlaczego tam? Duża popularność szybownictwa w Alpach, w połączeniu z trudnym terenem przyczyniła się do wielu wypadków związanych ze zderzeniami w powietrzu. Gdy wyobrazimy sobie białe maszyny śmigające na wietrze opływającym górskie zbocza po francusko-szwajcarskim pograniczu na tle lodowców, ośnieżonych szczytów i srebrzystych cumulusów, nietrudno domyślać się, dlaczego to właśnie tam pojawiła się potrzeba wspomoczenia wzroku pilotów.

Zasada działania urządzenia jest banalnie prosta, czyniąc je dużo tańszym od stosowanego w tzw. poważnym lotnictwie systemu TCAS (ang. Traffic Alert and Collision Avoidance System). FLARM składa się z odbiornika GPS, anteny, która nadaje swoją pozycję na częstotliwości 800 MHz (używana przez sieci Wi-Fi o dużym zasięgu) i odbiera informacje o pozycji innych urządzeń oraz wyświetlacza wskazującego pilotowi najbliższy ruch. Z powodu wypadków w Alpach związanych z uderzeniami w trudno zauważalne przeszkody terenowe, baza danych FLARM składa się również z informacji o pozycji anten, kolejek górskich i innych zagrożeń dla nisko latających szybowców. Oczywiście natura systemu wymusza stosowanie FLARMów w jak największej ilości szybowców, gdyż one bez tych urządzeń są nadal niewidzialne.

Popularność FLARMu w Europie szybko zaczęła rosnąć, zwłaszcza wśród sportowców - zawody szybowcowe z natury rzeczy oznaczają duże zagęszczenie szybowców i wyższe ryzyko kolizji. Okazało się jednak, że urządzenie, które sprawdza się w ostrzeganiu przed pojedynczymi szybowcami mknącymi z naprzeciwka, niekoniecznie radzi sobie w kominie termicznym, gdzie jest ich dwadzieścia lub trzydzieści. W tym miejscu trzeba wspomnieć o charakterystyce latania na zawodach - ponieważ pokonywanie tras przy użyciu prądów powietrznych jest prostsze, gdy znajdują się wokoło rzeczy unoszone na tych prądach, coś jest lepsze niż bycie w grupie innych szybowców mających ten sam cel? A już najlepiej być w grupie tak ustawionym, by korzystać z tego co znajdują inne szybowce, samemu będąc mniej widocznym, najczęściej z tyłu, niczym myśliwiec na szóstej...

Jakkolwiek to nie jest tekst o taktyce przelotowej na zawodach, trzeba wspomnieć, że zgodnie z zasadą „co nie jest zakazane, jest

dozwolone”, zawodnicy szybko nauczyli się wykorzystywać FLARM nie tylko w celach bezpieczeństwa, ale również do wspomagania swojego wzroku przy odnajdywaniu innych szybowców. Śledząc zmianę położenia szybowca w czasie, które to położenie jest dostarczane przez FLARM, można z łatwością odgadnąć - co ten szybowiec planuje i w jakich warunkach leci. Producenci urządzeń wyszli zresztą oczekiwaniom zawodników naprzeciw i wyświetlacze z prostych diodowych urządzeń wyewoluowały w zmyślne ekrany LCD, wskazujące parametry lotu konkurentów, takie jak wznoszenie, wysokość itp. Doprowadziło to do pewnego sprzężenia zwrotnego - urządzenie antykolizyjne zmniejsza szansę na zderzenie, ale jednocześnie ułatwia śledzenie i lot w grupie, gdzie wzrastające zagęszczenie szansę na zderzenie z kolei zwiększa.

W środowisku szybowcowym zdania na temat FLARMa są podzielone. Zwolennicy korzystania z nich wskazują, że tak jak pasy bezpieczeństwa w samochodzie raz na wiele przypadków robią większą krzywdę niż pożytek, ale generalnie nie bez powodu są obowiązkowe, tak FLARM odciąża i wspomaga wzrok pilota w odnajdywaniu i unikaniu kolizyjnego ruchu. Przeciwnicy natomiast twierdzą, że w tym przypadku stosunek „przydatności do zagrożenia” jest zgoła niekorzystny i pilot przeciążony strumieniem informacji, dostaje kolejne urządzenie do kabiny, które wyświetlanymi danymi i dźwiękami odrywa go od obserwacji przestrzeni.

W mojej osobistej opinii nigdy nie będziemy mieli wystarczającej ilości danych, aby jednoznacznie potwierdzić lub obalić skuteczność działania tego systemu w warunkach zawodów. Szybowce zderzały się bez FLARMów, szybowce zderzają się z FLARMami - gdy kilkadziesiąt maszyn próbuje zdobyć wysokość w jedynym w okolicy kominie termicznym, zaczyna działać bezduszna statystyka, z którą walczyć moż-





Nowoczesny wyświetlacz imitujący „radar” samolotu bojowego. LX9050 w kadrowym LS8-18. Zdjęcie autora

na tylko indywidualnym poziomie wyszkolenia, kulturą poruszania się w zatłoczonym powietrzu i możliwie szybką ucieczką z takiego miejsca.

Natomiast, trzymając się analogii pasów w sa-

mochodzie, można jakość korzystania z FLARMa poprawić, niwelując efekty uboczne tego systemu. Nie wystarczy, jak to jest obecnie, wymusić posiadanie urządzenia i zostawić temat. Gdyby opisać zbiór zasad, jakie powinno spełniać dane urządzenie - na przykład, że korzystamy tylko z diodowych wyświetlaczy, mamy aktualną wersję oprogramowania a sam FLARM nie jest połączony z innymi szybowcowymi komputerami, być może udałoby się zachować funkcję pomocy w bezpieczeństwie ograniczając wykorzystanie kolejnego ekranu w kabine do celów taktycznych. Tych w szybowcach mamy i tak tyle, że niejeden pilot Boeing'a 787 by się zdziwił...

(Artur Łończuk)



Kilka szybowców krążących w kominie termicznym nad Grudziądem. W takiej grupie FLARM odciąży pilota i ostrzeże go o przylocie kolejnego zawodnika



Peleton na trasie nad Borami Tucholskimi; ze względu na czytelność usunięto z programu informacje o parametrach każdego szybowca poza jego znakami. W takim tłoku percepcja zawodnika musi być maksymalna, a jeden gwałtowny ruch wywołany fałszywym alarmem - katastrofalny w skutkach. Ze względu na ograniczenia urządzenia, nie jest ono w stanie niezawodnie przetworzyć informacji o pozycji wszystkich szybowców i cennie wskazać największe zagrożenie

W dniach 29 - 30 września na zaproszenie Lotniczego Grudziądza i Władz Miasta przebywał z wizytą w naszym mieście Paweł Pawłowski, dyrektor Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Celem wizyty było nawiązanie przez fundację współpracy z dęblińskim muzeum i uzgodnienie ewentualnych wspólnych przedsięwzięć. Przecież Dęblin ma lotniczą historię ściśle związaną z Grudziądem od blisko 100 lat.

Przedstawiliśmy naszemu Gościowi pomysły na wspólne działania w zakresie powstawania grudziądzkiego muzeum, jak i uroczystości upamiętniające szczególne wydarzenia historyczne, a są nimi choćby zbliżające się 100 lecie powstania Oficerskiej Szkoły Lotniczej, rocznica pierwszego samodzielnego lotu samolotowego Mirosława Her-

maszewskiego, organizacja wystaw itp.

W czasie pobytu Pana Pawła Pawłowskiego zorganizowaliśmy również zwiedzanie miejsc interesujących nas ze względu na ich przeszłość, a są to: Cytadela grudziądzka, fortyfikacje na Księżej Górze, teren przedwojennych wojskowych szkół lotniczych oraz zabudowania byłego Aeroklubu Grudziądzkiego w obrębie miasta. Po Księżej Górze oprowadzał nas przewodnik PTTK Jarosław Guttman.

Przekazaliśmy również szczegółowe informacje o zamierzeniach grudziądzkiej fundacji. Dyrektor wykazał duże zainteresowanie naszymi pomysłami, udzielił nam wielu cennych rad i podsunął kilka ciekawych rozwiązań.

30 września w godzinach popołudniowych w grudziądzkim muzeum odbyło się uroczyste zakończenie wystawy lotniczej pt. „Sto lat polskiego lotnictwa wojskowego”. Lotniczy Grudziądz był współorganizatorem i współwystawcą tej ekspozycji.

W trakcie finisażu Pan Dyrektor Pawłowski wygłosił interesujący wykład pt. „Zacząło się



Powitalne spotkanie Władz Miasta i fundacji z dyrektorem Pawłem Pawłowskim. Od lewej: Andrzej Maciejewski, Agnieszka Gamalczyk, Zbigniew Kościński, Maciej Glamowski, Beata Kulpińska-Gurbin, Paweł Pawłowski i Jacek Lewandowski



Uścisk dłoni Dyrektora Pawłowskiego i Prezesa Kościńskiego z okazji zainicjowania współpracy pomiędzy dęblińskim muzeum a Lotniczym Grudziądem



Wizyta u płk Roberta Szumnego (z lewej), dowódcy jednostki wojskowej na grudziądzkiej cytadeli. Po prawej ppłk Roman Kęsik, na drugim planie Piotr Łukiewski - grudziądzki przewodnik PTTK



Paweł Pawłowski (Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie) i Dawid Schoenwald (Muzeum w Grudziądzu)

w Grudziądzu”, a Pan Dawid Schoenwald podziękował w imieniu muzeum za wystawę. Na zakończenie Prezes Fundacji Lotniczy Grudziądz, Zbigniew Kościński i Wiceprezydent Grudziądz Szymon Gurbin wręczyli okolicznościowe dyplomy i przyznawane od tego roku odznaki „Grudziądzkie Skrzydła”.

Po uroczystości wszyscy udali się do sali



Od lewej: Zbigniew Kościński, Paweł Pawłowski i Szymon Gurbin podczas wymiany okolicznościowych pamiątek

muzealnej, aby raz jeszcze obejrzeć wystawę, tym razem w znakomitym i kompetentnym towarzystwie jej twórców i gospodarzy.

Uwieńczeniem wizyty było uzgodnienie podpisania obustronnej umowy o współpracy pomiędzy Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie a Fundacją Lotniczy Grudziądz. **(Andrzej Maciejewski)**



Wspólne zwiedzanie wystawy po oficjalnej części finisażu



- Idea powstania Muzeum Lotnictwa została zainicjowana przez fundację Lotniczy Grudziądz, która skupia osoby sympatyzujące z lotnictwem, związane z organizacjami lotniczymi i historycznymi w naszym mieście oraz zawodowo związane z lotnictwem.
- Obiekt ma być zlokalizowany na starym lotnisku w Grudziądzu, w hangarze Aeroklubu Grudziądzkiego.
- Muzeum powinno mieć część ekspozycyjną i część edukacyjną połączoną z rekreacją i rozrywką.
- Wystawa stała, przewidywana w grudziądzkim Muzeum Lotnictwa to głównie samoloty, śmigłowce, szybowce, balony, tablice przyrządów, kadłuby, skrzydła - przekroje, śmigła, spadochrony, modele, mundury, mapy, książki płatowca, silnika, lotów, trofea sportowe, fotografie itd. Pewna ilość eksponatów jest już w posiadaniu członków fundacji.
- Do muzeum będą sukcesywnie pozyskiwane nowe eksponaty dzięki rozległym kontaktom w kraju i za granicą, zarówno na zasadzie darowizn jak i zakupów.
- W muzeum będzie funkcjonować tematyczne archiwum, biblioteka oraz archiwum cyfrowe (wiele fotografii jest już zarchiwizowanych - także w postaci cyfrowej).
- Muzeum ma się stać miejscem spotkań rodzinnych zapewniającym miłe i pouczające spędzanie czasu dzieci, młodzieży, dorosłych i seniorów, zainteresowanych historią, lotnictwem, militariami i techniką.
- Dla dzieci - diorama wojskowego lotniska grudziądzkiego z lat 30-tych XX wieku z polskimi samolotami - zabawkami do jeżdżenia w oryginalnym malowaniu z epoki.
- Diorama nowoczesnego lotniska wojskowego z polskimi samolotami - zabawkami F-16 Jastrząb do jeżdżenia w oryginalnym polskim malowaniu.
- Wieża kontroli lotów - zjeżdżalnia, piaskownica - hangar i inne elementy zabudowy lotnisk do zabawy dla maluchów.
- Dla młodzieży - symulator lotu szybowca wykonany z wycofanego z eksploatacji szybowca na bazie programu CONDOR.
- Chwiejnica szybowcowa wentylatorowa.
- Symulator lotu samolotu, śmigłowca itp.
- Multimedialne prezentacje z mechaniki lotu (co to jest siła nośna, powstawanie siły wyporu balonu na ogrzane powietrze, zasada działania śmigła, silnika tłokowego, silnika odrzutowego, itp).
- Multimedialne prezentacje historii lotniska w Grudziądzu, szkół lotniczych w Grudziądzu, lotniska w Lisich Kątach, imprez sportowych i postaci związanych z lotnictwem na Ziemi Grudziądzkiej.
- Krótkie filmy obrazujące różnorodne aspekty latania.
- Podstawy nawigacji, VFR, IFR. Aerofotografia, fotointerpretacja - podstawy, głównie sposobem multimedialnym. Meteorologia - internet. Łączność w lotnictwie.
- Modelarstwo lotnicze, reaktywacja bardzo znanych tradycji w tym zakresie na terenie Grudziądza.
- Dla wszystkich - spotkania z ciekawymi osobami lotnictwa, stała wystawa sprzętu lotniczego w całości i elementach. Samoloty sportowe, wojskowe, szybowce, balony, itp.
- Dla grup specjalnych - dla osób niedowidzących modele metalowe samolotów z okresu międzywojennego, II wojny światowej i współczesne, dające możliwość dotykowego poznawania elementów konstrukcji samolotu, szybowca itp. Dla osób z niesprawnościami ruchowymi - specjalny symulator lotu do sterowaniem wyłącznie przy użyciu rąk.
- Pozyskanie samolotu specjalnego, przystosowanego balonu i szkolenie osób niepełnosprawnych.
- Specjalna część muzeum ma obejmować tematykę kosmiczną. Jej eksponaty otrzymamy dzięki współpracy z Mirosławem Hermaszewskim, który jest związany z Grudzią-

dzem swoim podstawowym szkoleniem samolotowym.

- Dla dorosłych - kawiarenka lotnicza w kabinie samolotu - wiata wykonana z elementów samolotu, pokazująca budowę skrzydła, kadłuba. Przekroje silników lotniczych, itp. (An 26)
- Strzelnica - prezentacja jej funkcji, ustawienie samolotu i wykorzystanie do strzelectwa sportowego PCP. Kino na strzelnicy.
- Dla seniorów lotnictwa - stworzenie zaplecza do spotkań, organizowanie tematycznych prelekcji, projekcji filmowych, inicjowanie kontaktów z rodzinami lotników z Grudziądza. Integracja wszystkich środowisk lotniczych miasta i okolicy (Aeroklub Nadwiślański, Grudziądzki Klub Balonowy, modelarze, sympatycy i inni).
- Sporty lotnicze należy potraktować ze szczególną uwagą.

W społeczności naszego miasta nie ma obecnie pełnej, wystarczającej wiedzy, o roli jaką odegrał nasz region w tworzeniu się lotnictwa polskiego. Świadczy o tym między innymi sceptycyzm do powstania takiego muzeum. Przykładowo - duża część polskich pilotów Bitwy o Anglię przechodziła szkolenie doskonalące w strzelaniu i wyższym pilotażu w Grudziądzu, warto to upamiętnić.

Wszystkie projekty chcielibyśmy realizować przy współpracy ze szkołami z terenu Grudziądza i okolicy, organizacjami społecznymi i samorządowymi.

- Uruchomienie kształcenia mechaników lotniczych przy współpracy z odpowiednim techni-

Joanna Biedermann (z prawej) demonstruje piękno sportu balonowego Joannie Pajkowskiej (po środku) i Aleksandrowi Nebelskiemu (z lewej), uznanym w świecie żeglarzom

kum (klasa specjalistyczna, organizacja praktyk). Współpraca z harcerstwem.

- Odbudowa, naprawa, budowa replik zabytkowych samolotów i szybowców.

Oddzielnym tematem jest historia grudziądzkiego lotniska przed 1918 rokiem. Ten okres chcielibyśmy poznać i upowszechnić z pomocą historyków niemieckich poprzez polsko-niemieckie stowarzyszenie oraz miasto partnerskie.

(Redakcja)





Aeroklub Nadwiślański w roku obchodów 100-lecia lotnictwa polskiego na ziemi grudziądzkiej

Rok 2020 panuje nam jeszcze (nie)miłosiernie, a więc to zdecydowanie za wcześnie na robienie podsumowań, gdyż wiele jeszcze może się wydarzyć.

Pod jednym względem jednak ten rok jest dla członków i sympatyków Aeroklubu bardzo wyjątkowy, ponieważ dokładnie 100 lat temu na ziemi grudziądzkiej zaczęło się lotnictwo polskie. Następnie, w okresie powojennym grupa entuzjastów utworzy-

ła Aeroklub Grudziądzki, którego piękne tradycje kontynuuje Aeroklub Nadwiślański rozpowszechniając lotnictwo wśród młodzieży i dorosłych.

Społeczność Aeroklubu tworzą pasjonaci lotnictwa z wielu jego dziedzin: modelarze, piloci szybowcowi, samolotowi oraz balonowi, a wielu z nich z sukcesami reprezentuje Aeroklub podczas zawodów, zdobywając miejsca na podium.

W lutym trwały w najlepsze przygotowania do Gali Lotniczej z okazji 100-lecia powstania lotnictwa polskiego, jaką mieliśmy przyjemność współtworzyć wraz z Fundacją Lotniczą Grudziądz oraz władzami Grudziądza i Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.

Najznamienitszym gościem grudziądzkiej uroczystości był pan generał Mirosław Hermaszewski, który właśnie na lotnisku w Lisich Kątach zaczynał swoją przygodę z samolotami, będącą początkiem jego drogi ku gwiazdom. Na pamiątkę pierwszej trasy, którą przyszedł polski astronauta wykonał już samodzielnie, postanowiliśmy odtworzyć jej przebieg. A oto jak wspomina to zdarzenie pilot i członek zarządu naszego Aeroklubu, Tomasz Stępniewski:

„W dniu 1 marca 2020 roku miałem zaszczyt i niewątpliwą przyjemność odtwarzać wraz z Panem Generałem Mirosławem Hermaszewskim trasę jego pierwszego lotu nawigacyjnego, którą wykonywał jeszcze jako uczeń pilot w 1961 roku podczas szkolenia samolotowego w Lisich Kątach. Ów lot wykonywał wtedy na samolocie CSS-13 zwanym Papajem, gdzie za intercom służył „taki długi lejek” przez który instruktor i uczeń mogli się komunikować. Pan Generał to wspaniały człowiek, pełen skromności i miłości do lotnictwa każdego rodzaju. Człowiek, którego na równi cieszył sam sentymentalny dla niego lot, jak i konieczność walki z pomocą nagrzewnicy, gdy po chłodnej nocy silnik nie bardzo chciał zagadać. A do tego jest niewyczerpanym źródłem anegdot lotniczych, również tych samokrytycznych, co zawsze jest bardzo cenne.”

Podczas Gali Lotniczej generał Mirosław Hermaszewski otrzymał tytuł Honorowego Członka Aeroklubu Nadwiślańskiego.

Gdy wieczorem 1 marca opadła kurtyna w grudziądzkim Teatrze po obchodach 100-lecia, my przygotowywaliśmy się już do lotniczego sezonu letniego. Niestety, do naszego kraju dochodziły coraz



Na zdjęciu od lewej: Piotr Zdunek, Maciej Andrzejewski, Łukasz Skonecki, Hanna Gołtuńska (Prezes Aeroklubu Nadwiślańskiego), Joanna Biedermann, Andrzej Ogonowski i Bartosz Cybichowski



Od lewej: Tomasz Stępniewski, generał Mirosław Hermaszewski i Joanna Biedermann

bardziej niepokojące wiadomości o nadciągającej epidemii. Wielkanocne Zawody Balonowe o puchar prezydenta Grudziądza zostały przełożone na jesień. Szybowcowy obóz przelotowy znany jako „Flajówka”, zwyczajowo organizowany w pierwszym tygodniu maja, nie odbył się, a my z niekłamanym żalem, lecz w poczuciu odpowiedzialności, przyjmowaliśmy coraz to ostrzejsze wytyczne władz kraju odnośnie ograniczeń w prowadzeniu działalności sportowej.

Pomimo tych trudności, możemy już teraz zaliczyć sezon letni do udanych.

W dniach od 31 lipca do 8 sierpnia odbyły się organizowane przez nas Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka w klasie Klub A i Klub B. Ogółem wzięło w nich udział 65 zawodników, w Klubie A 50 osób oraz 15 osób w Klubie B. Pogoda dopisała i udało się rozegrać wszystkie konkurencje. Szlaki cumulujące tak bardzo upodobały sobie nasze lotnisko, że spora grupa szybowników została u nas dłużej i cieszyła się lataniem pomimo zakończonych zawodów.

W dniach od 24 do 27 września na lotnisku w Lisich Kątach odbyły się Mistrzostwa Polski Modeli Kosmicznych Seniorów i Juniorów. Odpowiedzialnym z ramienia Komisji Modelarskiej za przygotowanie i przeprowadzenie był Jerzy Boniecki - trener kadry narodowej modelarzy.

Mistrzostwa były etapem przygotowania do Mistrzostw Świata w Rumunii. W zawodach udział wzięło 42 licencjonowanych zawodników. Zawodnicy, którzy zdobyli tytuły mistrzowskie uhonorowani zostali medalami i dyplomami Aeroklubu Polskiego.

Zwieńczeniem sezonu letniego w Aeroklubie Nadwiślańskim były Grudziądzkie Zawo-

dy Balonowe, które po odwołaniu wiosną z powodu pandemii, szczęśliwie i przy doskonałej pogodzie odbyły się w dniach 1-3 października. Była to wspólna współpraca zaprzyjaźnionych

z Aeroklubem: Grudziądzkiego Klubu Balonowego, Fundacji Lotniczy Grudziądz oraz Prezydenta Grudziądza. W konkurencjach wzięło udział 12 załóg. Na zakończenie zawodów miała miejsce uroczysta i niezwykle efektowna Fiasta Balonowa, podczas której zgromadzeni na Błoniach Nadwiślańskich mieszkańcy Grudziądza, mogli podziwiać kolorowe balony, rozświetlane po zmroku strumieniami ognia.

Ogółem, od stycznia do października w tym roku, Aeroklub Nadwiślański wylatał 2463 godzin na szybowcach, 890 godzin na samolotach oraz 133 godziny na motoszybowcu. W tym czasie 9 pilotów zdobyło u nas licencję pilota samolotowego oraz 13 licencję pilota szybowcowego.



(Hanna Gołuńska

Prezes Zarządu Aeroklubu Nadwiślańskiego)

Grudziądzka modelarnia założona i prowadzona w Ognisku Pracy Pozaszkolnej przez Wiesława Polińskiego obchodzi w tym roku 35 lecie. Modelarnia, którą założył i prowadzi społecznie w siedzibie Sióstr Elżbietanek, obchodzi w tym roku 20 lecie. Modelarze „uczci” jubileusze zdobyciem 2 złotych medali na ostatnich Mistrzostwach Polski Modeli na ogrzane powietrze. Medale zdobyte w klasie OPEN przez Aurelię Woźniak z OPP i Sylwestra Knittera z modelarni u Sióstr



Elżbietanek to 62 i 63 tytuł mistrzów Polski w dorobku modelarzy

p. Wiesława. Rok wcześniej medalistą mistrzostw Polski został Paweł Gniadek a w 2015 tytuł mistrza Polski zdobył Andrzej Zdrojewski z modelarni Sióstr Elżbietanek. Modelarze Pana Wiesława startują w mistrzostwach Polski reprezentując Aeroklub Nadwiślański.



(Redakcja)

XVII GRUDZIĄDZKIE ZAWODY BALONOWE

1-3.10.2020

PROGRAM:

1 października
16.30-18.30
2 października
6.30-9.00 oraz 16.30-18.30
3 października
6.30-9.00 oraz 16.30-18.30

Instytut Lotnictwa i Balonów

Inicjatywa
Lokalna
Grudziądz



1 - 3 października 2020

Wiosną br., przed uroczystą Galą z okazji 100 lecia lotnictwa polskiego na ziemi grudziądzkiej, trwały intensywne przygotowania do XVII Grudziądzkich Zawodów Balonowych.



Od lewej: Andrzej Ogonowski w balonie Cameron N-65, Joanna Biedermann w balonie Schroeder Mistral, Michał Samson z Aeroklubu Leszczyńskiego i Bartosz Nowakowski z Aeroklubu Włocławskiego chwilę przed lądowaniem

Grudziądzki Klub Balonowy złożył wniosek do Inicjatywy Lokalnej Grudziądz, który został zaakceptowany i nasze zawody po raz pierwszy miały zostać sfinansowane z miejskich środków. Dużą w tym zasługą prezesa Grudziądzkiego Klubu Balonowego Zbigniewa Kościńskiego i dyrektorki Aeroklubu Nadwiślańskiego Moniki Celmer, którzy wniosek przygotowali i przedstawili.

Niestety, wprowadzony zakaz organizowania imprez sportowych, związany z pandemią wirusa COVID-19 zniweczył cały wysiłek organizacyjny. XVII Grudziądzkich Zawodów Balonowych w tak ważnym dla nas roku 100 lecia grudziądzkiego lotnictwa nie można było zorganizować. Pod koniec lata, kiedy ponownie pojawiła się możliwość organizacji imprez sportowych z nadzieją wróciliśmy do próby zorganizowania zawodów. Termin wyznaczono na początek października i działacze GKB, Aeroklubu i Fundacji Lotniczy Grudziądz rozpoczęli ponownie przygotowania do imprezy. Czasu było niewiele. Nie było warunków do rozegrania zawodów o Puchar Polski, który został zawieszony przez Komisję Balonową Aeroklubu Polskiego, jednak na nasze zawody zgłosiła się czołówka polskich zawodników ze zdobywcami Pucharu Gordona Benetta 2018 - Mateuszem Rękasem i Jackiem Bogdańskim i Mistrzynią Świata Kobiet Daria



Balony w czasie zawodów widziane nad miastem, nadlatują nad Starą Kuźnią w stronę galerii handlowej Alfa

Dudkiewicz-Goławska. Do ostatniego dnia trwały intensywne przygotowania zawodów. Początkowe prognozy synoptyków nie były zachęcające. Do Polski zbliżał się układ baryczny zwiastujący nadejście halnego w górach, a na ziemi grudziądzkiej - niskie zachmurzenie, deszcz a następnie silny wiatr - czyli wszystko co uniemożliwia latanie balonem... W związku z tymi przewidywaniami część zawodników odwołała swój udział.

Jakub Mączyński z Aeroklubu Nadwiślańskiego nad miastem





Miejsce startu w pobliżu ulicy Lipowej

W tym roku zdecydowano o organizacji zawodów sportowych i jednocześnie fiesty balonowej. Rywalizacja sportowa uniemożliwia niekiedy przelot balonów nad miastem i prezentację uroków latających aerostatów mieszkańcom. Dużo prostsze jest to w przypadku uproszczonej rywalizacji sportowej, która jest cechą fiest balonowych.

Dyrektorem sportowym zawodów był Arkadiusz Iwański przy wsparciu trenera Kadry Narodowej - Krzysztofa Borkowskiego. Dyrektorem fiesty był Ryszard Kurowski z Piotrem Wasilewskim. Meteo dla obu imprez zabezpieczała Iwona Lełatko z IMGW wraz ze swoim pomocnikiem.

Zawody rozpoczęliśmy w czwartek - 1 października. Zostały otwarte przez Prezydenta Grudziądza Macieja Glamowskiego. W otwarciu uczestniczył także wiceprezydent miasta i miłośnik sportu balonowego Szymon Gurbin z małżonką Beatą Kurpińską-Gurbin - prezesem Stowarzyszenia



Jacek Lewandowski na swoim balonie firmy Kubicek przelatuje w ramach fiesty nad starym miastem

Obywatelski Grudziądz. W trakcie uroczystości prezes Fundacji Lotniczy Grudziądz - Zbigniew Kościński przedstawił interesujący skrót historii lotnictwa na ziemi grudziądzkiej.

O godz. 16-tej tego dnia odbyła się odprawa do lotu. Krótka informacja meteorologiczna pani Iwony daje duże szanse na odbycie bezpiecznego lotu. Kierownik sportowy wyznacza zadanie: dwie konkurencje, indywidualne miejsce startu - czyli każdy zawodnik wybiera sobie odpowiednie „pole” do rozłożenia balonu i wykonania startu. Pierwsza konkurencja to „Hesitation Waltz” – polega na wyborze jednego z kilku wyłożonych przez sędziego celów. Tym razem są to wirtualne punkty „zawieszone gdzieś w przestrzeni” w które zawodnik stara się precyzyjnie trafić. Druga konkurencja to: „Maksimum Distance Time”. Tym razem zawodnicy starają się lecieć jak najdłużej (najwolniej) pomiędzy wyznaczonymi przez sędziego liniami. Wszystkie wyniki są rejestrowane na specjalnych elektronicznych urządzeniach rejestrujących lot. Balony, w większości startują z okolic Zespołu Szkół Rolniczych i gnane wschodnim wiatrem lecą nad Grudziądzem przecina-



Start do konkurencji z terenu lotniska w Lisich Kątach, na pierwszym planie balon Joanny Biedermann. Na zdjęciu widać hangary Aeroklubu Nadwiślańskiego

jąc Wisłę w okolicach mostu drogowo-kolejowego, po czym lądują na łąkach w okolicach wału przeciwpowodziowego w miejscowości Michale i Dragacz. Piękny, szybki lot. Pierwszą konkurencję wygrywa Witold Filus, drugie miejsce zajmuje grudziądzanka Joanna Biedermann, a trzecie Tomasz Filus. Druga konkurencja to zwycięstwo Darii Dudkiewicz-Goławskiej, drugi był Roman Bauta, a trzeci Bartosz Nowakowski.



Drugi dzień zawodów zaczyna się od odprawy o godzinie 6.15. Meteorolodzy są zadowoleni z pomiarów wiatru. Lot jest możliwy. Start odbył się z lotniska w Lisich Kątach a lądowanie na polach w okolicach Wisły, na wschodnim i zachodnim brzegu w miejscowościach Parski, Nowa Wieś i Wielki Lubień. Wyznaczono trzy konkurencje: „Pilot Declared Goal” - czyli zawodnik sam musi podać koordynaty punktu, do którego chce dolecieć. Wygrywa Bartosz Pyza, drugi był Mirosław Kowalski, a trzeci Tomasz Filus. Następna konkurencja to „Minimum Distance Double Drop” – pilot powinien wykonać lot pomiędzy dwoma liniami po jak najkrótszej trasie. Wygrywa Mirosław Kowalski przed Bartłomiejem Pyzą i Denitem Dawidziukiem. Trzecia konkurencja to „Shortest Flight”, polegająca na pokonaniu jak najkrótszego dystansu w określonym przez sędziego czasie. Wygrywa Mirosław Kowalski przed Witoldem Filusem i Bartkiem Nowakowskim.



Trzeci lot udało się wykonać mimo zapowiadającej się niesprzyjającej pogody. Dzięki dobremu rozeznaniu meteorologicznemu i zimnej krwi kierownictwa sportowego balony wystartowały po ustaniu opadów deszczu, a wylądowały przed kolejną falą opadów. Pierwszą konkurencją trzeciego lotu był ponownie cel wyznaczony przez pilota. Wygrał grudziądzki pilot Andrzej Ogonowski przed Kacprem Borkowskim i Bartoszem Nowakowskim. Następna konkurencja, to lot do wybranego celu. Na wschodnim brzegu Wisły rozłożone zostały trzy cele i piloci starali się rzucić marker jak najcelniej do dowolnie przez siebie wybranego. Wygrał Tomasz Filus uzyskując wynik 86 centymetrów, drugie miejsce zajął Bartosz Nowakowski z wynikiem 4 metry 34 centymetry, a trzeci był Kacper Borkowski z wynikiem 7 metrów 97 centymetrów.



Lądowanie Andrzeja Ogonowskiego przy silnym wietrze

Niestety, okazało się, że była to ostatnia - siódma konkurencja naszych grudziądzkich zawodów. Sobotnia pogoda nie pozwoliła na lot i tym samym rozegranie, ostatnich konkurencji. Zdecydowano o zakończeniu zawodów. Ceremonia wręczenia nagród i Pucharu Prezydenta Grudziądza odbyła się w sobotę, w Aeroklubie Nadwiślańskim na lotnisku w Lisich Kątach. Nagrody wręczał wiceprezydent Grudziądza Szymon Gurbin.



Zwycięzcy XVII Grudziądzkich Zawodów Balonowych. 1 - Bartosz Nowakowski (Aeroklub Włocławski), 2 - Mirosław Kowalski (Aeroklub Leszczyński) i 3 - Tomasz Filus (Klub Sportów Balonowych)



Zwycięzcy fiesty. 1 - Dariusz Iwański (Aeroklub Włocławski), 2 - Jakub Mączyński (Aeroklub Nadwiślański) i 3 - Wojciech Polewicz (Aeroklub Gdański)



Dariusz Staszak nad spichrzami (wyróżnione zdjęcie Aleksandry Puzio)



Drugiego dnia zawodów, w sobotę wieczorem odbyło się wyjątkowe wydarzenie. Stowarzyszenie Obywatelski Grudziądz zorganizował po zmroku pokaz balonów na błoniach nadwiślańskich. Feeria barw, płomienie i muzyka to niezwykle widowisko. Płomieniami z muzyką dyrygował Maciej Gburczyk. Wiele osób przybyło oglądać ten szczególny spektakl, widzieliśmy zaskoczenie i podziw na wielu twarzach. Dopełnieniem wrażeń była prezentacja balonu „Grudziądz”. Przeżycia były niezwykle, czekamy na kolejne zawody i fiesty balonowe w Grudziądzu. W trakcie balonowych zmagania został zorganizowany przez Stowarzyszenie Obywatelski Grudziądz i Lotniczy Grudziądz konkurs fotograficzny, w którym mógł wziąć udział każdy mieszkaniec miasta i okolicy. Przelot balonem nad Grudziądzem wygrali: Dorota Pellowska, Aleksandra Puzio i Arkadiusz Kikulski.

(Andrzej Ogonowski)



Wieczne widowisko na błoniach z Grudziądzkim balonem w roli głównej



TADEUSZ RUCIŃSKI urodził się 14 lipca 1920 roku w Grudziądzu. W 1933 roku jako uczeń gimnazjum zakłada w swojej klasie koło Ligi Ochrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP) oraz zostaje organizatorem wycieczek na lotnisko Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu.

Jest jednym z pierwszych członków nowo powstałego Koła Szybowcowego przy Wyższej Szkole Pilotażu, do którego zapisuje się w 1934 roku. Po ukończeniu kursu teoretycznego i 6-cio miesięcznej praktyce przy budowie szybowca „Wrona”, w lipcu 1935 roku uzyskuje kategorię A pilota szybowcowego na pierwszym praktycznym kursie na Księżych Górach. W 1936 roku kończy kurs dla praktykantów instruktorów w Szkole Szybowcowej w Gostomiu, a w roku 1937 szkoli podchorążych z Centrum Wyszczolenia Kawalerii na szybowisku w Księżych Górach. W kolejnym - 1938 roku, kończy kurs spadochronowy.

W czasie wojny ukrywał się przed władzami niemieckimi, pracując między innymi jako flisak na Wiśle. Po zakończeniu wojny w roku 1945 wraca do Grudziądza, razem z Józefem Dobrzańskim i innymi kolegami zabezpiecza lotnisko w Lisich Kątach oraz zaczyna organizować koło szybowcowe w Lisich Kątach. W Lisich Kątach i okolicy uciekający Niemcy pozostawili przeszło 100 sztuk szybowców oraz wyciągarki, które trafiają do kilkunastu aeroklubów na terenie kraju. Tadeusz Ruciński w 1946 roku ukończył unifikacyjny kurs instruktorów szybowcowych, a w 1947 uzyskuje licencję pilota samolotowego. Równocześnie bierze czynny udział w odbudowie lotniska w Lisich Kątach i szkoleniu wielu pilotów szybowcowych.

Lata 50-te to bardzo trudny okres w historii kraju. Wielu pilotów i działaczy lotniczych, również Tadeusz Ruciński podlega weryfikacji specjalnej komisji politycznej. Na kilka długich lat żegna się z lotnictwem.

W 1956 roku jest jednym ze współzałożycieli reaktywowanego Aeroklubu Grudziądzkiego i zostaje jego Kierownikiem. Powstaje Komitet Budowy Hangaru, potrzebne są również warsztaty i magazyny. Największe grudziądzkie przedsiębiorstwa i miłośnicy lotnictwa wielkim wspólnym wysiłkiem wzięli udział w tej akcji, czego efektem były wybudowane w krótkim czasie 2 hangary, niewielki budynek biurowy, warsztaty, stolarnia i magazyny.

W latach 1957-1968 w Aeroklubie Grudziądzkim szkoli się każdego roku 30-40 osób na obozach LPW (Lotnicze Przystosowanie Wojskowe) oraz pilotów samolotowych. Corocznie organizowane są liczne imprezy i wystawy lotnicze, powstają 23 modelarnie na terenie miasta i okolicy. Pod kierownictwem Tadeusza Rucińskiego, dzięki pracy działaczy lotniczych oraz świetnej kadry instruktorów, mechaników oraz wielu szeregowych pracowników, Aeroklub Grudziądzki staje w rzędzie czołowych aeroklubów w Polsce. Władze ówczesne doceniając to, przyznają pracownikom i działaczom liczne pochwały i odznaczenia.

Po połączeniu Aeroklubu Grudziądzkiego ze Szkołą Szybowcową w Lisich Kątach (na terenie lotniska w Grudziądzu powstaje osiedle mieszkaniowe) Tadeusz Ruciński podejmuje pracę w Zakładzie Usług Agrolotniczych i przez kolejne 6 lat prowadzi bazy agrolotnicze w Egipcie, Sudanie i Tunezji. Za sterami samolotów spędza przeszło 5 tysięcy godzin.

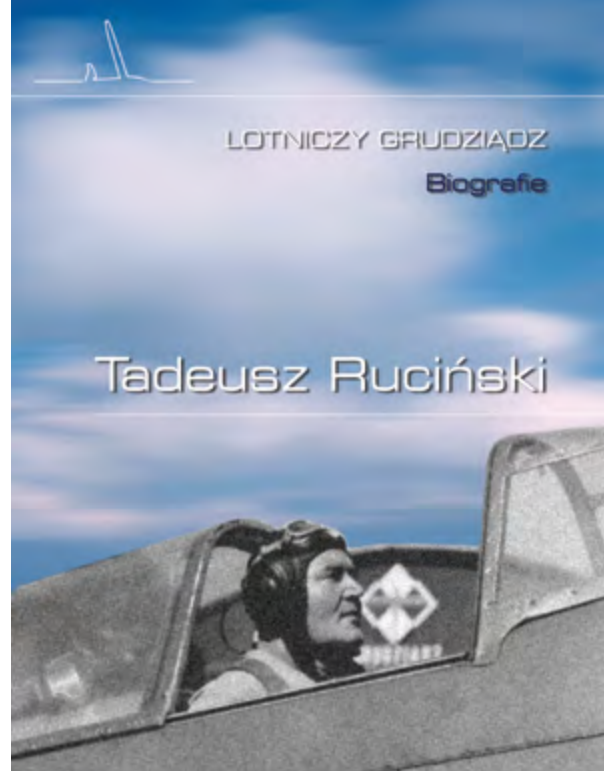
W latach 1990-1994 pełni funkcję wiceprezesa Aeroklubu Grudziądzkiego i z dużym powodzeniem sprowadza grupy zagranicznych pilotów do Lisich Kątów, co ma wpływ na kondycję finansową Aeroklubu.

Tadeusz Ruciński został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi oraz medalem Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

Był człowiekiem o wielu zainteresowaniach, jego pasją była historia lotnictwa, historia Polski i świata, tematyka morska.

Tadeusz Ruciński zmarł 21 listopada 2005 roku w Grudziądzu.

(Aleksandra Rucińska)



LOTNICZY GRUDZIĄDZ

Biografie

Tadeusz Ruciński



Tadeusz Ruciński w kabinie dwumiejscowego szybowca



W czasie budowy grudziądzkiego hangaru

technika lotnicza

NORTH AIR SERVICE



LOTNISKO LISIE KĄTY
86-302 Grudziądz

tel./fax (56) 46 81 832 (wew. 29), tel. kom. 502 46 16 20

www.northair.pl, e-mail: northair@wp.pl

Album,



książka



oraz już wkrótce nasza gazeta

będą dostępne w stałej sprzedaży
w kwiaciarni „PASJA” na stacji benzynowej Circle K
w Grudziądzu, na ul. Piłsudskiego 2
w godzinach: od poniedziałku do piątku 8.00 - 20.00, w niedziele od 9.00 - 15.00
tel.: 695 972 542



Muzealny bakcyl

Lotniczy Grudziądz działa pracownicy od chwili powstania. Otóż, wzięliśmy sobie za punkt honoru zarażać ideą. A ideę mamy prostą - stworzyć w naszym mieście muzeum historii grudziądzkiego lotnictwa.

W grudniu spotkaliśmy się z Prezydentem Grudziądza Maciejem Glamowskim, który - jak nam się wydaje - bakcyła już ma w sercu i sprzyja naszej inicjatywie. Podczas tego spotkania nawiązaliśmy również zupełnie nowy kontakt z dr Markiem Gręzickim - szefem zapewnienia jakości oraz pełnomocnikiem ds. zintegrowanego systemu zarządzania Wojskowych Zakładów Uzbrojenia w Grudziądzu.

Zawodowe życie dr. Gręzickiego przeplatało się z lotnictwem. To m.in. temu człowiekowi nasze miasto zawdzięcza odrestaurowanie samolotu Lim 2, który jeszcze niedawno korodował w parku miejskim, a dziś lśni nieopodal budynków WZU.

To doświadczenie niewątpliwie może być dla naszego muzeum bardzo cenne, dlatego spotkanie w gabinecie prezydenta szybko przerodziło się w pasjonującą dyskusję o historii grudziądzkiego lotnictwa oraz o tym, jak zadbać o nasze lotnicze tradycje.



Od lewej: Andrzej Ogonowski, Szymon Gurbin, Marek Gręzicki, Maciej Glamowski, Zbigniew Kościński, Andrzej Maciejewski i Jacek Lewandowski

(Redakcja)

FUNDACJA LOTNICZY GRUDZIĄDZ, wydawca tego czasopisma składa serdeczne podziękowania wszystkim darczyńcom, wolontariuszom oraz wszystkim osobom, które w różny sposób wsparły nasze działania w roku obchodów 100 lecia polskiego lotnictwa na ziemi grudziądzkiej, a szczególności: Władzom Miasta Grudziądza, Grudziądzkiemu Klubowi Balonowemu, Aeroklubowi Nadwiślańskiemu, Inicjatywie Lokalny Grudziądz, Stowarzyszeniu Obywatelski Grudziądz, Muzeum w Grudziądzu, Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie i wielu nie wymienionym tutaj osobami i instytucjami.

Mamy nadzieję że dzięki takiej pomocy będziemy mieli szansę zaistnieć jeszcze bardziej w rzeczywistości naszego miasta i okolicy, a nasze publikacje zarówno książkowe jak i periodyczne upowszechnią się na stałe. Obecnie powstaje monografia opisująca zawody szybowcowe, które odbyły się w Aeroklubie Grudziądzkim, obecnie Nadwiślańskim. Dziękujemy i liczymy na dalsze wsparcie.

Wydawcy i Redakcja

W przyszłym 2021 roku przypada 60 rocznica szkolenia samolotowego LPW II (Lotniczego Przynależenia Wojskowego II stopnia) w Grudziądzu naszego kosmonauty Mirosława Hermaszewskiego. Na pomysł Fundacji Lotniczy Grudziądz odpowiedział Urząd Miasta i wspólnie z Aeroklubem Nadwiślańskim planujemy z tej okazji zorganizować wystawę w grudziądzkim Muzeum z pamiątkami otrzymanymi od samego jubilata. Będziemy też starali się wypożyczyć eksponaty z Muzeum Lotnictwa w Krakowie i Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Mamy nadzieję, że uda się zorganizować spotkanie z naszym kosmonautą, w którym będą mogli uczestniczyć także mieszkańcy miasta. Planujemy również odtworzenie pierwszej samodzielnej trasy generała na zabytkowym samolocie CSS 13 - takim samym na jakim odbywał szkolenie w Grudziądzu.

(Redakcja)



Grudziądzki Klub Balonowy uruchamia szkolenia na uprawnienia pilota balonowego. Pierwsze osoby będą szkolone od wiosny 2021 r. Zainteresowanych zapraszamy do kontaktu: balony@lotniczygrudziadz.pl

(Redakcja)

KONKURS

Redakcja i Wydawcy ogłaszają konkurs na logo naszej gazety. Pragniemy, aby Grudziądzkie Wiadomości Lotnicze stały się bardziej atrakcyjne, rozpoznawalne i przyjazne wizualnie.

(Redakcja)

Wydawca:

FUNDACJA LOTNICZY GRUDZIĄDZ, ul. Ciołkowskiego 1/27, info@lotniczygrudziadz.pl
URZĄD MIASTA W GRUDZIĄDZU, ul. Ratuszowa 1

Zespół redakcyjny:

Joanna Biedermann, Agnieszka Gibalska-Dembek, Szymon Gurbin, Zbigniew Kościński, Andrzej Maciejewski (redaktor naczelny), Andrzej Ogonowski

Zdjęcia:

Joanna Biedermann, Piotr Bilski, Tomasz Hornik, Artur Łończuk, Magdalena Łukaszewska, Andrzej Maciejewski, Ewelina Mostowska-Szczęsna, Andrzej Ogonowski, Aleksandra Puzio, Aneta Ratkowska, Tadeusz Ruciński, Łukasz Skonecki, Jerzy Strużyna, Anna Tabor, Kinga Tchorz, Grzegorz Turek, Krzysztof Wentowski, Michał Wojda, Waldemar Wingralek

Druk:

Drukarnia EPROS, ul. Powstańców Wielkopolskich 17, 86-300 Grudziądz