



ISSN 2719-8553

(8/9) **2025**

Grudziądzkie Wiadomości Lotnicze



WYDANIE SPECJALNE

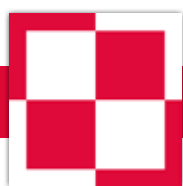
Szkolnictwo lotnicze w Grudziądzu

100-lecie powstania Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Grudziądzu





Morane-Saulnier MS.35 – samolot szkolny



Początki i chwila obecna szkoleń polskich pilotów wojskowych



Alenia Aermacchi M-346 Master „Bielik”
– samolot szkolno-treningowy

Oddajemy do rąk Czytelników specjalny numer Grudziądzkich Wiadomości Lotniczych. To wydawane przez Fundację Lotniczy Grudziądz pismo ukazuje się nieregularnie, ale każda jego edycja spotyka się z bardzo życzliwym odbiorem nie tylko w naszym mieście. Co więcej, cieszymy się, że po GWL nie sięgają tylko osoby bezpośrednio związane z lotnictwem. Naszą ambicją jest popularyzowanie historii Grudziądza w kontekście jej związków z awiacją, ale również pokazywanie tego piękna, które z lataniem nieodczłownie się wiąże. Bo ostatecznie można zaryzykować stwierdzenie, że do szybowca, samolotu, czy balonowego kosza wsiada się po to, by doświadczyć czegoś mistycznego i zachwycającego. A skoro sami tego zaznali, chcemy się tym z Państwem dzielić.

Ten numer jest jednak szczególny i przede wszystkim, choć nie wyłącznie, poświęciliśmy historii grudziądzkiego lotnictwa, a mamy ku temu bardzo dobrą i szczególną okazję. Otóż właśnie mija 100 lat od utworzenia w Grudziądzu, który zaledwie 5 lat wcześniej powrócił w granice Rzeczypospolitej, Oficerskiej Szkoły Lotniczej. To był bardzo ważny moment w tworzeniu systemu szkolenia kadry dopiero co rodzącego się polskiego lotnictwa. I choć po niedługim czasie ta oficerska szkoła została przeniesiona do Dębina i zyskała miano słynnej Szkoły Orłąt, to Grudziądz do wybuchu II wojny światowej pozostał kluczowym ośrodkiem szkoleniowym dla pilotów wojskowych, bo to w tutejszej Szkole Strzelania i Bombardowania swoje umiejętności pilotażu szlifowali najlepsi z najlepszych.

Na niespełna 100 stronach niniejszego numeru Grudziądzkich Wiadomości Lotniczych przedstawiamy Państwu dzieje tego lotniczego szkolnictwa, ale również związane z tym miejsca, sylwetki niezwykle utalentowanych ludzi oraz samoloty na których ówczesni rycerze przestworzy przygotowywali się do sztuki walki. Niestety już wkrótce wielu z nich musiało tego sztuki dowiedzieć na niebie Polski, Francji, Wielkiej Brytanii. Czytając uważnie nasze pismo, przekonają się Państwo sami, że nawet walcząc w brytyjskich dywizjonach, polscy piloci nosili w sercach wspomnienia z grudziądzkiego lotniska.

Pielęgnowujemy najczulej, jak tylko potrafimy tę ponad stuletnią historię grudziądzkich skrzydeł i ktoś mógłby zapytać: po co? Otóż dla nas ta historia nigdy się nie skończyła. Grudziądz ciągle jest skrzydlaty i jego niezwykła przygoda z lataniem nieprzerwanie trwa. Co więcej Grudziądz, choć w innej formie, ciągle jest ważnym i rozwijającym się ośrodkiem szkoleniowym na mapie Polski. Oprócz pobliskiego i prężnie działającego Aeroklubu Nadwiślańskiego w Lisich Kątach, który jest znany chyba każdemu polskiemu szybownikowi, mamy w samym mieście Grudziądzki Klub Balonowy szkolący pilotów i instruktorów. Dlatego obok wiadomości z przeszłości, mamy również dla naszych drogich Czytelników wiele ciekawych doniesień na temat tego, co obecnie dzieje się gdzieś pomiędzy Grudziądzem, a chmurami. Ruszamy również ku przygodzie aż do niemieckiego Münster razem z uczestnikami zawodów o puchar Gordona Bennetta – najbardziej prestiżowej rywalizacji pilotów balonów gazowych. Prezentujemy również naszą wielką radość – balon „Grudziądz”. To trzeci aerostat na przestrzenie około stu lat, który na swojej powłoce z dumą nosi nazwę naszego miasta.

Parafrazując piękną piosenkę wyśpiewaną onegdaj przez Hannę Banaszak: Drogi czytelniku, jeśli zbłądziłeś w te lotnicze strony, zostań tu z nami koniecznie. Chociaż w powietrzu wciąż coś fruwa, głupieje z wiekiem stara ziemia – my niezmiennie odnajdujemy punkt odniesienia w pięknie błękitu, który daje dobry dystans do całej reszty. Historia lotnictwa to również historia tego, jak nie być przyziemnym mimo wszystko i wbrew wszystkiemu. Dlatego warto nas czytać

Redakcja

SPIS TREŚCI NUMERU (8/9)/2025:

NAJWAŻNIEJSZE DATY W ROZWOJU SZKOLNICTWA LOTNICZEGO W GRUDZIĄDZU	2
KAISEROWSKIE LOTNICTWO W GRUDZIĄDZU 1918/1919	4
JAK II RP UROŚŁY SKRZYDŁA	6
LOTNISKO W GRUDZIĄDZU	8
PODRÓŻ W CZASIE	17
ROMAN FLORER	20
BOLESŁAW STACHOŃ	22
JAN BALCER	24
WACŁAW JUREK	31
STANISŁAW SKALSKI	35
GRUDZIĄDZ – NIEDOCENIANA KOLEBKĄ POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO	38
GRUDZIĄDZKIE SAMOLOTY UŻYWANE W WOJSKOWYCH SZKOŁACH LOTNICZYCH	41
WYPADKI W SZKOŁACH LOTNICZYCH W GRUDZIĄDZU	46
GRUDZIĄDZKIE MODELARSTWO LOTNICZE. CZĘŚĆ 1 – DO ROKU 1939	47
OŚRODEK SZKOLENIA SPECJALISTÓW UBEZPIECZENIA LOTÓW W GRUDZIĄDZU	51
SZKOLENIE „LOTNICZE PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE” W WYCZYNOWYM OŚRODKU	
SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO W LISICH KĄTACH I AEROKLUBIE GRUDZIĄDZKIM W LATACH 1960 - 1986	53
JAROSŁAW JASTRZĘBSKI, JACEK JASTRZĘBSKI	58
OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE IM. SZCZEPANA GRZESZCZYKA – LISIE KĄTY 2024	63
WCELOWAĆ W ŁĄD, JAK NAJDALEJ CZYLI 67. ZAWODY O PUCHAR GORDONA BENNETTA	68
UROCZYSTE OTWARCIE GRUDZIĄDZKIEGO KLUBU BALONOWEGO	73
ANDRZEJ KISIEL	78
HENRYK KUCHARSKI	88
LATANIE	91
„GRUDZIĄDZ” PO NIEBIE LATA	93

NAJWAŻNIEJSZE DATY W ROZWOJU SZKOLNICTWA LOTNICZEGO W GRUDZIĄDZU

1913 – 1919	Stacja Lotnicza z niemieckim Zapasowym Oddziałem Lotniczym Nr 8
23 I 1920	Zajęcie lotniska przez Dywizję Pomorską i zorganizowanie komendy portowej
IX. 1920	przybycie z Wilna I Ruchomego Parku Lotniczego
X. 1920 r.	na lotnisko przybyły 14 Eskadra Wywiadowcza i 21 Eskadra Niszczycielska
18. I. 1921	połączenie 14 i 21 eskadr w Eskadrę Wywiadowczą 14 pod dowództwem kpt. F. Wiedenia
wiosna 1921	utworzenie Wyższej Szkoły Pilotów, komendantami byli: kpt. pil. P. Abakanowicz i od końca i od końca 1922 mjr. pil. J. Senderek
17. IV. 1924	do szkoły na inspekcję przybywa Minister Spraw Wojskowych W. Sikorski
25. VI. 1924	szkołę wizytuje Prezydent RP St. Wojciechowski
5. XI. 1925	Utworzenie 1. w kraju Oficerskiej Szkoły Lotniczej dla podchorążych pod komendą ppłk. pil. R. Florera
14. IV. 1927	przeniesienie Oficerskiej Szkoły Lotniczej do Dębina
II. 1928	Utworzenie Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania (LSSiB) pod komendą mjr. pil. inż. T. Wereszczyńskiego, od X.1928 mjr. pil. Stachonia do 18. I. 1936 następnie ppłk. pil. Piotra Dudzińskiego
1929 – 1937	w Poznaniu przemianowano Oddział Służby Lotnictwa na Batalion Lotnictwa, któremu organizacyjnie podlegała LSSiB
1931	od tego roku w LSSiB szkoli się tylko pilotów myśliwskich
1932	nagrodę dla najlepszego strzelca myśliwskiego na zawodach wręczył dowódca polskiego lotnictwa gen. L. Rayski
15. X. 1934	powołano do życia Koło Szybowcowe LOPP którego prezesem został gen. K. Ładoś
20. VIII. 1937	przemianowanie LSSiB na Wyższą Szkołę Pilotażu pod komendą ppłk. pil. K. Malika w składzie komendy Grupy Szkół Lotniczych
V-VIII. 1938	kurs wyższego pilotażu w Grudziądzu ukończył as myśliwski z okresu II wojny światowej gen. pil. Stanisław Skalski
IV. 1939	Wyższą Szkołę Pilotażu zwaną Szkołą Akrobacji i Strzelania Powietrznego ewakuowano do Ułęża koło Dębina, gdzie kontynuowała swą działalność z kpt. Pil. S. Brzezina
VI. 1939	zorganizowano Szkołę Pilotów LOPP im. gen. Orlicz-Dreszera z komendantem mjr. rez. pil. E. Surmasiewiczem



Samolot Farman F-68 Goliath używany do szkolenia i zrzucania skoczków spadochronowych na lotnisku w Grudziądzu



Instruktorzy pilotażu w Grudziądzu – sierpień 1939 roku



Samolot Farman F-68 Goliath z Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu w czasie lotu w rejonie lotniska (w tle Wisła z fragmentem mostu, bliżej budynki Centrum Wyszkołenia Kawalerii i park miejski)

KAISEROWSKIE LOTNICTWO W GRUDZIĄDZU 1918/1919

Z chwilą zakończenia I wojny światowej nie zaprzestano walk, a nawet jak pokazuje poniższy przykład, organizowano kolejne jednostki bojowe. Podobnie było w Grudziądzu gdzie na lotnisku działał przez całą wojnę oddział szkolny. Przez jego szeregi przewinęła się duża grupa pilotów kaiserowskiego lotnictwa. Na których istniało olbrzymie zapotrzebowanie. Im dłużej trwała wojna, tym liczba poległych rosła, a więc aby szybciej uzupełnić straty, skracano czas szkolenia a tym samym umiejętności pilotów czy obserwatorów, były na coraz niższym poziomie. Statystyki były w 1918 roku wręcz zaskakujące. Wskazywały, że pilot trafiający na front wykonywał średnio jeden lot bojowy. Ta perspektywa nie przerażała młodych ludzi i ochotników nie brakowało choć w okresie od 1914 do 1918 roku zmarło lub zginęło na lotnisku grudziądzkim przynajmniej 66 pilotów i obserwatorów. Po podpisaniu zawieszeniu broni 11.11.1918 zmarło lub zginęło jeszcze 6 pilotów, przechodzących szkolenie w Grudziądzu w ramach Flieger Ersatz Abteilung Nr 8 (Zapasy Oddział Lotniczy Nr. 8) najważniejszej jednostki lotniczej, stacjonującej w czasie I wojny światowej w Grudziądzu. Została ona zorganizowana na terenie koszar lotniczych w 6.03.1915 r., jako jednostka prowadząca szkolenie pilotów i obserwatorów dla jednostek liniowych np. Feldflieger Abteilung (Połowy Oddział Lotniczy). Dowódcą oddziału został kpt. Georg Liebermann von Sonnenberg.

Szkolenie pilotów w Grudziądzu, trwało praktycznie do samego zawieszenia działań wojennych 11.11.1918 r. Szkoła miała zostać rozformowana ale przy okazji, dowództwo pruskie postanowiło skorzystać i utworzyć nowe jednostki lotnicze, które miały dalej działać we wschodniej Europie na sprzęcie przejętym głównie w jednostkach szkolnych. Największym z powołanych do życia w styczniu 1919 r., oddziałów był: Kampfgeschwader Sachsenberg (Szwadron bojowy Sachsenberg) lub Gemischtes Geschwader Sachsenberg (Mieszana Eskadra Sachsenberg) w skład którego weszły Flieger Abteilungen 413, 416 i 417 (Oddział Lotniczy). Pierwszym dowódcą tej grupy bojowej został Oberleutnant zur See Gotthard Sachsenberg (31 zestrzeleń). Jednostka nie podlegała dowództwu garnizonu twierdzy Grudziądz, ale VI Reserve Korps (Garde Reserve Division (VI Korpus Rezerwowy), Rezerwowa Dywizja Gwardii. Jednostka po uznaniu za zdolną do prowadzenia działań bojowych i szkolnych była kilkakrotnie przenoszona do Jüterbog, Wainoden (28.02.1919), Alt Auz (18.03.1919), Peterfeld (4.1919), Weissenhof (23.05.1919), Peterfeld (18.06.1919), Szczecin (30.06.1919), Grudziądz (7.1919) i ponownie Jüterbog (14.08.1919). Właśnie w tej ostatniej miejscowości jednostka została rozformowana. Nie oznaczało to końca kariery kadry lotniczej tego oddziału. Po rozwiązaniu jednostki, sprzęt i ludzie, utworzyli: Flieger Abteilung 413, Truppenfliegerstaffel 34 (Eskadra Lotnicza), Flieger Abteilung 416, Flieger Abteilung 417 oraz Artillerie Fliegerstaffel 108 (Artyleryjski oddział lotniczy). Truppenflieger Staffel 34 i Artillerie Fliegerstaffel 108 zostały zdemobilizowane na lotnisku Jüteborg, na podstawie rozkazu z 14.08.1919 r., Oficjalnie jednostka została rozwiązana 15.10.1919 r. Większa część personelu wraz z Oberleutnantem zur See Gotthardem Sachsenbergiem odtworzyła jednostkę w ramach oddziałów „białych Rosjan” walcząc nadal w republikach nadbałtyckich w szeregach tzw. „Żelaznej Dywizji”. Część z nich powróciła do Niemiec po rozwiązaniu „Żelaznej Dywizji” walczącej w Kurlandii przeciwko oddziałom bolszewickim.

W skład personelu jednostki wchodziło: 50 oficerów i 650 podoficerów i żołnierzy. Jednostka posiadała na stanie około 70 różnych modeli samolotów. Po przyjeździe na teren Niemiec z byłych żołnierzy, utworzono głównie na Pomorzu Zachodnim związki rolnicze. Organizacje które stały się w przyszłości miejscem rekrutacji członków paramilitarnej prawicowej organizacji Stahlhelm, NSDAP czy SS. Pozostali, którzy nie zamierzali wstępować do kolejnych bojówek, rozjechali się po świecie. Podejmując się szkolenia oddziałów lotniczych w odległych częściach świata, takich np. jak Japonia. Wracając do jednostek lotniczych, które powstały w omawianym okresie na lotnisku w Grudziądzu.

Warto zacząć od Artillerie Fliegerstaffel 108 (wcześniej Flieger Abteilung 416 i Flieger Abteilung 417, które wchodziły w skład Kampfgeschwader Sachsenberg), jednostka została przebazowana z Grudziądza na Śląsk i 14.08.1919 r., na mocy ustaleń Traktatu Wersalskiego, przeniesiono ją na lotnisko w Jüteborgu i tam zdemobilizowano.

Kolejna formacja to Flieger Abteilung 410 został sformowany ze składu Flieger Ersatz Abteilung Nr. 8 Graudenz, przeniesiony został do Olsztyna i Giżycka. Dowodzony był przez Hauptmanna Kocha. Jako ciekawostkę warto wspomnieć, że w sierpniu 1919 roku został przebazowany do Grudziądza Albatros C.XII z oznaczeniami Szkoły Obserwatorów w Słupsku. Samolot przez pewien czas latał w Grudziądzu, właśnie z takimi oznaczeniami. Mimo, że służył już w FA 410.

Jedną z najmniej opracowanych jednostek była, Flieger Abteilung 435 jednostka pojawiła się w Grudziądzu na krótki czas w celu uzupełnienia stanów i sprzętu. Została wykorzystana do patrolowania przestrzeni wokół grudziądzkiej twierdzy. Nie jest znana data i miejsce rozformowania tego oddziału.

Najciekawszą pod względem żywotności, była Flieger Abteilung 412. Dowódcą FA 412 był Leutnant Lippmann, który latał na Halberstadt C.V.s. Najgłośniejszą akcją tego oddziału był patrol, prowadzony przez Leutnanta Gutenknechta (od 1916 roku odniósł pięć potwierdzonych zwycięstw i jedno niepotwierdzone), z którego składał raport Hauptmannowi Roßbachowi po locie rozpoznawczym nad Chełmżą. Sam Roßbach stał na czele kilkuset żołnierzy, którzy nie zamierzali zaprzestać walki. W obozie w Grupie, zorganizowali się w ochotniczą formację, która terrorizował obszar ziemi chełmińskiej z wyłączeniem dużych ośrodków miejskich takich np. jak Grudziądz. Na podstawie tego właśnie meldunku żołnierze Freikorps Roßbach przeprowadzili akcję pa-



Zdjęcie lotnicze z dnia 12.04.1918 r.



1918 r. – zdjęcie niemieckiego samolotu nad północnym rejonem Grudziądza

cyfikacyjną Chełmży przeciw polskim mieszkańcom tego miasta. W wyniku tej akcji zginęło kilku mieszkańców tego miasteczka. Samoloty z tego oddziału w późniejszym okresie przerzucono do republik nadbałtyckich (Łotwa i Estonia). Walczyły tam przeciw siłom bolszewickim w ramach „Żelaznej Dywizji” (niem. Eiserne Division; łot. Dzelzdivīzija). Dywizja Powstała w grudniu 1918 r., jako wsparcie dla niepodległościowych działań Łotyszy przeciw zagrożeniu bolszewickiemu. Wspierali oddziały łotewskie w początkowym okresie aby następnie rozpocząć działania przeciw oddziałom łotewskim, ale i także przeciw estońskim. Dążąc do podporządkowania sobie całego obszaru republik nadbałtyckich. Akcja nie powiodła się i Dywizja rozpoczęła ewakuację do Niemiec. Po rozwiązaniu tej jednostki, samoloty będące w dobrym stanie, przewieziono koleją do Niemiec. Reszta została zniszczona przez żołnierzy oddziałów technicznych „Żelaznej Dywizji”.

Kolejną na liście rozpoznanych jednostek, była Flieger Abteilung 411 dowódcą jednostki był Hauptmann Winkler. Oddział miał na stanie: 3 Fokkery D. VII 3, Halberstadt C.V. 2, Albatros S.C.I. oraz Rumpler C. IV, który stacjonował w Jabłonowie i Łęgowie. Zadaniem tej jednostki było patrolowanie granicy z Polską. Nie jest znana data i miejsce rozformowania oddziału.

Najmniejszym oddziałem w tym zestawieniu, był Flieger Abteilung 434, Truppenfliegerstaffel 9, 1919, na stanie oddziału znajdował Fokker D. VIII „RK” numer seryjny 5924/18 na którym latał Leutnant / Oberleutnant Richard Kraut (jedno potwierdzone zwycięstwo). O miejscu i czasie rozformowania jednostki, brak jest informacji.

W dalszej kolejności warto pamiętać o Grenzschutz Flieger Abteilung 404/Truppen Fliegerstaffel 20 został powołany do życia 2.12.1918r., w Grudziądzu na bazie jednostki Flieger Ersatz Abteilung 2, który stacjonował w Pile. Dowódcą oddziału był Oberlutnant Kurt Messow jeden z asów kaiserowskiego lotnictwa (20 zestrzeleń). Oddział został w późniejszym czasie przeniesiony na lotnisko w dzisiejszym Czernichowsku i zdemobilizowana rozkazem z 15.08.1919 r., choć jeszcze funkcjonował 19.09.1919 r. W jednostce służyło 28 oficerów i podoficerów, a wśród nich: Max Jeschinsky, Lutnant Helmut Joeden (obserwator, walczył wcześniej na terenie Palestyny), Oberlutnant Kurt Messow, Vizefeldwebel Otto Roosen (pilot), Vizefeldwebel Walter Schroeder (pilot, późniejszy Generalmajor).

Następną jednostką mającą zabezpieczyć granice Niemiec, była Grenzschutz Flieger Abteilung 410 / Feld Flieger Abteilung Koch/Artillerie Fliegerstaffel 120 Jednostka powołana do życia 15.11.1918 r., na bazie Flieger Ersatz Abteilung 8, Miejsca bazowania: Grudziądz i Olsztyn. Jednostka rozwiązana na lotnisku w dzisiejszym Czernichowsku 28.08.1919 r., choć warto zauważyć, że rozkaz został powtórzony w maju 1920 r. Dowódcą jed-

nostki był Hauptmann Koch a po nim Walter Aschoff. W skład tego oddziału wchodził: Walter Aschoff (obserwator, brał udział w ciężkich bombardowaniach Londynu w 1917 r.), Oberlutnant Karl Barlen (pilot, służył od początku wojny w Feld Flieger Abteilung Nr 8 w Grudziądzu), Feist (pilot), Leutnant Adolf Genth (obserwator), Leutnant der Reserve Johannes Janzen (pilot. Latał także w czasie II wojny światowej. Dostał się do niewoli rosyjskiej w której zmarł w 1945 r.), Haptmann Koch, Leutnant Günther Lohmann (obserwator. W jednostce znalazł się w styczniu 1919 r. Szybko zmienił oddział i służył od 21.06.1919 na lotnisku w Königsbergu. Dalsza służba doprowadziła go do stopnia Generalleutnant (1.11.1943 w armii hitlerowskiej.), Leutnant Heinrich Rauch (obserwator) od połowy listopada 1918 r., był adiutantem Fliegerersatz-Abteilung Nr 8 w Grudziądzu. Dalsza kariera, doprowadziła go do stopnia Generalmajor na który został awansowany w armii hitlerowskiej 1.06.1942 r., Leutnant der Reserve Hans Joachim Seidel (obserwator) oraz Julius Otto. Według raportu polskiego wywiadu z dnia 6.06.1919 w skład oddziału wchodziły: Albatros C.III, Albatros C.VII, 3 sztuki Fokker D.VII (numery samolotów 8426/18 i 8453/18), Fokker D.VIII, 6 sztuk Halberstadt C.V., Hannover CL.II lub CL.III, 3 sztuki LVG C.VI, Pfalz D.IIIa 6014/17, 2 sztuki Rumpler C.I i Rumpler C.IV

Podobnie jak GFA 410 tak i Grenzschutz Flieger Abteilung 411 / Freiwillige Flieger Abteilung Winkler. Oddział został zorganizowany 18.12.1918 r., na bazie Flieger Ersatz Abteilung 8. Na czele, którego stał Hauptmann Paul Winkler. Stacjonował w Grudziądzu oraz w Kisielice-Łęgowie (6.06.1919r.). Jego zadaniem było patrolowanie granicy polsko-niemieckiej. W skład oddziału wchodził: Leutnant Kleb (obserwator), Hauptmann Friedrich-Wilhelm Köckler (obserwator do zadań specjalnych), oficer kwatermistrz F. Lehmann (pilot), Vizefeldwebel Lunt (pilot), Leutnant Josef Seebald (pilot), Leutnant Karl Thom (pilot), Vizeweldwebel Tirschleid (pilot) i Hauptmann Paul Winckler. Jednostka dysponowała parkiem maszynowym w składzie: 3 sztuki Fokker. D.VII, 3 sztuki Halberstadt C.V, 2 sztuki Albatros C.I, Albatros C. XII 1911/17, Rumpler C. C. IV.

Ostatnią znaną jednostką, która miała zajmować się patrolowaniem granic okrojonych Niemiec, była Grenzschutz Flieger Abteilung 412/Artillerie Fliegerstaffel 117. Jednostka powstała 18.12.1918 r. na bazie oddziału szkolnego Flieger Ersatz Abteilung 8. Dowodził nim Hauptmann Mikulski, Haptmann Erhard Milch (30.04-5.09.1919 r.) oraz Hauptmann Adolf Gutknecht. Formacja stacjonowała w Grudziądzu, Toruniu i Wietrzychowie (12.03.1919 r. – 6.06.1919 r.). Oddział został rozwiązany na lotnisku w Schwerinie 28.08.1919 r. Służbę w nim odbywali: Vizefeldwebel Auersbach, Hauptmann Adolf Gutknecht, Leutnant Holbach, Vizefeldwebel Körner, Leutnant Joachim Kortüm, Leutnant Lippmann, Hauptmann Erhard Milch, Hauptmann Mikulski, Leutnant Müller, Leutnant Rattey, Leutnant Joachim Schupan i Wilhelm Schwartz. Dysponowali parkiem lotniczym, składającym się z: 7 sztuk Fokker D.VII (maj 1919), 3 sztuki Halberstadt CL.IV, CL.IV (wśród nich dwa, nosiły numery 9401/18 i 9522/18)

Ilość jednostek lotniczych, które zostały sformowane lub znalazł się na terenie grudziądzkiego lotniska na przełomie 1918/1919 roku jest wręcz zaskakująca. Do tej pory bowiem uznawano, że po 11.11.1918 r., nie funkcjonowała żadna formacja lotnicza. Dopiero 23.01.1920 r., w chwili przejmowania Grudziądza przez władze polskie, na niebie pojawił się samolot i to z polskimi znakami. Warto w tym wypadku wypełnić lukę w tej historii i udokumentować funkcjonowanie tych jednostek na terenie grudziądzkiej bazy lotniczej. Choć sprawą oczywistą jest, że sam temat nie został wyczerpany i czekają kolejne pytania dotyczące historii lotniska i lotnictwa grudziądzkiego na rozwiązanie.

JAK II RP UROSŁY SKRZYDŁA

Po I Wojnie Światowej na mapie Europy pojawiła się Polska. Wraz z powstaniem II Rzeczypospolitej rozpoczął się czas bardzo dynamicznego budowania państwa od podstaw i to we wszystkich jego przejawach. Oczywiście dotyczyło to również lotnictwa. Awiacja dopiero co zaczęła wplatać się w historię cywilizacji, ale co bardziej światli ludzie doskonale zdawali sobie sprawę, że samoloty w bardzo krótkim czasie zrewolucjonizują przyszłość. Na terenie Grudziądza niemiecki zaborca zostawił po sobie doskonałą infrastrukturę w postaci lotniska, hangarów oraz koszarowych zabudowań dla kadry lotniczej. Odradzająca się polska armia szybko dostrzegła potencjał tego miejsca. Pozostawała jeszcze kwestia znalezienia chętnych do rozpoczęcia nauki latania.

Ułani do latania!

Kandydaci do szkół lotniczych rekrutowali się początkowo spośród oficerów wojsk lądowych (przede wszystkim z kawalerii) oraz podoficerów i podchorążych innych rodzajów broni. Nie przeprowadzano wówczas w ogóle rekrutacji młodzieży cywilnej.

Od roku 1925 stworzono nowy system szkolenia personelu lotniczego. To wówczas powołano do życia m.in. Oficerską Szkołę Lotniczą w Grudziądzu. Nowe zasady dopuszczały zarówno możliwość przeszkolenia w pilotażu kandydatów z wojska, jak i nowego narybku rekrutującego się spośród młodzieży cywilnej. W ten sposób zakończył się okres improwizacji, a powstało oparte na racjonalnych podstawach szkolnictwo zapewniające stały dopływ świeżych sił do lotnictwa.

Lotnictwo rozwijało się również poza strukturami armii i stawało się ważną gałęzią przemysłu oraz myśli inżynieryjnej. W tworzeniu lotnictwa na ziemiach polskich szczególną rolę odegrały regionalne i ogólnokrajowe stowarzyszenia lotnicze, jak: Liga Obrony Powietrznej Państwa, Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz Aeroklub Polski.

Każdy może latać

Liga Obrony Powietrznej Państwa działała w latach 1923-1928. Jej celem było dążenie do wzbudzania zainteresowania najszerszych warstw społeczeństwa żegluga powietrzną, do jej tworzenia, popierania i dalszego rozwoju. Miało być to realizowane poprzez: zachęcanie do pracy na polu naukowym,

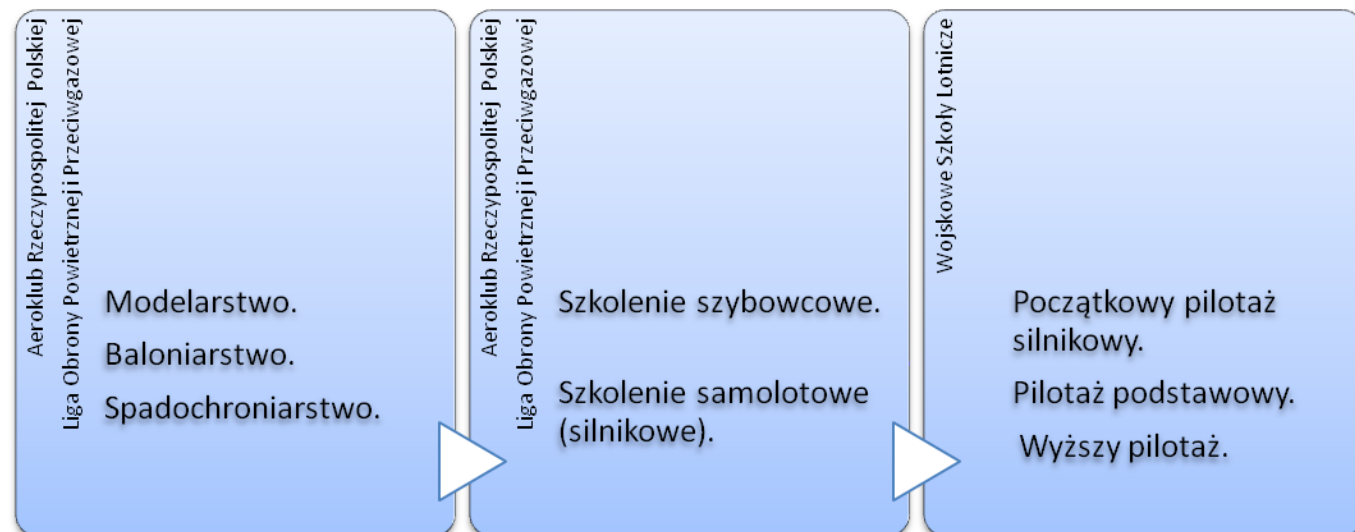
urządzanie wystaw lotniczych w kraju, tworzenie bibliotek, archiwów i muzeów lotniczych, budowę lotnisk, popieranie inicjatywy prywatnej w kierunku rozwijania własnego przemysłu lotniczego oraz kształcenie i dokształcanie personelu lotniczego.

LOPP spowodowała wspólnie z Departamentem Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych powołanie do życia Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Przejął on od Ligi ogólną koordynację prac aeroklubów i reprezentowanie polskiego lotnictwa na zewnątrz. Wtedy to rozpoczęto wprowadzanie Przysposobienia Wojskowo-Lotniczego (PWL), a w późniejszym czasie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego (LPW), które jest początkiem obecnego szkolenia selekcyjnego realizowanego w aeroklubach na zlecenie Sił Zbrojnych RP.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ufundowała ośrodki Przysposobienia Wojskowo-Lotniczego w Łodzi i Łucku, gdzie szkolono pilotów. Prowadzone one były przez władze wojskowe. Rezygnacja LOPP ze szkolenia pilotów we własnym zakresie uzasadniona była powstaniem aeroklubów, które przejęły te zadania.

Rezultatem zainteresowania LOPP sportem lotniczym było powołanie kół Szybowcowych LOPP i szkoły szybowcowej w Polichnie. Podstawowym zadaniem LOPP od początku jej działalności była rozbudowa lotnictwa. Sprowadzało się to głównie do stworzenia własnych źródeł zaopatrywania i uzupełniania lotnictwa wojskowego jako głównego odbiorcy. Lotnictwo cywilne miało stanowić rezerwę lotnictwa wojskowego. Kolejnym zadaniem było udostępnienie latania szerokim warstwom społeczeństwa.

Zadania Ligi w dziedzinie rozwoju lotnictwa przedstawione przez gen. Berbeckiego na posiedzeniu Zarządu Głównego w dniu 5.02.1935 roku polegały na zorganizowaniu kół szybowcowych i ośrodków przysposobienia wojskowo-lotniczego. Ich celem było wyszkolenie możliwie dużej liczby pilotów sportowych w wieku przedpoborowym. Za naukę pilotażu szybowcowego szkoły LOPP pobierały niewielkie opłaty od członków, a kandydatów zdolnych do służby wojskowej w lotnictwie szkoliły bezpłatnie. Wszyscy uczniowie byli ubezpieczeni od nieszczęśliwych wypadków. W 1935 roku zdecydowano zorganizować na terenie każdego okręgu szkołę szybowcową LOPP. W 1936 roku było już 16 szkolnych ośrodków szybowcowych. W tymże roku Zarząd Główny Ligi zakupił z własnego budżetu m.in. 129 szybowców oraz przyznał subwencje na budowę 15



Proces pozyskiwania kandydatów do szkół lotniczych w okresie międzywojennym



Koło Szybowcowe w Grudziądzu. 1935 r. Fot. Zakł. Fot. Foto-Walesa, ul Groblowa 6, Grudziądz Arch K.W. Chudziński



Szkolenie żołnierzy z Centrum Wyszczolenia Kawalerii w Grudziądzu – rok 1936
hangarów szybowcowych. Liga organizowała także wykup terenów pod szybowiska.

Powołanie Inspektora Obrony Powietrznej Państwa i uporządkowanie aktów prawnych dotyczących biernej OPL kraju nałożyło na LOPP nowe obowiązki wchodzące w zakres wykonawczego i technicznego przygotowania prac obronnych. Poczynania Ligi stawały się częścią polityki obronnej państwa.

Od modelarza do pilota

W 1937 roku nastąpiło dalsze udoskonalenie szkolenia szybowcowego i organizacji szybownictwa, jak również jego ilościowy rozwój. W tym czasie istniało już 96 kół szybowcowych, 17 szkół szybowcowych, 68 zarejestrowanych szybowisk i 20 zarejestrowanych lotnisk do lotów szybowcowych w terenie płaskim. W Katowicach przystąpiono do organizacji Wyższej Szkoły Szybowcowej.

Z inicjatywy LOPP przystąpiono do budowy własnych szkół pilotażu silnikowego. W latach 1935-1938 powstały cztery nowe szkoły: w Aleksandrowicach koło Bielska, w Stanisławowie, w Masłowie koło Kielc oraz w Świdniku koło Lublina.

Ponadto LOPP szkoliła kandydatów na pilotów w aeroklubach.

Zarząd Główny Ligi przystąpił do prac zgodnie z zasadą stopniowania trudności. Według wskazówek gen. Berbeckie-

go realizowano zasadę od modelarstwa do szybownictwa, a następnie od szybownictwa do pilotażu silnikowego. Pierwszym etapem było wprowadzenie modelarstwa lotniczego do szkół powszechnych, średnich i zawodowych na terenie całego państwa jako przedmiotu obowiązkowego w ramach nauki robót ręcznych. Na początku lat trzydziestych w Polsce było około 500 modelarni działających przeważnie przy szkołach, subsydiowanych przez LOPP. Instruktorami byli nauczyciele szkoleni i doskonaleni w technikach modelarskich na specjalnie organizowanych kursach. Kursom dla nauczycieli patronował Państwowy Instytut Robót Ręcznych. Szkoły powszechne i średnie w ten sposób miały zapewniony doptyw instruktorów małego lotnictwa.

Oceniając działalność LOPP, liczącej na wiosnę 1939 roku około 2 mln członków, podkreślić należy, że osiągnęła ona poważne wyniki. Składały się na nie głównie: powołanie Instytutu Aerodynamicznego i innych placówek naukowo-badawczych, urządzenie jej kosztem 35 lotnisk i subwencjonowanie 9, zbudowanie i utrzymywanie Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, przydzielenie szkołom i aeroklubom kilkuset samolotów, finansowanie rajdów i konkursów, rozbudowa szybownictwa, zainicjowanie sportu spadochronowego, pokrywanie kosztów konkursów balonowych, rozbudzenie w społeczeństwie, zwłaszcza w młodzieży zainteresowania lotnictwem.

Istotne dla doskonalenia systemu szkolnictwa lotniczego było przejście w 1933 roku od aeroklubów szkolenia kandydatów do lotnictwa Przysposobienia

Lotniczo-Wojskowego (PWL) – później LPW. Od tej pory aż do wybuchu wojny szkolenia selekcyjne realizowane było w trakcie pierwszego roku nauki w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. W tym czasie prowadzono także szkolenie szybowcowe dla kandydatów w Wojskowym Ośrodku Szybowcowym w Ustianowej, które było pierwszą zaprawą lotniczą przed wejściem na pilotaż motorowy.

Sukces szkolenia lotniczego II RP

Celowa polityka lotnicza władz polskich w okresie międzywojennym przyczyniła się do rozwoju szkolnictwa wojskowego, a system przygotowania młodzieży do służby w lotnictwie wojskowym może stanowić wzór do naśladowania dla nowych rozwiązań w przygotowaniu kandydatów do lotnictwa wojskowego.

W ostatnich latach przed wojną zorganizowana w Polsce była szeroka sieć aeroklubów i ośrodków szkolenia lotniczego LOPP, co zapewniało lotnictwu wojskowemu stały napływ przeszkolonej młodzieży w zakresie podstawowych dyscyplin lotniczych, a tym samym upraszczało i przyśpieszało w znacznym stopniu szkolenie personelu latającego.

Na podstawie tekstu **płk dr hab DARIUSZA BOGUSZA**
„Rys historyczny szkolenia selekcyjnego kandydatów na pilotów wojskowych w Polsce”

LOTNISKO W GRUDZIĄDZU

Budowa lotniska w Grudziądzu spowodowana była rozbudową fortyfikacyjną miasta, a tym samym wzrostem garnizonu. Lotnictwo – nowo powstała broń dawała nowe możliwości militarne efektywnie wzmacniając kompleks fortecny. Samo lotnisko wraz z koszarami wybudowano w części południowej miasta w latach 1912-1914 pomiędzy fortami Gać i Tuszewo, stanowiącymi bezpośrednie osłony obiektu. Płyty lotniska stanowił obszar o wymiarach 850 x 550 m natomiast zaplecze – dwa hangary o konstrukcji metalowej, budynek obsługi (załogi), kasyno oficerskie, garaż samochodowy oraz niezbędne urządzenia zapewniające funkcjonowanie koszar jednostki lotniczej wraz z zapleczem sportowym i ćwiczebnym. Obsadę tego kompleksu stanowiły sztab i 2. kompania 5. batalionu balonowego która przybyła z Legnicy, oraz 2. kompania lotnicza 2. batalionu. Jednostki te wyposażone były w balon obserwacyjny. 5 samolotów i dwa oddziały reflektorów.

Wybuch I wojny światowej spowodował zwiększone zapotrzebowanie na lotników, więc nowoczesny kompleks koszarowy stał się miejscem, gdzie umieszczono Szkoły Pilotów. Należy w tym miejscu wspomnieć o Polakach, którzy już wtedy znaleźli się w wojskach lotniczych. Wśród nich byli też absolwenci Szkoły Lotniczej w Grudziądzu: Józef Kukliński (szkołę ukończył w 1915 r. jako mechanik), Ludwik Patalas (w 1917 r.), Władysław Ryszkiewicz (w grudniu 1918 r.).

Z chwilą zakończenia I wojny światowej i podpisania 28 czerwca 1919 r. traktatu wersalskiego Polsce miał zostać przekazany między innymi obszar Pomorza wraz z istniejącymi na jego terenie obiektami wojskowymi. Jednak traktat mógł wejść w życie po podpisaniu protokołu ratyfikowanego przez Niemcy i Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone, co nastąpiło dopiero 10 stycznia 1920 r. Zwłoka w ratyfikacji traktatu została wykorzystana przez armię niemiecką do wywiezienia z przewidzianych do przekazania obiektów całego ich ruchomego wyposażenia. Na lotniskach, w tym przypadku również w Grudziądzu, Polacy mieli przejąć wyłącznie zabudowania, natomiast Niemcy zabrali całe ich wyposażenie. Formalne przekazanie twierdzy Grudziądz nastąpiło 22 stycznia 1920 r. w obecności niemieckiego gubernatora von Małachowskiego i polskiej komisji odbiorczej, której przewodniczącym był mjr Bolesław Fijałkowski. Następnego dnia wkroczyły do Grudziądza oddziały armii polskiej, obejmując miasto po 148 latach niemieckiego w nim panowania.

Pierwszym polskim samolotem, który pojawił się nad Grudziądzem była maszyna pilotowana przez Ludwika Humpola (Mierowski). Swoje wspomnienia z tego lotu zawarł w pamiętniku, którego



23 stycznia 1920 r. przelot polskiego samolotu nad Grudziądzem

fragment warto przytoczyć: „Dnia 23 stycznia 1920 r. dął zimny wiatr rano stopniowo przyciszając. Wraz z porucznikiem Chłopeckim wzbiliśmy się w górę na doskonałym samolocie w przestworza w stronę Grudziądza. Piękny kraj, miłe okoliczne wioski migają nam przed oczyma [...]. Dolatujemy do Grudziądza. Stare piękne miasto widzimy z góry. Obniżamy się znacznie. Po ulicach miasta maszeruje długi wąż błękitnych rycerzy [...]. Duma rozsadza nam piersi. Doczekaliśmy się tryumfalnego wjazdu w oswobodzoną ziemię jako pierwsi z pierwszych, którym ten honor przypadł w udziale, prowadzeni przez ukochanego generała Hallera.”

Początkowo obiekty zostały zabezpieczone przez wyznaczony oddział wartowniczy działający jako komenda portowa. Dopiero późną jesienią przyjechała do Grudziądza z Wilna pierwsza lotnicza jednostka, którą był I Ruchomy Park Lotniczy dowodzony przez por. Waleckiego. Zadaniem tej jednostki było uporządkowanie i uruchomienie zdewastowanych przez



Koszary szkół lotniczych w Grudziądzu, obecnie budynek WZU



Zdjęcie terenu lotniska w Grudziądzu z dnia 22.05.1921 r. z wysokości 100 m



Rysunek satyryczny z epoki zatytułowany „Start Wyższej Szkoły Pilotów 20 czerwca 1923” ukazujący atmosferę panującą na grudziądzkim lotnisku

Niemców warsztatów lotniczych. W tym samym czasie do Grudziądza zostały przeniesione 14. Eskadra Wywiadowcza i 18. Eskadra Myśliwska, które przeszły na terenie lotniska reorganizację. Efektem jej było, w myśl rozkazu z 18 stycznia 1921 r. wchłonięcie 18. Eskadry Myśliwskiej przez Eskadrę Wywiadowczą.

Stacja lotnicza Grudziądz dzięki posiadaniu nowoczesnych obiektów była dla powstającego lotnictwa polskiego ważną bazą i z tego względu władze lotnicze postanowiły przenieść na jej teren Wyższą Szkołę Pilotów z Poznania. Za przeniesieniem przemawiał jeszcze jeden ważny powód – brak miejsca na poznańskim lotnisku, gdzie po zakończeniu wojny bolszewickiej znalazły się jednostki które brały w niej udział. Szkołę zaczęto przenosić i organizować w roku 1921, a działalność podjęła w 1922 r.

Wyższa Szkoła Pilotów w Grudziądzu przejęła następujące obiekty: budynek główny (Komenda Szkoły), budynek kasyna, trzy hangary o konstrukcji metalowej, trzy hangary o konstrukcji drewnianej, benzynownię z podziemnymi zbiornikami i boczniką kolejową, trzy większe magazyny i składnicę dla sprzętu lotniczego, cztery pomieszczenia warsztatowe, strzelnicę i płytę lotniska. Pierwszym komendantem szkoły został mjr Piotr Abakanowicz, a szefem pilotów mjr Juliusz Gilewicz. Organizację szkoły zaczęto od administracji i remontu obiektów, zakwaterowania, uruchomienia kasyna, utworzenia sal

wykładowych, magazynów na sprzęt lotniczy. Sprzęt ten głównie składał się z samolotów przeniesionych z Poznania typu: Albatros B.U., Fokker D.VII, SPAD VII, Breguet XIV, Bristol Fighter. W późniejszym okresie doszły samoloty Ansaldo Balilla i SVA-10.

W 1922 r. szkołę ukończył mjr Jan Senderek i został mianowany jej komendantem. Dopiero od tego momentu skład i organizacja szkoły zaczęły się stabilizować. Zasadniczy trzon szkoły wyglądał następująco: komendant podpułkownik Jan Senderek, oficer ordynansowy Józef Sidor, kpt. Augustyn Domes, szef wyszkolenia mjr Juliusz Gilewicz, kpt. Ludwik Idzikowski, por. Wiktor Kołodziejczyk, lekarz kpt. Adam Sołtysik, por. Włodzimierz Guber, por. Adolf Dubrowski, por. Jan Neumann, por. Eugeniusz Gultmejer, porucznik Bolesław Orliński.

Szkolenie w WSP w Grudziądzu przebiegało w tym czasie na tych samych zasadach jak w Poznaniu. Zajęcia z pilotażu prowadzono zarówno na samolotach liniowych jak i myśliwskich. Podczas ćwiczeń absolwentów niższych szkół pilotów na samolotach liniowych następowała selekcja kandydatów na pilotów myśliwskich. Gdy pierwsza grupa pełnowartościowych pilotów liniowych odchodziła do pułków, kandydaci na myśliwców pozostawali w szkole, dalej odbywając szkolenie. Brak samolotów dwumiejscowych do nauki akrobacji powodował ograniczenie lotów na samolotach jednomiejscowych myśliwskich, loty raczej stawały się formą uznaniową dla pilota, a nie konkretnym przeszkoleniem.

Duże natężenie lotów na ówczesnym sprzęcie lotniczym pochodzącym z I wojny światowej prowadziło do wypadków. Jednak biorąc pod uwagę trudne i niebezpieczne ćwiczenia, które wykonywali piloci, jak akrobacja czy strzelanie do celów naziemnych wypadki w WSP były stosunkowo nieliczne. W latach 1923-25 miało miejsce sześć wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Trzy z nich zdarzyły się na samolocie Ansaldo Balilla. Maszyny te wymagały delikatnego i prawidłowego pilotażu, posiadały tendencję do szybkiego wchodzenia w korkociąg.

W miarę upływu lat szkoła opracowała własne programy oraz metodykę szkolenia. Piloci kończyli Wyższy Kurs Pilotażu, w sposób widoczny podnosząc swoje umiejętności i kwalifikacje lotnicze. Z tego też powodu pułki lotnicze chętniej przy-

syłały na szkolenia swoich liniowych i myśliwskich pilotów. Typ lotnika, jaki wykształcił się po przejściu na stopę pokojową w 1921 r., miał swoje dodatnie i ujemne strony. Wojna, jak każda niebezpieczna przygoda, sprzyja życiu się ludzi i wyrobieniu wielkiego poczucia solidarności, stąd koleżeństwo, ale też i pewna kastowość, objawiająca się lekceważeniem tych, którzy przychodzili do lotnictwa później, a nie latali w czasie wojny. Loty bojowe przyczyniły się do wyrobienia takich cech jak odwaga i zdecydowanie. Niemniej jednak nieregularny tryb życia, ryzyko – wielokrotnie zwiększone niedoskonałością sprzętu oraz słabość dorywczej organizacji jednostek lotniczych wytworzyły pewną specyficzną determinację (polskie „jakoś to będzie”) i pewne rozluźnienie



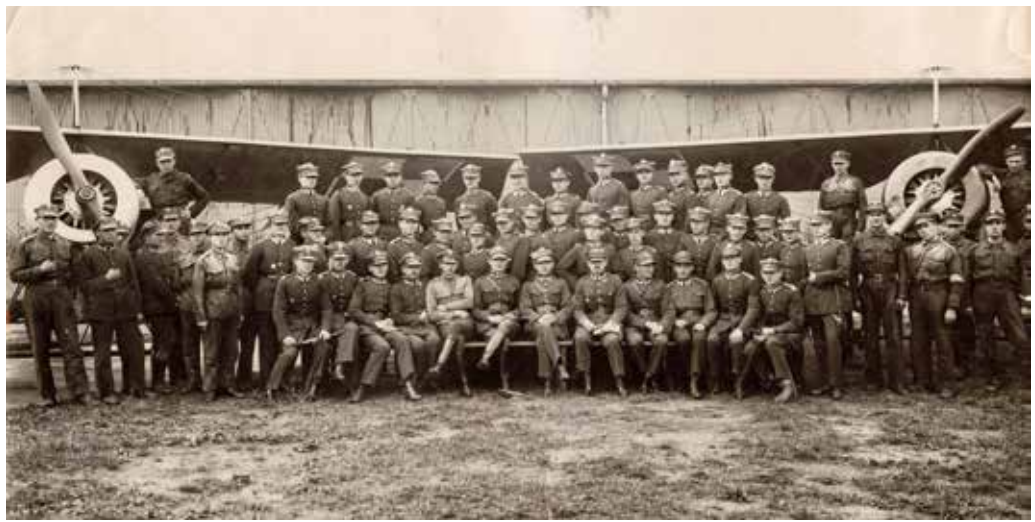
OSL Grudziądz. Grupa podchorążych 1 eskadry szkolnej z dowódcą kpt. pil. Tadeuszem Jabłońskim (siedzi w środku) w otoczeniu podoficerów instruktorów

dyscypliny. Stąd typ lotnika frontowego – odważnego, ryzykanckiego, ale też skorego do „bitki” i „wypitki”. Inny typ lotnika przedstawiali lotnicy tyłowi, którzy nie otarli się o front. Byli to ludzie spokojniejsi, o mniejszej fantazji, ale w okresie pokojowym może bardziej przydatni przy żmudnym organizowaniu całego lotnictwa na nowych zasadach. W czasie tej pracy spotykali się ludzie o bardzo zróżnicowanym pochodzeniu, wykształceniu i walorach moralnych, a nade wszystko różnym wychowaniu i mentalności (rosyjska „dusza na rąpaszku”, niemiecki dryl i austriacki biurokratyzm). Mówili także różnym językiem, zwłaszcza fachowym i technicznym.

Najtrudniejsze pod tym względem były lata 1921-1923. Później rozpoczął się proces unifikacji i kształtowania się nowego typu lotnika. Złożyło się na to kilka przyczyn: przemieszanie ludzi „frontowych” i „tyłowych”, duży napływ do lotnictwa oficerów i podoficerów innych broni solidnie przeszkolonych w szkołach pilotów i obserwatorów, pojawienie się regulaminów i zarządzeń normujących różne dziedziny pracy w lotnictwie, wreszcie otrzymanie nowego jednolitego sprzętu i coroczne szczegółowe regulowanie przez Departament Lotnictwa zasad szkolenia i doskonalenia personelu. Duży udział w tworzeniu i wychowaniu nowej generacji lotników miała Wyższa Szkoła Pilotażu w Grudziądzu. Personel jej składał się z ludzi o wysokim poziomie moralnym i fachowym.

Rozbudowa polskiego lotnictwa powodowała ciągle zapotrzebowanie na ludzi młodych i dobrze przygotowanych do pełnienia tej niebezpiecznej służby. W związku z tym utworzono z dniem 5 listopada 1925 r. w Grudziądzu Oficerską Szkołę Lotniczą, w skład której włączono WSP. Jednocześnie OSL przejęła lotnisko z zabudowaniami i sprzęt lotniczy, a organizację powierzono płk. pil. Romanowi Florerowi.

Od samego początku założono, że o przyjęcie do OSL mogą się ubiegać maturzyści szkół średnich, po ukończeniu kursu Szkoły Podchorążych Piechoty. Ponadto do OSL przyjęci mogli być absolwenci szkół podchorążych rezerwy wszystkich innych rodzajów broni oraz absolwenci Korpusu Kadetów bez jednorocznego kursu w Szkole Podchorążych Piechoty. Kolejnymi warunkami, jakie musiał spełnić kandydat było posiadanie obywatelstwa polskiego, ukończony 18, a nie przekroczony 24 rok życia. Wszyscy chętni przechodzili badania lekarskie i psy-



Lotnisko w Grudziądzu – 1926 r. pierwszy rocznik podchorążych Eskadry Szkolnej nr 1

chotechniczne w Centrum Badań Lotniczo-lekarskich w Warszawie, którego orzeczenie było decydujące. Dodatkowo kandydaci musieli zdać egzamin konkursowy z zakresu matematyki i fizyki.

Zadania, jakie stawiano OSL w trakcie trwania dwuletniego kursu, można określić krótko – wyszkolenie oficerów zawodowych lotnictwa, którzy powinni pełnić funkcje młodszego oficera eskadry, instruktora i wychowawcy. Po promocji każdy absolwent promowany był do stopnia podporucznika.

Z przyjętych podchorążych utworzono dywizjon szkolny,



Start na lotnisku OSL w Grudziądzu, 1926 r. – szkolenie obserwatorów na samolotach Potez XV



Dwie z trzech eskadr szkolnych OSL posiadały samoloty Morane



Grudziądzka OSL posiadała dobrze wyposażone sale dydaktyczne dla szkolenia teoretycznego. Na zdjęciu zbrojownia

który dowodzony był początkowo przez kpt. pil. Stanisława Luzińskiego, a w okresie późniejszym przez kpt. pil. Ryszarda Bojankiewicza. Zorganizowano także w ramach szkoły eskadrę ćwiczebną, która miała zaspokajać potrzeby doskonalenia instruktorów szkoły oraz przeszkalać rezerwistów, którzy dochodzili i latali w tej eskadrze. Eskadra ta dysponowała dwoma samolotami Potez XV, jednym Breguet XIV oraz trzema Hanriot XXVIII. Personel techniczny OSL składał się z dowódcy personelu por. Góreckiego oraz wysoko kwalifikowanych podoficerów mechaników, wspomaganych przez fachowców z różnych dziedzin technicznych, którzy odbywali zasadniczą służbę wojskową. Dodatkowym uzupełnieniem wojskowego personelu technicznego byli mechanicy cywilni. Funkcję oblatywacza samolotów wychodzących z remontu parku lotniczego pełnił chor. pil. Wacław Jurek. Zajęcia teoretyczne prowadzili oficerowie, między innymi: kpt. pil. S. Luziński (silniki), kpt. obs. M. Wiśniewski (taktyka), kpt. obs. A. Gosiewski i por. obs. Korcz (foto i zwiad fotograficzny), kpt. pil. S. Gae (technologia silników).

W ciągu krótkiego okresu działalności OSL w Grudziądzu doszło do znamienego wydarzenia, chyba jedynego tego typu w Wojsku Polskim tego okresu, więc już z tego chociażby powodu wartego zaznaczenia. Według zasad szkoleniowych OSL szkoła kształciła pilotów i obserwatorów i na tym tle doszło w październiku 1926 r. do niepokojów wśród podchorążych. Wskutek niedoboru obserwatorów, szef Departamentu

Lotnictwa płk pil. Ludomił Rayski wydał zarządzenie aby wszyscy podchorążowie, którzy ukończyli już pierwszy rok nauki zostali wyszkoleni na obserwatorów. Doprowadziło to do determinacyjnej głódówki podchorążych, którą dopiero po długich perswazjach udało się zakończyć. Podchorążowie tej klasy po ukończeniu OSL w 1927 r. nie zostali promowani na podporuczników, nastąpiło to dopiero w czasie pierwszego roku pobytu w pułkach.

Podchorążowie byli zakwaterowani w koszarach im. Świętopełka przy ul. Chełmińskiej, natomiast zajęcia teoretyczne odbywały się w Państwowej Szkole Budowy Maszyn przy ul. Radzyńskiej. Loty odbywały się na lotnisku. Oddalenie od siebie tych miejsc dochodzi do kilku kilometrów, tak więc ze względów organizacyjnych, był to jeden z ważniejszych powodów późniejszego przeniesienia OSL do Dębina, gdzie w jednym miejscu skupiono wszystkie obiekty potrzebne do sprawnego szkolenia.

Organizacja OSL na dzień 1 listopada 1926 r.:

- Komendant OSL (płk Roman Florer),
- dział nauk (dyrektor – mjr pil. Jerzy Rychłowski oraz 17 oficerów wykładowców),
- dywizjon szkolny podchorążych (kpt. pil. Jerzy Bojankiewicz) w składzie:
 - eskadra szkolna nr 1 (kpt. pil. Józef Werakso, potem kpt. pil. Tadeusz Jabłoński),
 - eskadra szkolna nr 2 (kpt. pil. Bernard Adamecki),
 - eskadra szkolna nr 3 (kpt. pil. Karol Orłoś),
 - zespół pilotów instruktorów – 12 podoficerów pilotów,
 - kwatermistrzostwo,
 - park lotniczy.

Eskadry szkolne podchorążych miały po dwa plutony, którymi dowodzili młodszy oficerowie służby stałej w OSL – 35 oficerów. W 1926 r. program zajęć na ziemi i w powietrzu przewidywał:

- w I roku: 618 godzin wykładów i 537 godzin ćwiczeń praktycznych – razem 1155 godzin;
- w II roku: 524 godziny wykładów i 521 godzin ćwiczeń praktycznych – razem 1045 godzin.

W wyniku reorganizacji szkolnictwa lotniczego w Polsce zapadła decyzja o przeniesieniu OSL z Grudziądza do Dębina. Rozkaz o przeniesieniu został wydany 14 kwietnia 1927 r., kończąc tym samym działalność OSL w Grudziądzu. Szkoła przenosząc się do Dębina zabrała wyposażenie techniczne i sal



Kawalerzyści i lotnicy na lotnisku w Grudziądzu. Na pierwszym planie samoloty Caudron G III Oficerskiej Szkoły Lotniczej, ok. 1926 r.

wykładowych, samoloty i dwa hangary o konstrukcji metalowej, aby móc na nowym miejscu utrzymać ciągłość szkoleniową. Poza zniszczonym w pożarze około 1924 r. drewnianym hangarem lotniczym położonym na zachodnim skraju lotniska, pozostałe obiekty koszarowe łącznie z płytą lotniska od marca 1927 do marca 1928 r. były niewykorzystane; zabezpieczenie ich stanowił pluton wartowniczy pod dowództwem st. sierż. Hellaka.

Po tej krótkiej przerwie w działalności lotniska, rozpoczął się na nim ponownie ruch spowodowany organizacją Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania, której pierwszym komendantem został mjr pil. Tadeusz Wereszczyński, zastąpiony już

w następnym roku przez mjr. pil. Bolesława Stachonia. Major Wereszczyński sprawnie rozpoczął organizację nowej szkoły, borykając się jednak z wieloma trudnościami. Przykładowo remont i naprawa samolotów, z braku narzędzi warsztatowych, były prowadzone w Bydgoszczy i Toruniu.

Pierwotna struktura powstającej szkoły wyglądała następująco: dowództwo, administracja, kwatermistrzostwo z kasynem, dział nauk, sale wykładowe, park lotniczy, warsztaty – magazyny, dział uzbrojenia (rusznikarnia), magazyny amunicyjne, spadochroniarnia oraz eskadra treningowa. Obsadę szkoły stanowili – komendant: mjr pil. Tadeusz Wereszczyński, adiutant: kpt. obs. Witold Zaniewski, kwatermistrz: kpt. Malarkiewicz, szef wyszkolenia, któremu podlegał dział nauk: por. Jan Lukaszewicz, in-

struktorzy: por. obs. Mazurek, por. Gallus, por. Bukowiński, por. Bączkowski, por. Michałowski, por. Kruszewicz, park lotniczy, warsztaty i magazyny: kpt. Górecki, Dział uzbrojenia (rusznikarnia) oraz magazyn amunicji: st. sierż. Malinowski, spadochroniarnia, która została wybudowana specjalnie na potrzeby szkoły: st. sierż. Głapiak i plut. Kubiak, eskadra treningowa, nazywana też ćwiczebną: kpt. Górecki, szefem eskadry był st. sierż. pil. Mechliński, lekarz szkoły: kpt. Daszkiewicz, płatnik: kpt. Józef Zieliński, oraz zespół mechaników, składający się z podoficerów zawodowych.

Sale wykładowe Działu nauk zostały szybko i dobrze wyposażone w potrzebne pomoce naukowe. Programy nauczania, które początkowo stosowano opracowane były z myślą o pilotach bombowych, więc w szkoleniu pilotów myśliwskich były wykorzystywane w niewielkim stopniu natomiast plan nauczania obejmował: taktykę walki, orientację nawigacyjną pilota po zakończeniu walki, loty w szyku do dziewięciu samolotów, doktryny użycia lotnictwa myśliwskiego i wyszkolenie strzeleckie. Ostatnie z wymienionych szkolenie strzeleckie było traktowane bardzo poważnie, trwało przez cały 2,5-miesięczny kurs. Rozpoczynało się ono od strzelania z karabinu i karabinu maszynowego do tarczy, następnie strzelano do rzutek, co wymagało od strzelca błyskawicznego wymierzenia i oddania strzału. Kolejnym etapem było strzelanie do tarczy z karabinu maszynowego umieszczonego na ruchomym wózku, który imitował pozycję siedzącą w kabine pilota. Dalsze szkolenie strzeleckie obejmowało ćwiczenia w rozpoznawaniu sylwetek samolotów, oceny odległości, oceny prędkości poruszającego się celu, jego wielkość oraz dobór poprawek celu. Praktyczne strzelanie do celu prowadzono na poligonie, strzelając do tarcz wykładanych na ziemi. Miały one różne wymiary, kolory i kształty, zależnie od tego, jakie zadania wykonywano w danym dniu. Przy strzelaniu z samolotów na skupienie stosowano tarcze wykonane z płótna, malowane na kolor ziemi, o wymiarach 12 x 30 m, z przedstawioną w środku sylwetkę samolotu widzianego z przodu o wymiarach rzeczywistych. Następnie przychodziła kolej na strzelanie do celów ruchomych. W powietrzu w trakcie tych ćwiczeń nad poligonem w Grupie pilot wyrzucał z kabiny spadochronik o średnicy około 1 m, obciążony ciężarkiem, wykonany z papieru i pomalowany w biało-czerwone barwy. Strzelanie do niego prowadzone było ostrą amunicją, co stwarzało pewien problem, polegający na tym, że z względów bezpieczeństwa nad



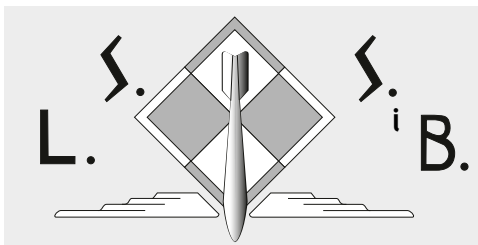
Pierwsza kadra oficerska Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania z jej komendantem (siedzi w środku) – mjr pil. Tadeuszem Wereszczyńskim

poligonem mógł przebywać tylko jeden ćwiczący samolot. Dodatkowym problemem wynikającym z tego typu treningu było ryzyko rozsiewu strzałów poza poligon. Kłopoty te rozwiązano przez prowizoryczne zamocowanie na samolotach PWS-16, będących na stanie szkoły, fotokarabinów. Dopiero samoloty PWS-16bis, które trafiły do LSSiB, posiadały wbudowane fabrycznie fotokarabiny. Te używane były w ćwiczebnych walkach powietrznych, utrwalając na błonie filmowej cel oraz czas podany w sekundach. W ten sposób można było prześledzić przebieg walki, popełnione przez pilota błędy, omówić je i kontrolować postępy w nauce. Dalszym etapem szkolenia strzeleckiego było strzelanie do tzw. „rękawa”, który był niczym innym jak płócienną rurą o długości 5 m i średnicy 1 m, zwężającą się ku końcowi. „Rękaw” holowany był za samolotem na stalowej linie o długości powyżej 160 m. Do „rękawa” mogło strzelać czterech pilotów, gdyż amunicja była barwiona i po zrzuceniu go łatwo było ustalić wyniki każdego z biorących udział w ćwiczeniu pilotów. Na kursie Wyższej Szkoły Pilotażu w Grudziądzu „rękaw” holowany był przez samolot Potez XXVII, a urządzenie do jego wypuszczania, zwijania i zrzucania na ziemi, obsługiwał z kabiny obserwatora plut. Józef Kubiak. Strzelanie do „rękawa” wymagało dobrego wyszkolenia pilota, a pewnym miernikiem trudności tego ćwiczenia były liczne wypadki.

W początkowym okresie funkcjonowania LSSiB, w latach 1929-1932, odczuwano w szkole brak samolotu dwumiejscowego, przeznaczonego do sprawdzania pilotów w akrobacji lotniczej. Trudność ta została częściowo usunięta po otrzymaniu trzech samolotów Lublin R-XIII. Samoloty te były dopusz-



Samoloty szkolne Morane MS-35EP2 były podstawowym wyposażeniem Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Grudziądzu w latach 1925-1927



Logo Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania

czone do ograniczonej podstawowej akrobacji lotniczej. Piloci, po sprawdzeniu ich umiejętności na samolocie Lublin RXIII, przesiadali się,

do samolotów SPAD-51 i S-61. Samoloty te miały wiele wad konstrukcyjnych, z których najgroźniejsza była słaba wytrzymałość konstrukcyjna. Wiele wypadków na tych maszynach powodowało, że piloci niechętnie latali na nich i bardzo szybko wycofano je z użycia. W roku 1930 nadeszły do szkoły nowe maszyny konstrukcji czeskiej, produkowane na licencji w wytwórni PWS (Podlaska Wytwórnia Samolotów) Avia BH-33 (PWS-A). Był to samolot na owe czasy bardzo udany, o dużej szybkości wznoszenia, zwrotny i dobrze zachowujący się, w pełnej akrobacji. Krótko po dostarczeniu samolotów PWS-A, nadeszły maszyny konstrukcji francuskiej Wibault-70Cl. Samolot ten także był budowany na licencji w Polsce, w krótkiej serii doświadczalnej. Zdaniem pilotów maszyna francuska była trudna w pilotażu, mało zwrotna w akrobacji, nadawała się tylko jako typ przejściowy przy zamianie samolotu liniowego na myśliwski. W roku 1931 nadeszły do Grudziądza pierwsze egzemplarze samolotu PWS-10. Początkowo samoloty te były na wyposażeniu większości eskadr myśliwskich, a do 1939 r. eksploatowano je w szkolnictwie lotniczym, m.in. w Grudziądzu i Dęblinie. W rok po pojawieniu się w LSSiB samolotów PWS-10 dostarczono do Grudziądza doskonałe samoloty polskiej konstrukcji PZL P.7. Konstrukcja ich była już całkowicie metalowa i na ówczesne czasy doskonała.

Zabezpieczeniem technicznym dla rosnącej liczby samolotów w LSSiB był Park Lotniczy, składający się z Działu Płatowcowego, Działu Silnikowego oraz Magazynów. Dział Płatowcowy wykonywał naprawy płatowców w zakresie: uszkodzeń skrzydeł, kadłubów, sterów oraz podwozi. Dział Silnikowy (warsztaty), zwany też silnikownią, wykonywał remonty silników (tzw. średnie) w zakresie wymiany części takich jak: tłoki, korbowody i części zaworowe oraz przeglądy iskrowników. Magazyn w LSSiB był dobrze zaopatrzony we wszelkie części zamienne do samolotów. Nadzór nad pracami warsztatowymi sprawował kontroler wyznaczony przez dowództwo lotnictwa.

Rusznikarnia Działu Uzbrojenia wykonywała wszelkie naprawy broni wszystkich typów, codziennie kontrolowała broń, zajmowała się konserwacją oraz montowaniem i demontowaniem jej z samolotów.

Oddzielną sprawą było szkolenie spadochronowe. Dotychczasowy sprzęt spadochronowy będący na stanie lotnictwa polskiego był różnej produkcji i tym samym zróżnicowanej jakości i nie dawał gwarancji sprawnego i pewnego działania. W latach 1927-1928 Departament Lotnictwa zrealizował zakup, uważanych za najlepsze w owym czasie, spadochronów firmy Irving. Spadochron ten był praktycznie niezawodny i dawał gwarancję pewnego działania. Zakup ten został zrobiony w liczbie zaspokajającej potrzeby całego lotnictwa wojskowego. Aby rozprowadzić spadochrony po jednostkach natychmiast po ich zakupie zorganizowano kurs składaczy, konserwatorów i instruktorów spadochronowych. Grupy instruktorskie na samolocie Farman Goliath latały od jednostki do jednostki przeszkalając pilotów i konserwatorów spadochronów. Do szkolenia wykorzystywano również te samoloty wykonując skoki z jego skrzydeł. W poszczególnych pułkach i szkołach po około dziesięć osób z personelu latającego przeszło w ten sposób szkolenie spadochronowe. Wkrótce wybudowano w Jabłonnie wytwórnię balonów, gdzie produkowano już dobre polskie spadochrony.

Warto omówić tutaj utworzoną w szkole eskadrę treningową zwaną także ćwiczebną. Do jej zadań należało przeprowadzanie kursów strzelców samolotowych, kursów z zakresu strzelania i bombardowania dla pilotów i obserwatorów pułków lotniczych, kursów rusznikarzy dla podoficerów zawodowych, organizacja Szkoły Ognia Lotniczego dla oficerów i podchorążych rezerwy.

Pierwszy kurs strzelców samolotowych dla szeregowych służby zasadniczej rozpoczął 11 marca 1928 r. W tym samym roku, we wrześniu rozpoczął się kurs dla podoficerów instruktorów strzelców samolotowych; trwał około siedmiu miesięcy i był w następnych latach powtarzany. Pierwszy kurs strzelania i bombardowania dla pilotów i obserwatorów rozpoczął się 18 stycznia 1929 r. Każdy z tego typu kursów trwał około dziesięciu tygodni i miał na celu ujednolicenie wyszkolenia strzeleckiego i bombardierskiego w pułkach przez przygotowanie kadry oficerskiej do pełnienia zadań instruktorów strzelania i bombardowania w jednostkach lotniczych. Program ćwiczeń praktycznych w powietrzu był dostosowany do istniejących środków i obejmował: fotostrzelanie z foto-

kaemu pilota i obserwatora do tarcz na ziemi, ostre strzelanie pilota z karabinu maszynowego Lewis do tarcz na ziemi oraz bombardowanie bombami cementowymi (ćwiczebnymi). Piloci przechodzili jeszcze dodatkowo strzelanie i bombardowanie z kabiny obserwatora.

W roku 1929 dowództwo Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania przejął mjr pil. Bolesław Stachoń – postać znana w lotnictwie, świetny pilot, organizator i współtwórca polskiego szybownictwa. W czasie sprawowania przez niego funkcji komendanta LSSiB zbudowano w stolarni szkolnej dwa



1930 r. I Pułk Lotniczy Szkoły Ognia (samolot Farman F-68 Goliath jako tło)

szybowce typu „Komar”. Budowy ich prowadził fachowiec spraw warsztatowych Janica, powojenny dyrektor warsztatów w Krośnie. Do holowania szybowców służył specjalnie do tego celu przygotowany samolot PWS-14. Na szybowcach tych latał mjr Stachoń oraz piloci instruktorzy.

W latach 1929-1932 w LSSiB na kursach strzelców samolotowych, rusznikarzy i pilotów liniowych wyszkolono dostateczną liczbę personelu fachowego i instruktorskiego. Zaspokoilo to potrzeby wszystkich jednostek lotnictwa wojskowego. Dalsze szkolenie w tych specjalnościach przejęli przeszkoleni instruktorzy, doprowadzając do ujednolicenia wyszkolenia strzeleckiego i bombardierskiego w pułkach lotniczych. Sytuacja ta pozwoliła szkole na położenie większego nacisku na szkolenie pilotów myśliwskich na Kursach Wyższego Pilotażu. Jego poziom podniósł się znacznie w wyniku otrzymania w drugiej połowie 1933 r. nowych samolotów szkolnych PWS-14. Maszyny te dopuszczone zostały do pełnej akrobacji i lotów nurkowych. Przeprowadzano na nich kontrolę umiejętności pilota w akrobacji, łącznie z beczkami powolnymi, szybkimi, szybkimi wywrotami, przewrotami oraz lotami nurkowymi. Kolejnym etapem było strzelanie z karabinów foto do spadochroników wyrzucanych przez pilota z kabiny. Atak następował z lotu pionowego z góry, z dołu do góry, w linii poziomej lotu oraz z wywrotu. W końcowej fazie szkolenia na tym samolocie następowała nauka walki powietrznej przy użyciu karabinu foto. Po zakończeniu szkolenia na samolotach PWS-14, pilot przesiadał się na samolot PWS-A, na którym ćwiczone ponownie wszystkie wyżej wymienione elementy akrobacyjne oraz loty typowe już dla walk powietrznych. Następnie piloci przeszkalani byli na samolocie Vibault-70, później na PWS-10 a kończyli szkolenie na PZL P.7.

W 1931 roku odbyły się w LSSiB pierwsze zawody pilotów myśliwskich, czyli Centralne Zawody Strzeleckie Lotnictwa Myśliwskiego. W zawodach udział wzięli najlepsi piloci, wytypowani przez dywizjony myśliwskie. Program zawodów obejmował: akrobację, strzelanie do celów naziemnych i strzelanie do „rękawa”. Kulminacyjnym punktem zawodów była walka powietrzna z użyciem fotokarabinów. Piloci punktowani byli indywidualnie oraz zespołowo, reprezentując poszczególne dywizjony myśliwskie. W tym samym roku szkoła przez rok prowadziła Kursy Podstawowego Pilotażu, gdyż lotnisko w Szkole Podoficerów Pilotów w Bydgoszczy było w remoncie. Szkolenie to przeprowadzono w ramach eskadry treningowej, w skład której weszli instruktorzy bydgoscy wspomagani przez kadry LSSiB. Loty w ramach tego kursu ze względu na kłopoty organizacyjne, spowodowane wieloma szkoleniami prowadzonymi przez szkoły, trwały do późnej jesieni.

W roku 1932 ekipa polskich pilotów zwyciężyła w międzynarodowych zawodach samolotów turystycznych Challenge. Pierwsze miejsce zajęła załoga w składzie: kpt. pil. Franciszek Żwirko oraz inż. Stanisław Wigura. Zawody te odbywały się w odstępach dwuletnich i Polska jako kraj zwycięski miała obowiązek zorganizowania kolejnych zawodów w roku 1934. W związku z tym w fabryce samolotów RWD oraz Państwowych Zakładach Lotniczych konstruowano nowe samoloty na zbliżające się zawody. Reprezentację polskich



Skok przez bramkę na samolocie PWS-14 to trening polskich reprezentantów w Grudziądzu przed zawodami Challenge w 1934 r.

pilotów, mających wystartować w tych zawodach, powołano na obóz przygotowawczy do Wyższej Szkoły Pilotażu w Grudziądzu. Piloci biorący udział w zgrupowaniu zostali dobrani pod kątem posiadania wysokiego kunsztu pilotażowego w połączeniu z cechami pilota długodystansowego, gdyż trasa zawodów prowadziła przez całą Europę i część Afryki. Skład zgrupowania wyselekcjonowanych pilotów był następujący: Jerzy Bajan, Stanisław Płonczyński, Henryk Buczyński, Henryk Skrzypiński, Tadeusz Karpiński, Stefan Floryanowicz, Stefan Grzeszczyk, Adam Włodarkiewicz, Jan Balcer, Jerzy Dudziński i Ignacy Giedgow. Na obozie ćwiczoneo tzw. loty w zamkniętej kabinie, tzw. „ślepek” na specjalnie przygotowanym samolocie Lublin-XIII, w połączeniu z lotami długodystansowymi. W drugim etapie ćwiczoneo tzw. „skoki przez bramkę”, której wysokość wynosiła 8 m. Dobór pilotów oraz treningi powtórzono na kursie w Warszawie, już na samolotach wyprodukowanych specjalnie na te zawody. Dobre przygotowanie sprawiło, że ponownie wygrała ekipa polska. Zwycięska załogę tworzyli kpt. pil. Jerzy Bajan i mechanik Gustaw Pokrzywka.

W okresie 1932-1934 skryształizowały się profil szkolenia i obowiązujących programów oraz kryteria doboru kandydatów do Wyższej Szkoły Pilotażu. Zmniejszona została liczba kandydatów wywodzących się spośród oficerów młodszych, a zaczęto szkolić podchorążych III rocznika OSŁ w Dęblinie. Preferowano kandydatów o predyspozycjach pilota myśliwskiego. Kandydatów podoficerów typowała natomiast Szkoła Podoficerów Pilotów w Bydgoszczy. Dotychczasowa praktyka i doświadczenia wykazały, że kandydatami na pilotów wojskowych, zwłaszcza myśliwskich, powinni być ludzie młodzi. Kursy Wyższego Pilotażu rozbudzać miały w młodych pilotach zamiłowanie do zawodu, a szczególnie do zawodu pilota myśliwskiego. Dlatego w programie nauczania pojawiły się treści dotyczące tradycji i historii lotnictwa ogólnosiwiatowego oraz polskiego lotnictwa od roku 1918. W krótkim czasie dla



Od 1931 roku w grudziądzkiej LSSiB organizowano coroczne Centralne Zawody Strzeleckie Lotnictwa Myśliwskiego. Na zdjęciu maszyny uczestników reprezentantów z wszystkich czterech dywizjony myśliwskich

młodych adeptów sztuki lotniczej wzorami do naśladowania stawali się instruktorzy Wyższego Kursu Pilotażu, posiadający najwyższe kwalifikacje lotnicze. Wśród nich wyróżniali się: Andrzej Włodarkiewicz, Bronisław Kosiński, Józef Kosiński, Jan Łukasiewicz, Zdzisław Krasnodębski, Stanisław Grodzicki, Stefan Witorzeńc czy Tadeusz Rolski.

Kondycję fizyczną, tak ważną dla każdego pilota, podtrzymywano na terenie szkoły, mając do dyspozycji boiska, na których grano w koszykówkę, siatkówkę, piłkę nożną i tenisa ziemnego. Chętni do uprawiania pływania mieli do dyspozycji pływalnię na pobliskim Jeziorze Rudnickim. Nad stanem zdrowia pilotów czuwał naczelný lekarz LSSiB doktor kpt. Wójcik.

W roku 1934 z inicjatywy komendanta szkoły mjr. B. Stachonia powstało w Grudziądzu Koło Szybowcowe. Zarząd koła składał się z wpływowych obywateli miasta, a prezesem jego został emerytowany gen. Kazimierz Ładoś. Wykłady teoretyczne dla przyszłych pilotów szybowcowych prowadzili instruktorzy LSSiB z mjr. Stachoniem na czele. Kandydaci do szkolenia szybowcowego, głównie młodzież szkół średnich Grudziądza, przechodzili badania lekarskie w izbie chorych szkoły pod kierunkiem doktora kpt. Wójcika. Szkolenie praktyczne pilotów szybowcowych prowadzono na lotnisku szkoły, pod kierownictwem instruktorów LSSiB. Kolejny etap szkolenia odbywał się na Księżych Górach, gdzie Koło Szybowcowe posiadało własny hangar. W ramach Koła prowadzono liczne kursy, które obsługiwało 12 szybowców szkolnych. Po wojnie, w roku 1946, Koło Szybowcowe przekształciło się w Aeroklub Grudziądzki.

W końcu 1934 roku płk Stachon został przeniesiony na stanowisko dowódcy 4. Pułku Lotniczego w Toruniu. Nowym komendantem LSSiB mianowano mjr. Piotra Dudzińskiego.

Jednocześnie, jeszcze dzięki staraniom płk. Stachonia, wprowadzono obowiązkowo jednomiesięczne przeszkolenie szybowcowe dla kandydatów do szkół lotniczych. Kursy Wyższego Pilotażu trwały teraz od 2,5 do 3 miesięcy. Wiosną każdego roku odbywał się kurs dla podchorążych III rocznika z Dębłina, a w drugiej połowie lata kurs dla podoficerów z Bydgoszczy.

W tym okresie LSSiB została zaopatrzona w nowy typ samolotu szkolnego PWS-16. Natomiast pod koniec roku 1935 doszły jeszcze samoloty PWS-16bis. Były one dopuszczone do pełnej akrobacji, do lotów odwróconych i do pętli zewnętrznej (samoloty te miały na kadłubie czerwony napis, oznaczający dopuszczenie do wykonywania zewnętrznej pętli).

Seria nowych samolotów PWS, produkowana od roku 1933 do 1938, była udaną konstrukcją. Dodatkimi cechami tych maszyn była duża zwrotność, zdolność wykonywania pełnej akrobacji wraz z lotami odwróconymi („na plecach”), wytrzymałość w lotach nurkowych. Dochodziła do tego ich uniwersalność, umożliwiającą wykorzystanie w różnych kierunkach szkolenia, jak akrobacja, strzelanie do tarcz naziemnych, strzelanie do „rękawa”, walka powietrzna przy zastosowaniu fotokarabinu. Dzięki dwuosobowej kabinie instruktor w czasie lotu demonstrował uczniowi poszczególne manewry i figury powietrzne, potrzebne pilotowi myśliwskiemu. W następnych lotach kontrolował stopień przyswojenia i opanowania postawionych uczniowi zadań.

W połowie lat trzydziestych LSSiB rozwijała się i powiększała, przyjmując średnio około 60 pilotów na różne szkolenia, wykazujące tendencje zwykłe. Odbywało się sprawdzanie pilotów, nauka akrobacji z instruktorem, nauka walki powietrznej z instruktorem, a następnie wszystkie te zadania przerabiali piloci samodzielnie na tych samych typach samolotów. Równolegle z tym typem szkolenia uczniowie odbywali loty w zamkniętej kabinie, tzw. „ślepak”, na samolotach specjalnie dostosowanych do tego typu lotów. Prowadząc tak



Teren lotniska w Grudziądzu. Zdjęcie z brytyjskiego przelotu zwiadowczego nad Grudziądzem – ze zbiorów NARA, publikacja dzięki uprzejmości Włodzimierza Grabowskiego (przelot odbył się 15.9.1944 r.)

rozbudowane szkolenie LSSiB osiągnęła zakładany cel, jakim było całkowite ujednolicenie poziomu wyszkolenia w lotnictwie wojskowym. W związku z tym w roku 1937 LSSiB została zlikwidowana.

Organizacyjnie po zakończeniu działalności LSSiB pozostał Kurs Wyższego Pilotażu, który z dniem 20 sierpnia 1937 r. zmienił nazwę na Wyższą Szkołę Pilotażu (WSP). Kolejnymi komendantami byli: mjr pil. Piotr Dudziński, kpt. pil. Stanisław Brzezina i ppłk. pil. Karol Malik. Jednym z instruktorów, który pełnił także funkcję szefa wyszkolenia, był Lotariusz Arct. WSP rozpoczęła swoją działalność szkoleniową już w maju 1937 r., przyjmując 40 oficerów zawodowych i podchorążych III rocznika OSL w Dęblinie oraz 80 podoficerów zawodowych. Kurs zakończony został w lipcu tego samego roku, na zakończenie kursu odbyło się szkolenie spadochronowe dla absolwentów. Ostatnie dwa kursy w WSP odbyły się w 1938 r. Pierwszy trwał od maja do sierpnia i szkolili się na nim ponownie podchorążowie III rocznika OSL z Dębłina. Natomiast na jesieni szkoleni byli piloci podoficerowie, którzy odbyli wcześniej kurs w Szkole Pilotów w Bydgoszczy.

Szkolenie pilotów wojskowych związane jest z wyższym poziomem ryzyka aniżeli innych rodzajów służb wojskowych. Nauka wykonywania zadań bojowych, takich jak strzelanie do celów naziemnych, powietrznych oraz symulacje walk powietrznych zawsze były i są powodem wypadków lotniczych. Wypadki te zdarzają się we wszystkich wojskach lotniczych na świecie. Biorąc pod uwagę liczby pilotów szkolonych w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu oraz intensywność lotów, porównanie pod tym względem z innymi jednostkami wypada na korzyść tej szkoły. Od roku 1930 zdarzyło się w Grudziądzu 13 wypadków śmiertelnych, a odliczając z tej liczby 4 zabitych na samolocie Fokker, nie wchodzącym w skład wyposażenia LSSiB, w locie pozaszkolnym, otrzymujemy 9 zabitych w ciągu 9 lat. W okresie tym wylatano około 18 tysięcy godzin i wykonano około 70 tysięcy startów do trud-

nych i niebezpiecznych zadań. Otrzymujemy więc bardzo wysoki współczynnik bezpieczeństwa. Uzyskano taki wynik dzięki doskonałej kadrze instruktorskiej oraz dokładnej selekcji kandydatów na Kurs Wyższego Pilotażu. Pilotów po ukończeniu szkolenia przydzielano do eskadr myśliwskich. Szkołąc się dalej w swoich jednostkach, tworzyli wraz z innymi pilotami zgrany zespół o wysokim poziomie wyszkolenia.

Swoją działalność WSP zakończyła na terenie Grudziądza w kwietniu 1939 r., kiedy to została przeniesiona do Ułęża koło Dębłina, wchodząc w skład tzw. „grupy dęblińskiej”, podporządkowanej Centrum Wyszkożenia Lotniczego w Dęblinie.

Bezpośrednio po zakończeniu działalności przez WSP (czerwiec 1939 r.), na jej miejscu powstała Szkoła Pilotów LOPP im. gen. Gustawa Orlicz-Dreszera. Komendantem szkoły został mjr rez. pil. Edmund Surmasiewicz, szefem pilotażu por. rez. pil. Maksymilian Lewandowski. Szkolenie prowadziło dziewięciu cywilnych instruktorów na samolotach RWD-8. Działalność tej szkoły została przerwana przez wybuch II wojny światowej. Jednak praca włożona w szkolenie pilotów i innych specjalistów lotniczych zaowocowała w czasie wojny tym, że polscy lotnicy zastąpili jako jedni z najlepszych na wielu jej frontach.

Należy tu zaznaczyć, że Kursy Wyższego Pilotażu przy LSSiB oraz ich kontynuacja, czyli Wyższa Szkoła Pilotażu w Grudziądzu, szkoliły nie tylko w sztuce pilotowania samolotów myśliwskich. Kursy te kształciły także charakter pilota i styl latania. Wprowadzały młodych ludzi w świat wymagający błyskawicznych i samodzielnych decyzji w konfrontacji z wrogiem. Pilot po ukończeniu kursu wiedział, do czego jest zdolny w powietrzu i czego można wymagać od samolotu. Wszystko to wyrabiało u pilota pewność siebie i zamiłowanie do latania. Szkoły w Grudziądzu można więc śmiało określić mianem Akademii Pilotów Myśliwskich.



Tadeusz Ruciński

Z notatek autora:

Historia wojskowych szkół lotniczych w Grudziądzu, zwłaszcza w literaturze regionalnej, nie została do tej pory odpowiednio zaakcentowana. Opracowanie to ma uzupeł-

nić tę lukę i stanowić bazę wyjściową do dalszych badań historycznych nad tym tematem. Materiałem stanowiącym bazę źródłową są wspomnienia lotników związanych długoletnią pracą z Lotniczą Szkołą Strzelania i Bombardowania i Wyższą Szkołą Pilotażu w Grudziądzu. Ludźmi tymi byli: chorąży pilot Wacław Jurek – instruktor oraz oblatywacz samolotów w tej szkole, mjr Władysław Semkow – mechanik i szef mechaników w eskadrze treningowej szkoły, płk pilot Bronisław Wołozewicz – instruktor Wyższej Szkoły Pilotażu, gen. pilot Stanisław Skalski uczestnik kursu Wyższej Szkoły Pilotażu. Materiał ten zebrał i opracował pilot instruktor Tadeusz Ruciński, który w roku 1935 szkolił się na tym lotnisku. W latach 1956-1968 był tam kierownikiem Aeroklubu Grudziądzkiego, pozostając w stałych kontaktach służbowych i prywatnych z wyżej wymienioną grupą lotników. Wspomnienia te uzupełnione są literaturą poświęconą lotnictwu, która mogła wnieść do opracowania brakujące informacje. Autor zdaje sobie jednocześnie sprawę z fragmentaryczności przedstawionych ustaleń. Dla uzyskania pełnego obrazu dziejów szkolnictwa lotniczego w Grudziądzu należałoby dokonać szerokiej kwerendy w różnych archiwach, zwłaszcza wojskowych (np. w Centralnym Archiwum Wojskowym, w aktach dotyczących lotnisk w Grudziądzu).

W maju 1940 roku Niemcy utworzyli na Lotnisku Grudziądzu zakłady naprawcze samolotów bojowych, które były filią fabryki Focke-Wulf Werke. Remontowano tutaj samoloty Me-109, FW-190, FW-156, FW-158.

Lotnisko i Miasto Grudziądz zostało zajęte przez Rosjan w dniu 6 marca 1945 roku. Na terenie lotniska urządzili oni pseudowarsztaty. Zwozili na teren lotniska wraki samolotów i innego sprzętu bojowego i pozyskiwali z nich części nadające się do ponownego wykorzystania i wysyłali je do ZSRR. Taka funkcja lotniska trwała do 1949 roku, kiedy to w myśl porozumień polsko-radzieckich częściowo uregulowano kwestię obiektów wojskowych na terenie Polski. W 1950 roku, wszystkie obiekty przynależne do Lotniska Grudziądz przejęła 12 Samodzielna Brygada Obsługi Lotnisk, przekształcona z jednostki rosyjskiej. Jej dowódcą był płk Adrian Szczuka. Wkrótce jednostka została przekształcona w 12 Batalion Obsługi Lotnisk.

W latach 1957-1996, w Grudziądzu funkcjonował także Ośrodek Szkolenia Specjalistów Ubezpieczenia Lotów. Zajmował on koszary po Centrum Wyszkożenia Lotniczego i przedwojennych szkołach lotniczych przy obecnej ulicy Chełmińskiej. Kształcił on młodszych specjalistów w zakresie naziemnej obsługi lotnisk i zabezpieczenia lotów.

Autor



Park samolotowy w grudziądzkiej szkole lotniczej – rok 1928

Buszując w cyberprzestrzeni od czasu do czasu można poczuć się w niej jak w wehikule czasu. Właśnie takie wrażenie towarzyszyło mi podczas lektury numeru „Polski Walcząca” z listopada 1943 roku. Znalezione przypadkowo w czeluściach Internetu skan gazety wydawanej dla polskich żołnierzy w Wielkiej Brytanii okazał się biletem na podróż do... Grudziądza z roku 1925.

Serdecznie polecam przeczytanie tych wspomnień spisanych w czasie wojennej zawieruchy przez pilota, który swoją lotniczą przygodę rozpoczynał w dopiero co powołanej do życia grudziądzkiej Szkole Podchorążych Lotnictwa. Atmosfera trochę z pruskich koszar, młodzieńcze pragnienie skrzydeł, a nawet krótki spacer przez Grudziądz, którego już w tej postaci nie ma – to wszystko w tym przywołanym z przeszłości tekście pilota Stefana Łaszkiewicza. Jeśli Państwo również znajdą, a może już mają takie perełki, będące świadectwem swoich czasów i dokumentujące dzieje grudziądzkiego lotnictwa – prosimy o kontakt z redakcją „Grudziądzkich Wiadomości Lotniczych”. Chętnie o tym napiszemy.

Szymon Gurbin

POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCYZYŃNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień

Dnia 6-go listopada 1943r.

Rok V. Nr. 41

25 LAT LOTNICTWA POLSKIEGO

4-go listopada 1918 r. ogień artyleryjski zmusił nas do opuszczenia warsztatów kolejowych przy dworcu lwowskim. Wobec tego z całą robotą pociągu pancernego, przeniesioną się do parowozu.

trwało wszystko co się nań zważyło, przetrwało rozpad Francji. Od razu na ziemi brytyjskiej dotarło na skrzydłach bojowych do tak wielkiej sławy, że cały świat nie wyłączało wrogów, zaczął

gres międzynarodowy, czy Chalenge, czy też lot przez Atlantyk. Może nie wszyscy uświadamiają sobie i dzisiaj na czym cud polega, gdzie ukryte wpływa natężenie. Zważył jej los w ideał

nie tylko spokojne równiny Polski, lecz także strzegą pokoju całego wschodu i południa Europy. Widząc zaś i czując, że taka wizja przyszłości jest nie tylko piękna, lecz realna i ukierunkowana.

blaskawie i wichru. Już pierwsze zwierzane prądy poderwały maszyny i rzuciły ją w dół, na skrzydło. Już chciałem wydać rozkaz powrotu, gdy nagle ujrzałem nie-
przewidywalne, a więc niesamowite!



Lotnicy podchorążowie w Grudziądzu – 1939/1939 r.

STEFAN ŁASZKIEWICZ (ur. 16 listopada 1905 w Stadnikach, zm. 3 lutego 2002 w Ottawie) – pułkownik pilot Wojska Polskiego.

W roku 1921 wstąpił do korpusu kadetów, gdzie w 1925 roku zdał maturę. Bez powodzenia ubiegał się o przyjęcie do Szkoły Morskiej, ale ostatecznie dostał się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Został z niej relegowany w roku 1926 za udział w „buncie podchorążych”. Do szkoły, która przeniosła się do Dębina, pozwolono mu wrócić rok później. W roku 1928 otrzymał szlify podporucznika obserwatora i przydział do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie.

W latach 1936–1938 studiował w Wyższej Szkole Wojennej, po ukończeniu której otrzymał awans na kapitana. W marcu 1939 roku, po utworzeniu Brygady Pościgowej, pełnił obowiązki oficera operacyjnego tej formacji.

W czasie kampanii wrześniowej nie odbywał lotów bojowych, a 17 września ewakuował się – jak większość personelu lotniczego, co było zgodne z rozkazem Naczelnego Wodza – do Rumunii, a następnie do Francji, gdzie pod koniec grudnia 1939 roku objął dowództwo klucza tzw. Eskadry Montpellier, na czele którego – podczas kampanii francuskiej – bronił obszaru powietrznego nad Cambrai.

Po klęsce Francji przedostał się – przez Maroko i Gibraltar – do punktu zbiorczego polskich lotników w Blackpool w Wielkiej Brytanii. Formował i był pierwszym dowódcą (od września do 9 listopada 1940 roku) krakowskiego dywizjonu 308. Na skutek nieporozumień z brytyjskim dowódcą dywizjonu, Johnem Alfredem Daviesem, który uznał go za sprawcę wypadku lotniczego, został usunięty z dywizjonu co opisał szeroko w swoich wspomnieniach. Po wyjściu ze szpitala służył w dywizjonach myśliwskich w Irlandii Północnej. Po kilku miesiącach dostał przydział do Sekcji Lotniczej Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych, gdzie pracował do roku 1946.

Na krótko wrócił do macierzystej jednostki. Latał także w dywizjonie 316 oraz w 9 Fighter Squadron United States Army Air Forces, gdzie – jako jeden z nielicznych Polaków – miał możliwość walczyć na amerykańskich myśliwcach Republic P-47 Thunderbolt.

Zdemobilizowany w roku 1948 wyjechał do Kanady, gdzie mieszkał do końca życia.

Opracowanie Redakcja GWL

Pierwsza Podchorążówka Lotnicza

Historia

W dniu 1-go listopada mija właśnie osiemnaście lat od chwili otwarcia w Grudziądzu Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Mimo że lotnictwo polskie istniało już przed tym faktem lat siedem, jednak szkoły lotniczej dla przyszłych oficerów, o jakiej marzyły całe rzesze młodzieży, nie było. Dla chcących się poświęcić zawodowi lotnika istniały dwie drogi. Jedną to był kurs pilotażu dla podoficerów w Bydgoszczy, a druga to kursy doraźne dla oficerów innych broni. Kandydat na oficera lotnika musiał więc ukończyć jedną ze szkół podchorążych piechoty, artylerii, kawalerii lub saperów, po czym po roku służby w swojej broni, mógł składać podanie o przyjęcie go na kurs lotniczy.

Wszystko to trwało oczywiście dość długo i dużo materiału wartościowego, pragnącego się poświęcić lotnictwu zdążyło wrosnąć w inne bronie i zrezygnować z pierwszych aspiracji. Z drugiej strony część ludzi niespokojnych, którzy nigdzie nie mogli znaleźć miejsca, lub też zgroma lotnikowiczów, którzy patrzyli na lotnictwo przez pryzmat dodatku lotniczego, kandydowało do tej broni.

Decyzja więc otwarcia Szkoły Podchorążych Lotnictwa, o której to decyzji sygnalizowano już na wiosnę roku 1925, była trzeba przyznać jakkolwiek późniona, to jednak niezwykle na czasie.

Nie wiem jak była ta wiadomość przyjęta w innych zakładach, lecz w Korpusie Kadetów Nr. 1 we Lwowie, którego wychowankiem byłem od lat czterech, wywołała szal radości. Od razu pokazała część kandydatów do innych broni przetrząsała się na lotnictwo. Gdyby nie perswazje, ograniczony procent i badania lekarskie, prawdopodobnie połowa naszej klasy wybrałaby sobie za fach lotnictwo. Dzięki tym hamulcom zostało nas przyjętych do lotnictwa dziesięciu.

Z miejsca zorganizowaliśmy wyścigie na lotnisko wojskowe, które było wtedy na Lewandówce. Nie mieliśmy sposobności polatania, gdyż pan kapitan latał dla treningu w czwartki, pan porucznik we wtorki, czy też odwrotnie, a my przyszliśmy akurat w jakiś dzień, który nie był ani wtorkiem ani czwartkiem. Pozwolono nam za to wspaniałomyślnie oglądać wszystkie cuda: "Henrioty", "Morany", "Bregueta XIV" i nawet sztabową maszynę "Poteza XV" z maskotką na prawej lotce. Był to niedźwiedź. Takie szczegóły doskonale się zapamiętuje.

Pozwolono nam wlaźć do kabin, macać przyrządy i tłumaczono ich znaczenie. Oczy rozbiegały się w "Bregueta" i "Potezie" od rądek, dźwigni i zegarów. Stery za to rozczerowały mnie zupełnie. Jeżeli taka głupia rzecz, jak samochód poruszający się w dwóch wymiarach miał jako kierownicę koło, to samolot, rzecz mądrzejsza i bardziej magiczna powinien mieć jakąś skomplikowaną aparaturę, odpowiadającą jego złożonej filozofii poruszania się w trzech wymiarach. Zamiast tego patrzyliśmy na zwyczajny drążek i orekcy, które były tak pospolite w tym królestwie maszynierii, że aż paradoksalne.

Nie zgadzałem się już wtedy z grubością i ciężarami stójk, w porównaniu z ciężarem skrzydła. Skrzydło "Henriota" było zdemontowane tak, że mogliśmy je unosić, dziwiąc się jego lekkości. Było śmiesznie lekkie. Zapamiętałem także wyższość "Henriota" nad "Moranem". Oto "Moran" miał płaty zakończone półokrągło a "Henriot" ścięte. Gdy pytałem mechanika o przyczynę tego, odpowiedział, że "Moran" jest trochę szybszy w powietrzu, ale "Henriot" jest za to praktyczniejszy. Tu nie robiło różnicy przy montażu czy skrzydło dać na prawą czy na lewą stronę.

Zapamiętałem jeszcze "Junkersa" pasażerskiego, ładującego po przylocie z Warszawy. Kurzył piaskiem jak szatan, bo lotnisko właściwie było piaszczystą łachą. Wiatr targał wiatrowskazem na hangarze. Dziś, gdy przypominam sobie tamte chwile mojego podziwu, nieomal nabożeństwa dla aparatów, które były prawie ostatnim krzykiem współczesności, a dziś już po osiemnastu latach stały się sprzętem muzealnym, że zdziwienie spostrzegam, że wiatrowskaz nie uległ mocy czasu i nie zesta-

rzał się zupełnie. Towarzyszył mi całe życie w Polsce, witał mnie na każdym lotnisku we Francji. Tu w Wielkiej Brytanii spotykam go również, towarzysza mojej młodości, moich pierwszych zachwyców nad skrzydłem "Henriota". Drwi z czasu wyraźnie; nie zmienił się na jotę. Dziś w dobie "Spitfireów" i szymbowców rakietowych pozostaje dokładnie taki sam, jak wtedy, gdy oczarowany patrzyłem na "Poteza XV" z niedźwiedziem na prawej lotce.

Po wakacjach, które przeleciały, że ani się człowiek obejrzał, mieliśmy się meldować 1-go listopada w Grudziądzu, w szkole. Co prawda w obawie, żeby się nie spóźnić przyjechałem o dwa dni wcześniej, ale tak samo myślących i czujących, jak ja była większość, więc praktycznie przegląd przyszłych uczniów można już było zrobić 30-go października. Byliśmy pierwszym rocznikiem — królikarnią doświadczalną.

Wykładowcy szkoły przedstawiali grono dobrych fachowców, lecz wychowawcy byli zaledwie o parę lat starsi od nas. Takie małżeństwo młodości z władzą może być dobre podczas rewolucji lub wojny, gdy trzeba wybuchnąć energią i ważyć się na czynny gwałtownie. Czasy pokoju i wychowawczość były tak odległe od wojny i rewolucji jak mgławica Magellana od ziemi. Poczuł się od razu, że na naszą drogę już z miejsca nasypa no kamieni. Winna temu była prawdopodobnie młodość naszej broni i szkoły. Nie było ani praktyki, ani doświadczenia, nie było wreszcie, co najważniejsze, tradycji. Przy otwarciu szkoły powiedziano nam to otwarcie: — Będziecie tymi, którzy będą tworzyć tradycję.

Komendantem szkoły był pułkownik z b. armii austriackiej, podobno doskonały żołnierz. Był w każdym razie wzorem służbiści i rygorystą jakich mało. Surowy, nieudzielał się, obrał sobie od razu taką linię postępowania, by stać jak najdalej od młodzieży. Nie zbliżał się do nas, ani się nam pokazywał za dużo, jakby w obawie, żeby nie urocić nie ze swego autorytetu. Rozmowa podchorążego z komendantem ograniczała się praktycznie do raportu karnego. Taki raport, których znowuż z powodu obawy przed obniżeniem prestiżu nie mogło być za wiele, stawał się zdarzeniem w życiu podchorążego. Albo podchorąży wyla tywał ze szkoły, albo znajdował się na czarnej liście, w pogotowiu do wylecenia. Przy tej drugiej możliwości stawał się również oczkiem w głowie wychowawców, którzy mu nie ułatwiali życia.

Sama szkoła była podzielona. Spanie i jedzenie odbywało się w jednym miejscu, to jest w koszarach im. Światopełka przy ulicy Lipowej, a wykłady w dawnej szkole pilotażu na lotnisku. Po między kwaterami a lotniskiem było trzy kilometry odległości. Przebywaliśmy tę odległość cztery razy dziennie; rano na wykłady, w południe z wykładow na obiad, po obiedzie znowu na wykłady, potem

znowu, już po raz ostatni, na kolarcję i sen. Czyniło to w sumie 12 kilometrów przebywanych dzień w dzień z wyjątkiem niedziel, kiedy to chodziliśmy do pobliskiego kościoła.

Dziś z perspektywy czasu i mądrości doświadczenia, patrząc na taką organizację szkoły, trudno nie żałować tych trzech godzin czasu, marnowanych codziennie na marsze, godzin, które mogły zostać zużyte na kształcenie lub formowanie przyszłych oficerów, fachowców i obywateli w doskonały sposób.

Wtedy jednak nie zastanawialiśmy się nad tym. Na końcu naszej drogi, obojętnie jak długa by była, widzieliśmy wszyscy jasno: jeden jedyny nasz cel — latanie.

Szła długo wlokąca się zima; nie mogliśmy się doczekać wiosny, kiedy to miało przysiąc szkolenie w powietrzu, a więc latanie. Narazie była sama teoria: silniki, płatowce, nawigacja, fotografia lotnicza, strzelanie i bombardowanie. Nie mogliśmy się jednak skarżyć, że było to nieinteresujące. Chłoniliśmy wszystkie wiadomości w siebie z zapalczywością i entuzjazmem. Niedarmo wstąpił do szkoły, którą każdy z nas sobie wybrał, o której marzył. Wielu z nas nawet nie wiedziało przed wstąpieniem do szkoły, że oficerowie w lotnictwie otrzymują dodatki lotnicze.

Dziś śmiało z odległości można powiedzieć, bez przesady i bez oratorskiej blagi toastowego mówcy, że młodzież tamta była bezwzględnie i wyłącznie ideowa. Dla idei latania kilku bardzo zdolnych i mających dobre lokaty, uczni podchorążówki saperów przeniosło się po pierwszym roczniku swojej szkoły do naszej, tracąc w ten sposób jeden rok. Dla idei latania odwalaliśmy dzień w dzień 12 kilometrów w każdą pogodę, deszcz czy śnieg, mroź czy wicher.

Pierwszą część drogi odbywaliśmy przez miasto, następną przez ogromne piaszczyste pole zwane "Saharą" i przyległe do Szkoły Podchorążych Kawalerii, trzecią wreszcie i ostatnią przez las. Marsz przez "Saharę" był najuciążliwszy. Nogi zapadały po kostki w sypany grunt. W zimie było to wygłodźców straszliwy; hulający wywobudni wiatr wyostrzał każdy mroź do piekielnego zimna. Latem spływałyśmy potem, brnąc przez przekłete piachy. Gdy była cisza, tuman kurzu spowijał idącą kolumnę jak obłok, towarzyszyli przez cały czas marszu, wypychali się do ust i nosa. Przy wiatrach ostre ziarna piasku cięły oczy. Kiedy zaczęliśmy latać i dostaliśmy ekwipunek lotniczy, chodziliśmy przez "Saharę" zawsze z okularami lotniczymi w kieszeni. W razie wiatru nakładało się je na oczy.

Część wykładow odbywała się w salach możliwych do przyjęcia pod względem higieny, lecz było również sporo wykładow w jakichś szopach, hangarach, skleconych naprędce barakach. Kostnieliśmy tam z zimna, siedząc w płaszczach. Z sufitu czasem kapalo za kołnierza.

Olówek nie chciał słuchać zgrabiących palców.

Jednak wszystkie te niedogodności przyjmowaliśmy z humorem. Cóż to wszystko znaczyło dla nas przy naszym wewnętrznym napięciu, przy naszym głodzie latania. Śmieliśmy się z trudności, zwalczyliśmy je, nie mając poczucia, że walczymy — taki to przywilej każdej młodości.

Nareszcie jednak nadeszła wiosna i z nią latanie. Składało się ono z dwóch części: lotów obserwacyjnych i pilotażu. Obserwatorkę robiliśmy na "Potezach XV", a pilotaż na "Moranach". Loty rozpoczynaliśmy o godzinie 3 rano, to znaczy, żeby być na lotnisku o tej godzinie, wstawaliśmy o 1.30 w nocy. Maszerowaliśmy jeszcze nocą na pół przygłuchli i odrętwieli. Dopiero gdy wynurzałyśmy się z lasu tuż obok szkoły, witały nas na wschodzie słabe przebyski świtania. Deszcz, nie deszcz szliśmy tak nocą senni, nie tykając się o korzenie w lesie, gdyż nie było wiadome, czy pogoda poprawi się na tyle, by można było porolować na start. O ile deszcz padał w dalszym ciągu, szliśmy do starej szopy w kacie lotniska i zapadaliliśmy zaraz w sen, jak w głęboką czeluść.

Programy szkoły były opracowywane na dwie ewentualności, pogody i deszczu. Skoro więc słońca trwała nieustępliwie, budzono nas o godz. 6-ej; szliśmy wtedy na zajęcia teoretyczne, zbiorcząc niebu i meteorologom. Jakąś jednak radość, po prostu szal radości buchał z tej budy z sianem, gdy budzono nas przed godz. 6-a, a my słabo rozgrniętymi zmysłami mogliśmy stwierdzić, że deszcz nie bije o dach szkoły i że to zapowiada loty. Zgraja wyrostków wylatywała z pijanym hałasem i sianem na gebach. Jakże słodko dzwonił w uszach wytrwały, dźwięczny głos pracujących "Moranów" i jak przyjemnie pachniał niebieski dym spalin, dym spalonej rycyny, koziokujący kłębami po trawie, lśniącej wilgocią. A co za dumą, co za nieopisaną uniesieniem towarzyszyło pierwszemu samodzielnemu lotowi.

Dziś, gdy się widzi nowoczesne metody szkolenia, na wspomnienie tamtej chwili wzruszenie chwytą za gardło. Któż dziś wymaga od ucznia takiego poświęcenia, takiego entuzjazmu dla latania, jakiego dowody dawaliśmy my — pierwszy rocznik Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Było w tym naprawdę coś z żarliwości i wytrwania, jaki tylko może dać najwyższy, nieskażony idealizm. W blasku jego wszystkie cienie i dolegliwości dnia codziennego, wszystkie trudy i niewygody, wydawały się czymś, nad czym nie warto się zastanawiać ani chwili. Nie zastanawialiśmy się też, i nie rozwodziliśmy się, lecz szliśmy z uporem, z niezachwianym zapalem — dzień w dzień, noc w noc przez wszystkie przeciwności i niepowodzenia.

Pierwszy rok minął, jak błysk promienia. Pojechalismy na urlop, potem na praktykę do pułków lot-

niczych, potem wróciliśmy do szkoły w hangarze dane przez nas, znowu sama teoria się rozpoczynała, a po nim zmienialiśmy szkołę. Mieliśmy tylko, jako obywateli.

Dla naszych pragnień i rozi był to cios nas. Wstąpiliśmy za podstawę tego gram obiecywał zostać pilotem. Teraz z powodu zmian, władza lala swoją popę. Było to jakby wanie umowy, silniejszego parsi się poznało, a na nio roku 1939, sceptycyzm po nad tym bardz. Wtedy jednak by sze zetknięcie z życia. I znowu tać, byliśmy sienia i gotowa, który stał po strli, listmy zapaleńca, listmy ideowcami, nia, to też, gdy, no nam te idee m maczenia, po p duka, zawrzesła rząckiz.

Gdyby wtedy chowawcy byli i ludzcy, gdybyż manej młodzieży, mocą starszego, z pomocą oja, mendant — szty pięty w regulam, bienie munduru, wany człowiek, powstałego pro, pruska pięścią.

W miarę im b to, coraz ba sztorcem. Sz gra o złaman, Wychowawcy tando komenda, święci oczywiście, nie mogliśmy p kowaniu się sta rastaly, piętrzy absurd. Wtedy brała. Urządzi

Na drugi dzie jechał II wicem, skowych gen. E nas długą przez biadem, którego miaru jeść. Po nastąpił rozlam, Większość z res la się z losem, n obstawała dnaj, swoim: — "B nam dacie pilota

Ukarano nas kładnie. Pozbaw chorążego i jak cerów rozesłan, ków piechoty u karną. Nazwano st apostolami, w udziale 74 pu blińcu.

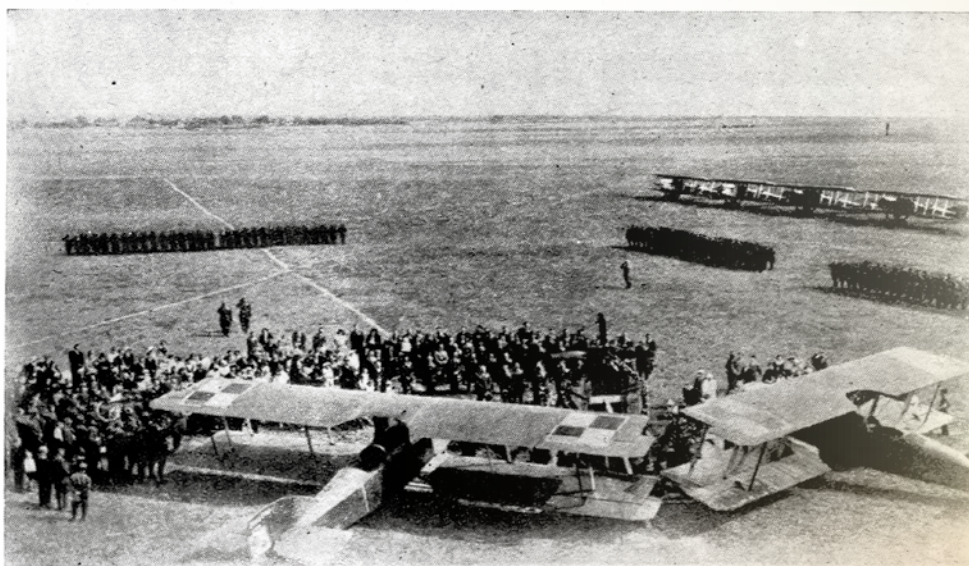
Dawne to d przeżyło te piech wu do szkoły. Jm szkole i dorwało tazu. Jakoś się Dżiś, gdy wspom le walki i kary, była słuszną i c tym miodym, kt latania bez zad, czani opieka i zam mu z nich śnio, niasie lat temu by osiągnąć ten, wala po 12 kil, wstawała po noc, czasu na karnej

Idee mają to d pają na wszystk nie prowadzi, śmiało powiedz, rocznik Podchor, nie miał nie idea. Jakkolwiek ciwności i rozcz, wiernie tej ide, gdy patrzę wstę, szęgo szęregu, by ciu podchorążych, rech poległo w czych i w walce

To prawda, że i kładzenie pod, najcieższe.

STEFAN

Promocja w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie
/na pierwszym planie dwa samoloty typu "Potez XV"/



Historia

Podchorążówka Lotnictwa

raza się zupełnie. Towarzyszył mi całe życie w Polsce, witał mnie na każdym lotnisku we Francji. Tu w Wielkiej Brytanii spotykam go również, towarzysza mojej młodości, moich pierwszych zachwyców nad skrzydłem "Henriota". Drwi z czasu wyraźnie; nie zmienił się na jotę. Dziś w dobie "Spitfireów" i sztybowców rakietowych pozostaje dokładnie taki sam, jak wtedy, gdy oczarowany patrzyłem na "Poteza XV" z niedźwiedziem na prawej lotce.

Po wakacjach, które przeleciały, że ani się człowiek obejrzał, mieliśmy się meldować 1-go listopada w Grudziądzu, w szkole. Co prawda w obawie, żeby się nie spóźnić przyjechałem o dwa dni wcześniej, ale tak samo myślących i czujących, jak ja była większość, więc praktycznie przegląd przyszłych uczniów można już było zrobić 30-go października. Byliśmy pierwszym rocznikiem — królikarnią doświadczalną.

Wykładowcy szkoły przedstawiali grono dobrych fachowców, lecz wychowawcy byli zaledwie o parę lat starsi od nas. Takie małżeństwo młodości z władzą może być dobre podczas rewolucji lub wojny, gdy trzeba wybuchnąć energią i ważyć się na czynny gwałtowny. Czasy pokoju i wychowawczość były tak odległe od wojny i rewolucji jak mgławica Magellana od ziemi. Poculiśmy od razu, że na naszą drogę już z miejsca nasypało kamieni. Winną temu była prawdopodobnie młodość naszej broni i szkoły. Nie było ani praktyki, ani doświadczenia, nie było wreszcie, co najważniejsze, tradycji. Przy otwarciu szkoły powiedziano nam to otwarcie: — Będziecie tymi, którzy będą tworzyć tradycję.

Komendantem szkoły był pułkownik z b. armii austriackiej, podobno doskonały żołnierz. Był w każdym razie wzorem służbiści i rygorystą jakich mało. Surowy, nieudzielnający się, obrał sobie od razu taką linię postępowania, by stać jak najdalej od młodzieży. Nie zbliżał się do nas, ani się nam pokazywał za dużo, jakby w obawie, żeby nie uronić nie ze swego autorytetu. Rozmowa podchorążego z komendantem ograniczała się praktycznie do raportu karnego. Taki raport, których znowuż z powodu obawy przed obniżeniem prestiżu nie mogło być za wiele, stawał się zdarzeniem w życiu podchorążego. Albo podchorąży wylał ze szkoły, albo znajdował się na czarnej liście, w pogotowiu do wyłączenia. Przy tej drugiej możliwości stawał się również oczkiem w głowie wychowawców, którzy mu nie ułatwiali życia.

Sama szkoła była podzielona. Spanie i jedzenie odbywało się w jednym miejscu, to jest w koszarach im. Światopełka przy ulicy Lipowej, a wykłady w dawnej szkole pilotażu na lotnisku. Po między kwaterami a lotniskiem było trzy kilometry odległości. Przebywaliśmy tę odległość cztery razy dziennie; rano na wykłady, w południe z wykładowców na obiad, po obiedzie znowu na wykłady, potem

znowu, już po raz ostatni, na kolarcję i sen. Czyniło to w sumie 12 kilometrów przebywanych dzień w dzień z wyjątkiem niedziel, kiedy to chodziliśmy do pobliskiego kościoła.

Dziś z perspektywy czasu i mądrości doświadczenia, patrząc na taką organizację szkoły, trudno nie żałować tych trzech godzin czasu, marnowanych codziennie na marsze, godzin, które mogły zostać zużyte na kształcenie lub formowanie przyszłych oficerów, fachowców i obywateli w doskonały sposób.

Wtedy jednak nie zastanawialiśmy się nad tym. Na końcu naszej drogi, obojętnie jak długą by była, widzieliśmy wszyscy jasno: jeden jedyny nasz cel — latanie.

Szła długo wlokąca się zima; nie mogliśmy się doczekać wiosny, kiedy to miało przyjść szkolenie w powietrzu, a więc latanie. Narazie była sama teoria: silniki, płatowce, nawigacja, fotografia lotnicza, strzelanie i bombardowanie. Nie mogliśmy się jednak skarżyć, że było to nieinteresujące. Chłoniliśmy wszystkie wiadomości w siebie z zapaleńczością i entuzjazmem. Niedarmo wstąpiliśmy do szkoły, którą każdy z nas sobie wybrał, o której marzył. Wiele z nas nawet nie wiedziało przed wstąpieniem do szkoły, że oficerowie w lotnictwie otrzymują dodatkowe lotnicze.

Dziś śmiało z odległości można powiedzieć, bez przesady i bez oratorskiej blagi toastowego mówcy, że młodzież tamta była bezwzględnie i wyłącznie ideaowa. Dla idei latania kilku bardzo zdolnych i mających dobre lokaty, uczni podchorążówki saperów przeniosło się po pierwszym roczniku swojej szkoły do naszej, tracąc w ten sposób jeden rok. Dla idei latania odwaliliśmy dzień w dzień 12 kilometrów w każdą pogodę, deszcz czy śnieg, mroź czy wicher.

Pierwszą część drogi odbywaliśmy przez miasto, następną przez ogromne piaszczyste pole zwane "Saharą" i przyległe do Szkoły Podchorążych Kawalerii, trzecią wreszcie i ostatnią przez las. Marsz przez "Saharę" był najcięższy. Nogi zapadały po kostki w sypany grunt. W zimie był to wywidzów straszliwy; hulający swobodnie wiatr wystrzał każdy mroź do piekielnego zimna. Latem spływałyśmy potem, brnąc przez przekłete piachy. Gdy była cisza, tuman kurzu spowijał idącą kolumnę jak obłok, towarzyszyli przez cały czas marszu, wpychał się do ust i nosa. Przy wiatrach ostre ziarna piasku cięły oczy. Kiedy zaczęliśmy latać i dostaliśmy ekwipunek lotniczy, chodziliśmy przez "Saharę" zawsze z okularami lotniczymi w kieszeni. W razie wiatru nakładało się je na oczy.

Część wykładów odbywała się w salach możliwych do przyjęcia pod względem higieny, lecz było również sporo wykładów w jakichś szopach, hangarach, skleconych naprędce barakach. Kostnieliśmy tam z zimna, siedząc w płaszczach. Z sufitu czasem kapalo za żołnierz.

Olówek nie chciał słuchać zgrzybiałych palców.

Jednak wszystkie te niedogodności przyjmowaliśmy z humorem. Cóż to wszystko znaczyło dla nas przy naszym wewnętrznym napięciu, przy naszym głodzie latania. Śmieliśmy się z trudności, zwalczyliśmy je, nie mając poczucia, że walczymy — taki to przywilej każdej młodości.

Nareszcie jednak nadeszła wiosna i z nią latanie. Składało się ono z dwóch części: lotów obserwacyjnych i pilotażu. Obserwatorkę robiliśmy na "Potezach XV", a pilotaż na "Moranach". Loty rozpoczynaliśmy o godzinie 3 rano, to znaczy, żeby być na lotnisku o tej godzinie, wstawaliśmy o 1.30 w nocy. Maszerowaliśmy jeszcze nocą na pół przylgnięci i odrętwieli. Dopiero gdy wynurzałyśmy się z lasu tuż obok szkoły, witaly nas na wschodzie słabe przebyski świtań. Deszcz, nie deszcz szliśmy tak nocą senni, porykając się o korzenie w lesie, gdyż nie było wiadome, czy pogoda poprawi się na tyle, by można było porolować na start. O ile deszcz padał w dalszym ciągu, szliśmy do starej szopy w kacie lotniska i zapadaliśmy zaraz w sen, jak w głęboką czeluść.

Programy szkoły były opracowywane na dwie ewentualności, pogody i deszczu. Skoro więc słońce trwała nieustępliwie, budzono nas o godz. 6-ej; szliśmy wtedy na zajęcia teoretyczne, zbiorcząc niebu i meteorologom. Jakaś jednak radość, po prostu szal radości buchał z tej budy z sianem, gdy budzono nas przed godz. 6-ą, a my słabo rozzagarniętymi zmysłami mogliśmy stwierdzić, że deszcz nie bije o dach szopy i że to zapowiada loty. Zgraja wyrostków wylatywała z pijanym hałasem i sianem na gębach. Jakże słodko dzwonił w uszach wytrwały, dźwięczny głos pracujących "Moranów" i jak przyjemnie pachniał niebieski dym spalin, dym spalony rycyny, koziokujący kłębami po trawie, śliskiej wilgoci. A co za dumą, co za nieopisanym uniesieniem towarzyszyło pierwszemu samodzielneemu lotowi.

Dziś, gdy się widzi nowoczesne metody szkolenia, na wspomnienie tamtej chwili wzruszenie chwytą za gardło. Któż dziś wymaga od ucznia takiego poświęcenia, takiego entuzjazmu dla latania, jakiego dowody dawaliśmy my — pierwszy rocznik Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Było w tym naprawdę coś z żarliwości i wytrwania, jaki tylko może dać najwzruszający, nieskażony idealizm. W blasku jego wszystkie cienie i dolegliwości dnia codziennego, wszystkie trudy i niewygody, wydawały się czymś, nad czym nie warto się zastanawiać ani chwili. Nie zastanawialiśmy się też, i nie rozwodziliśmy się, lecz szliśmy z uporem, z niezachwianym zapalem — dzień w dzień, noc w noc przez wszystkie przeciwności i niepowodzenia.

Pierwszy rok minął, jak błysk promienia. Pojechalismy na urlop, potem na praktykę do pułków lot-

niczych, potem znowu na zimę wróciliśmy do szkoły. "Morany" spały w hangarze oglądane i pożądane przez nas, lecz na razie szła znowu sama teoria. Pilotaż miał się rozpocząć w maju. Lecz w maju przyszedł przewrót majowy, a po nim zmieniono nagłe program szkoły. Mieliśmy ukończyć szkołę tylko, jako obserwatorów.

Dla naszych najzarliwszych pragnień i rozbudzonych ambicji był to cios na miarę kataklizmu. Wstąpiliśmy zresztą do szkoły na podstawie tego, co nam jej program obiecywał, każdy z nas miał zostać pilotem i obserwatorem. Teraz z powodów dla nas niezrozumiałych, władze po prostu uchylały swoją poprzednią obietnicę. Było to jakby jednostronne zerwanie umowy, dokonane przez silniejszego partnera. Dziś gdy się poznało w życiu wiele spraw podobnych, a najlepiej we wrześniu roku 1939, zwyczajny ludzki sceptycyzm pozwala przechodzić nad tym bardziej wyrozumiale. Wtedy jednak było to pierwsze nasze zetknięcie się z brutalnością życia. I znowuż, trzeba to pamiętać, byliśmy młodzieżą pełną uniesienia i gotową do każdego czynu, który stał po stronie prawdy. Byliśmy zapalcami, mało tego, byliśmy ideowcami na punkcie latania, to też, gdy tak nagłe odebrano nam tę ideę bez żadnego wytłumaczenia, po prostu prawem kadyka, zawrżeliśmy do białej gorączki.

Gdybyż wtedy komendant i wychowawcy byli doświadczeni i ludscy, gdybyż przyszli do tej złamanej młodzieży z sercem, z pomocą starszego brata młodszemu, z pomocą ojca synowi. Lecz komendant — sztywny paragraf, zaپیty w regulaminie i raczej uosobienie munduru, a nie umiundurowany człowiek, podszedł do powstałego problemu z brutalną pruską pięścią.

W miarę im bardziej nas cisnęło, to coraz bardziej stawaliśmy sztorcem. Szła jasna, zaciekała gra o złamanie jednej ze stron. Wychowawcy działali pod dyktando komendanta. Nie byliśmy święci oczywiście i my i być nimi nie mogliśmy przy takim ustosunkowaniu się starszych. Kary narastały, piętrzyły się, doszły do absurdu. Wtedy miara się przebrała. Urządziliśmy głodówkę.

Na drugi dzień głodówki przyjechał II wiceminister Spraw Wojskowych gen. Fabrycy. Miał do nas długą przemowę tuż przed obiadem, którego nie mieliśmy zamiaru jeść. Po przemowie jednak nastąpił rozłam w naszej jedności. Większość z rezygnacją pogodziła się z losem, mniejszość, bo 12 obstała dalej uparczywie przy swoim: — "Będziemy jeść, jak nam dacie pilotaż."

Ukarano nas dwunastu praktycznie. Pozbawiono tytułu podchorążego i jako zwykłych podoficerów rozesłano do dwunastu pułków piechoty na roczną praktykę karną. Nazwano nas potem dwunastą apostołami. Mnie przypadł w udziale 74 pułk piechoty, w Lublicu.

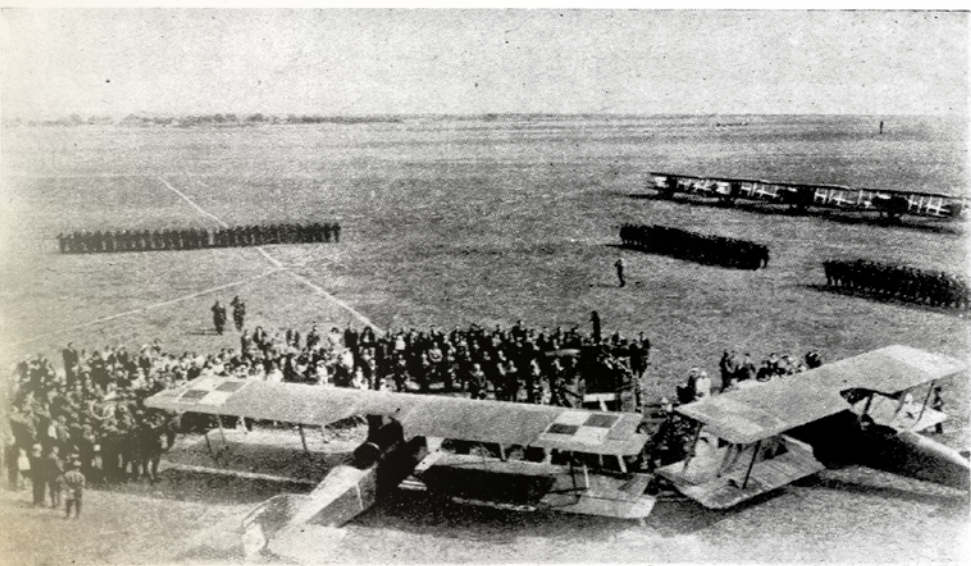
Dawne to dzieje. Jakoś się przeżyło tę piechotę i wróciło znowu do szkoły. Jakoś się ukończyło szkołę i dorwało się do kursu pilotażu. Jakoś się ukończyło pilotaż. Dziś, gdy wspominam tamte chwile walki i kary za sprawę, która była słuszną i czystą, zadrzazdzącym młodym, który dochodzą do latania bez żadnego wysiłku, otaczani opieką i zachętą. Czy się komu z nich śniło, że kiedyś, osiemnaście lat temu grupa zapalcieców, by osiągnąć ten sam cel, maszerowała po 12 kilometrów dziennie, wstawała po nocy, traciła cały rok czasu na karnej praktyce?

Idee mają to do siebie, że oślepiają na wszystko inne, co do nich nie prowadzi. Można to dziś śmiało powiedzieć, że pierwszy rocznik Podchorążówki Lotnictwa nie miał nic na względzie poza ideą. Jakkolwiek spotykał przeciwności i rozczarowania, służył wiernie tej idei do końca. Dziś gdy patrząc wstecz, widzę, że z naszego szeregu, byłych sześćdziesięciu podchorążych, trzydziestu czterech poległo w wypadkach lotniczych i w walce z wrogiem.

To prawda, że torowanie drogi i kładzenie podwalin jest zawsze najcięższe.

STEFAN ŁASZKIEWICZ

Promocja w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie
/na pierwszym planie dwa samoloty typu "Potez XV"/



PŁK PIL. ROMAN FLORER

Urodził się w Brzeżanach, w rodzinie Wilhelma i Janiny z Ołtarzewskich. W 1903 wstąpił do Korpusu Kadetów Piechoty we Lwowie. 18 sierpnia 1907 został mianowany na stopień kadeta-zastępcy oficera ze starszeństwem z 1 września 1907 i 292. lokatą w korpusie oficerów piechoty, i wcielony do Galicyjskiego Pułku Piechoty Nr 45 w Przemyślu. 25 października 1910 został mianowany na stopień porucznika ze starszeństwem z 1 listopada tego roku. W latach 1912-1913 wziął udział w mobilizacji sił zbrojnych Monarchii Austro-Węgierskiej, wprowadzonej w związku z wojną na Bałkanach. W maju 1914 został skierowany na kurs obserwatorów lotniczych w Wiedniu. 7 sierpnia 1914 został mianowany na stopień nadporucznika ze starszeństwem z 1 sierpnia 1914 i 344. lokatą, natomiast na stopień kapitana 10 sierpnia 1917 ze starszeństwem z 1 sierpnia tego roku i 25. lokatą.

Po wybuchu I wojny światowej dostał przydział jako obserwator na front serbski i włoski w 4 eskadrze lotniczej. Na przełomie 1914 i 1915 został skierowany na kurs pilotów do Wiener Neustadt. Po ukończeniu kursu powrócił na front jako pilot w 27 eskadrze lotniczej. W czasie jednego z lotów bojowych, lecąc na zwiad jako obserwator z pilotem Hassanem Rizą Effendi Pielerem zestrzelił używając pistoletu Mausera samolot włoski, który w czasie ataku podleciał aż na odległość 50 metrów (włoskim pilotem, który przeżył walkę był późniejszy as Francesco Baracca). Ze względu na wysokie kwalifikacje na początku 1917 został mianowany dowódcą eskadry. Po powrocie z frontu objął dowództwo 10 zapasowej kompanii lotniczej na lotnisku rakowickim w Krakowie.

31 października 1918 poddał się rozkazom gen. Roji i przekazał władzę na lotnisku w ręce por. rez. dr. Zdzisława Dzikowskiego, który przekazał ją w ręce sierż. mech. Antoniego Juchy. Pozbawiony dowództwa Florer doradzał jednak swojemu byłemu podkomendnemu, zapobiegając rozgrabieniu sprzętu oraz utracie samolotów i, po pozytywnym zweryfikowaniu przez władze polskie, 1 listopada ponownie objął dowództwo na lotnisku rakowickim.

Od 9 stycznia do 24 marca 1919 dowodził I Grupą Lotniczą w Warszawie. W maju 1919 został komendantem I Niższej Szkoły Pilotów w Krakowie (we wrześniu 1919 dołączyli do niej również uczniowie II Szkoły Pilotów w Warszawie, po jej likwidacji na skutek pożaru sprzętu na lotnisku mokotowskim). Szkoła działała przez okres wojny polsko-bolszewickiej.

3 maja 1922 roku został zweryfikowany w stopniu podpułkownika ze starszeństwem z dnia 1 czerwca 1919 roku i 8. lokatą w korpusie oficerów aeronautycznych, a jego oddziałem macierzystym był nadal 3 pułk lotniczy. W latach 1922–1923



Kpt. Roman Florer w 1919 r.

był komendantem Szkoły Obserwatorów i Strzelców Lotniczych w Toruniu, pozostając oficerem nadetatowym 3 pułku lotniczego. W kwietniu 1924 wyznaczono go na stanowisko dowódcy 4 pułku lotniczego w Toruniu. 23 maja tego roku wydał pierwszy rozkaz organizacyjny. 1 grudnia 1924 roku został mianowany pułkownikiem ze starszeństwem z dnia 15 sierpnia 1924 roku i 1.



lokata w korpusie oficerów aeronautycznych. W kwietniu 1925 został mianowany komendantem Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Grudziądzu, która dwa lata później została przeniesiona do Dęblińska, a 9 sierpnia 1928 przemianowana na Szkołę Podchorążych Lotnictwa. Z dniem 1 lutego 1929 roku został zwolniony z zajmowanego stanowiska, oddany do dyspozycji dowódcy Okręgu Korpusu Nr 1 i skierowany na dwumiesięczny urlop, a z dniem 31 marca tego roku przeniesiony w stan spoczynku. W 1934 roku, jako oficer stanu spoczynku pozostawał w ewidencji Powiatowej Komendy Uzupełnień Toruń. Posiadał przydział do Oficerskiej Kadry Okręgowej Nr VIII. Był wówczas „przewidziany do użycia w czasie wojny”.

Po zakończeniu służby wojskowej pracował w Drukarni Przemysłowej w Warszawie, a później w fabryce drewna. W 1938 opuścił Warszawę i znalazł zatrudnienie w Katowicach, w fabryce mydła. Okres okupacji spędził w Warszawie. Pracował w fabryce drewna J. Stolińskiego. Służył w Państwowym Korpusie Bezpieczeństwa i Straży Porządkowej, podczas powstania warszawskiego był komendantem domu nr 44, przy ulicy Piusa X. Po wojnie zamieszkał w Chorzowie i pracował jako kierownik sprzedaży w Państwowej Fabryce Związków Azotowych. Pod koniec życia osiedlił się w Gliwicach, gdzie zmarł 6 listopada 1973.

Otrzymane ordery i odznaczenia:

- Złoty Krzyż Zasługi (10 listopada 1928)
- Krzyż Komandorski Orderu Białego Lwa (Czechosłowacja)
- Krzyż Komandorski Orderu Gwiazdy Rumunii (Rumunia, 1929)
- Order Korony Żelaznej 3 klasy z dekoracją wojenną i mieczami (Austro-Węgry)
- Krzyż Zasługi Wojskowej 3 klasy z dekoracją wojenną i mieczami (Austro-Węgry)
- Srebrny Medal Zasługi Wojskowej z mieczami na wstążce Krzyża Zasługi Wojskowej (Austro-Węgry)
- Brązowy Medal Zasługi Wojskowej z mieczami na wstążce Krzyża Zasługi Wojskowej (Austro-Węgry)
- Krzyż Jubileuszowy Wojskowy (Austro-Węgry)
- Krzyż Pamiątkowy Mobilizacji 1912–1913 (Austro-Węgry)

Opracowanie redakcja GWL

Geological, infra. list of species. 1926

T 210 22.34

О. Р. ТИМОЧЕНКО

C. listopadus muy ilicé ⁶⁷ ~~ilicé~~. (*w.* unidimensional) muy ligero de clima frío húmedo y seco.)

$$= 7\% \text{ Aufholwirkung} =$$

and 100% for the 1990-1995 and 1996-2000 periods, respectively.

Exp. Substr. Genes.
Exp. Substr. Genes.
Exp. Substr. Genes.

James

GEN. BRYG. PIL. BOLESŁAW STACHOŃ

Ten prekursor wiatrakowców i szkoleń szybowcowych w Polsce urodził się 18 maja 1897 r. we wsi Wola Wadowska. Uczęszczał do Gimnazjum Klasycznego w Dębicy. Działal w dębickiej Drużynie Strzeleckiej. Następnie ukończył studia na Wydziale Budowy Maszyn Politechniki Lwowskiej.

W czasie I wojny światowej wcielony 15 października 1915 do cesarsko-królewskiej Obrony Krajowej, służył w 17 Pułku Piechoty Obrony Krajowej. Po ukończeniu szkoły oficerskiej piechoty w Lubaczowie (marzec 1916) skierowany na front włoski w składzie 33 Pułku Piechoty Obrony Krajowej, który w następnym roku został przemianowany na Pułk Strzelców Nr 33. W maju 1918 ukończył kurs karabinów maszynowych w Trebinie i otrzymał nominację na stopień podporucznika ze starszeństwem z 1 listopada 1917. Powrócił do kraju i od 8 listopada 1918 dowodził kompanią Karabinów Maszynowych Baonu Zapasowego „Ziemi Ropczyckiej”, z którą dotarł do Przemyśla.

Od listopada 1918 do grudnia 1919 dowodził kompanią i batalionem w Pułku Ziemi Ropczyckiej, a następnie w 37 pułku piechoty Ziemi Łęczyckiej. 25 lutego 1920 został warunkowo (do czasu zakończenia prac Komisji Weryfikacyjnej) mianowany z dniem 1 grudnia 1919 na stopień porucznika w piechocie. Uczestniczył w wojnie polsko-ukraińskiej i polsko-bolszewickiej. Walczył w wyprawie kijowskiej i bitwie warszawskiej. Szczególnie zasłużył się w walkach na froncie ukraińskim, za które został później odznaczony Orderem Virtuti Militari.

Ranny pod Płońskiem 18 sierpnia. 20 września, po wyleczeniu, został przydzielony do batalionu zapasowego 37 pułku piechoty na stanowisko dowódcy kompanii karabinów maszynowych. 30 listopada tego roku został urlopowany celem ukończenia studiów. 1 sierpnia 1921, na własną prośbę, wrócił do służby w baonie zapasowym 37 pp. 27 października tego roku został odkomenderowany na kurs dowódców batalionów w Głównym Centrum Wyszkożenia Piechoty w Rembertowie. 3 maja 1922 został zweryfikowany w stopniu kapitana ze starszeństwem z 1 czerwca 1919 roku i 1541. lokatą w korpusie oficerów piechoty, a jego oddziałem macierzystym był wówczas 72 pułk piechoty w Radomiu. W tym samym roku ukończył Niższą Szkołę Pilotażu w Bydgoszczy i Wyższą Szkołę Pilotów w Grudziądzu. W 12 stycznia 1923 przejął po kpt. Władysławie Kalkusie dowództwo nad 6 Eskadrą Wywiadowczą. Od grudnia 1923 do 15 lipca 1924 pracował w Departamencie IV MSWojsk. W sierpniu tego roku przekazał dowództwo eskadry kpt. obs. Zygmuntowi Pistłowi i przeniesiony został do Centralnych Zakładów Lotniczych w Warszawie na stanowisko oblatywacza. W latach 1925-1926 był pilotem doświadczalnym w Polskiej Misji Zakupów w Paryżu. Następnie zajmował stanowiska komendanta parku lotniczego w 11 Pułku Myśliwskim w Lidzie i 6 Pułku Lotniczym we Lwowie. 12 kwietnia 1927 został mianowany na stopień majora ze starszeństwem z 1 stycznia 1927 i 6. lokatą w korpusie oficerów lotnictwa. Z dniem 30 czerwca tego roku, na własną prośbę, został przeniesiony do rezerwy. 24 sierpnia 1927 roku zarządzenie Prezydenta RP o przeniesieniu go do rezerwy zostało unieważnione. W latach 1928-1929 był szefem pilotażu w Centralnej Szkole Podoficerów Pilotów Lotnictwa w Bydgoszczy, a w latach 1929-1932 komendantem Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu.

W październiku 1931 ukończył kurs szybowcowy, a we wrześniu 1932 uzyskał kategorię C pilota szybowcowego w Bezmie-



chowej. Uczestniczył w tworzeniu szybownictwa w Polsce: współorganizował Wojskowy Obóz Szybowcowy w Ustjanowej i pełnił tam funkcję komendanta I Kursu Szybowcowego (czerwiec 1934), przetłumaczył niemiecki podręcznik, „Praktyczny podręcznik pilota szybowcowego” (E. Bachema), był to pierwszy tego typu podręcznik wydany w Polsce.

5 marca 1934 został awansowany na stopień podpułkownika ze starszeństwem z 1 stycznia 1934 i 4. lokatą w korpusie oficerów aeronautyki. 18 stycznia 1936 został zwolniony ze stanowiska komendanta szkoły i oddany do dyspozycji dowódcy 3 Grupy Aeronautycznej z równoczesnym skierowaniem do Moskwy w charakterze szefa misji lotniczej. Od 5 maja 1936 do sierpnia 1939 dowodził 4 Pułkiem Lotniczym w Toruniu. W międzyczasie ukończył kurs informacyjny w Centrum Wyszkożenia Piechoty w Rembertowie (19-31 października 1936) oraz I Kurs Wyższej Szkoły Lotniczej w Warszawie (1 listopada 1936 – 3 listopada 1937). Na stopień pułkownika został mianowany ze starszeństwem z dniem 19 marca 1939 i 2. lokatą w korpusie oficerów lotnictwa.

W latach 1936-1939 był członkiem Aeroklubu Pomorskiego. Był pilotem bardzo wszechstronnym, od lekkich maszyn turystycznych i szybowców, przez samoloty obserwacyjne, liniowe, do myśliwców i wielosilnikowych bombowców. Był pierwszym w Polsce pilotem wiroplata, sprowadzając lotem z Anglii do Polski zakupiony wiatrakowiec Cierva C.30A i lądując po trudnym przelocie w warunkach zimowych w Warszawie 10 grudnia 1934.

W kampanii wrześniowej 1939 dowodził lotnictwem i obroną przeciwlotniczą Armii „Pomorze”. Ewakuował się do Rumunii. W ambasadzie RP w Bukareszcie kierował (październik – listopad) akcją przerzutu polskich lotników do Francji. Wstąpił do Polskich Sił Powietrznych, otrzymał numer służbowy



Płk Bolesław Stachon w wiroplacie Cierva C.30. (Fot. Domena publiczna)

Oficerski Kurs Wyższego Pilotów

1935

11 grudnia

Komendant Szkoły

Podpułk. Marian Balcerek

Instruktorzy

1. Apł. Dudziński
2. por. Kothowski
3. " Frej
4. " Jankowski
5. " Zambrowski
6. " Jastrzebski
7. " Barbi
8. " Obaczewski
9. " Kiliński
10. H. Balcerek

Spis Uczniów Szkoły

Por. Andalski	Por. Lutoski	Spis Uczniów Szkoły
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
Por. Andalski	Por. Lutoski	Spis Uczniów Szkoły
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
Por. Andalski	Por. Lutoski	Spis Uczniów Szkoły
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	
" Kowalski	" Kowalski	



Wieża wykorzystywana do początkowej nauki skoków spadochronowych

RAF 76608. 18 grudnia 1939 objął dowództwo nad Obozem Lotnictwa Polskiego w Eastchurch w Wielkiej Brytanii, 1 lipca 1940 został przeniesiony na stanowisko komendanta stacji RAF w Bramcote. Był również komendantem polskiej Stacji Lotniczej w Swinderby. Na własną prośbę przeszedł do służby w linii i po przeszkoleniu na samolotach „Wellington” latał jako drugi pilot w 301 Dywizjonie Bombowym. Zginął 4 lipca 1941 podczas lotu na bombardowanie Bremy. Generał broni Władysław Anders mianował go pośmiertnie na stopień generała brygady ze starszeństwem z dnia 1 stycznia 1964.

Ordery i odznaczenia

- Krzyż Srebrny Orderu Wojskowego Virtuti Militari nr 4505 (18 września 1921)
- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (10 listopada 1938)
- Krzyż Walecznych (1921 – „za czyny męstwa i odwagi wykazane w bojach toczonych w latach 1918-1921”)
- Krzyż Walecznych („za czyny męstwa i odwagi wykazane w wojnie rozpoczynającej 1 września 1939 roku”)
- Medal Lotniczy
- Złoty Krzyż Zasługi (10 listopada 1928)
- Medal Pamiątkowy za Wojnę 1918-1921
- Medal Dziesięciolecia Odzyskanej Niepodległości
- Polowy Znak Pilotów
- Odznaka za Rany i Kontuzje
- Krzyż Kawalerski I Klasy Orderu Miecza (Szwecja, 19 marca 1935)
- Krzyż Oficerski Orderu Legii Honorowej (Francja)
- łotewska Odznaka Lotnicza (1929)
- rumuńska Odznaka Pilotów (1929)
- francuska Odznaka Pilotów

Opracowanie redakcja GWL

BALCER JAN vel BALZER

Pisownia nazwiska BALZER pojawia się na wizytówce z początkowego okresu służby w 4 PL Toruń. Trudno ustalić dokładną datę zmiany pisowni nazwiska na BALCER

(25.06.1902 – 21.08.1939)

Sylwetki podoficerów lotnictwa polskiego z okresu międzywojennego są bardzo mało znane ogółowi społeczeństwa polskiego. Nawet najbardziej zainteresowani – historycy i entuzjaści lotnictwa tego okresu zapytani o Jana Balcera mieliby chyba wielki problem z przedstawieniem sylwetki tego lotnika.

Po raz pierwszy pisał o nim regionalista z Grudziądza Pan Marek Szajerka,

który dotarł do rodziny pilota w latach 90-tych ubiegłego wieku (artykuł w *Roczniku Grudziądzkim* wydawanym przez Polskie Towarzystwo Historyczne oddział w Grudziądzu).¹

Moja przygoda z Janem Balcerem rozpoczęła się przeszło dwadzieścia lat temu, gdy jeden z seniorów lotnictwa z Grudziądza przekazał mi w darze maszynopis wspomnień pilota biorącego udział w Challenge 1934. Przez wiele lat tekst przeleżał w domowym archiwum, do czasu pewnego meila, który otrzymałem od Grzesia Sojdy. Słuchaj, to „Twój lotnik”, z Grudziądza, zajmij się nim, i podany numer telefonu ...²

Oczywiście przed spotkaniem z rodziną były poszukiwania zdjęć, materiałów dotyczących Jana Balcera. I wówczas przypomniałem sobie o kilku stronicach maszynopisu.

Umówienie wizyty w Grudziądzu – i wyjazd z materiałami. Drzwi otwiera mi uroczą starszą Pani, jak się okazuje – córka pilota. Kilkogodzinna wizyta minęła niespostrzeżenie w atmosferze wspomnień o Ojcu, podczas przeglądania pamiątek.

Jan Balcer urodził się 25 czerwca 1902 roku we wsi. Birgelau (po odzyskaniu niepodległości Bierzgowo na Pomorzu, obecnie wieś położona w woj. kujawsko-pomorskim, pow. toruński, gmina Łubianka).

Ojciec Jan Balcer (rolnik), matka Franciszka z Gulczyńskich Balcerowa (przy mężu). Tu w otoczeniu gotyckiego zamku pobudowanego na przełomie XIII/XIV wieku przez Krzyżaków, w atmosferze rodzinnego domu młody Jan kończy w 1916 roku 4-klasową szkołę powszechną.³

W 1918 roku, w wieku 16 lat, wstępuje ochotniczo do Wojska Polskiego. W gorącym okresie walk o przyszłość Polski bierze udział w wojnie polsko-sowieckiej. Po ustaniu działań wojennych podejmuje decyzję o pozostaniu w wojsku. Aktywny udział w szkoleniu i służbie zadecydował o skierowaniu w 1923 roku szeregowca Jana Balcera na szkolenie podoficerskie do Śremu. Tu od 14 stycznia 1921 roku stacjonowała (przeniesiona z Inowrocławia) Okręgowa Szkoła Podoficerska Nr. 7. W 1923 roku szkoła została przemianowana na Baon Szkolny

Piechoty Okręgu Korpusu Nr. VII. W tym też roku (1923) Jan Balcer zostaje absolwentem kompanii szkolnej podoficerów piechoty, uzyskując awans na stopień podoficerski (kaprała). Dalszy przebieg służby w piechocie nie jest autorowi znany. Wiadomo tylko, że podczas jej trwania ukończył również trzymiesięczny kurs obsługi karabinów maszynowych w składzie Centralnej Szkoły Strzelniczej w Toruniu. Dalsza służba w piechocie zaowocowała kolejnymi awansami na stopień plutonowego i później sierżanta.⁴

W 1925 roku sierżant Jan Balcer składa raport o przeniesienie do lotnictwa. Przechodzi całą procedurę przeniesienia i stawia się do służby jako ochotnik w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu. Intensywnie zapoznaje się z nowym dla siebie otoczeniem. Zostaje zakwalifikowany na kurs pilotażu, który rozpoczyna się 13.04.1926 roku w Centralnej Szkole Podoficerów Pilotów Lotnictwa w Bydgoszczy. Szkolenie na kursie kończy się 13.10.1926 roku. Nowo wyszkolony pilot otrzymuje uprawnienie do służby w eskadrach liniowych i przydział do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu.

Po krótkim szkoleniu w składzie Eskadry Treningowej 4 PL Toruń sierż. pil. Jan Balcer otrzymuje (w październiku 1926 r) przydział personalny do 42 Eskadry Lotniczej. Dowódcą eskadry był w tym okresie kpt. pil. Czesław Aleksandrowicz, a eskadra była wyposażona w samoloty liniowe Potez XV, pojawiają się też pierwsze nowe egzemplarze Potezów XXVII.

24.11.1926 roku ukazuje się w Dzienniku Personalnym M. S. Wojsk. Nr. 50/26 zarządzenie Ministra Spraw Wojskowych (zatwierdzające pismo Dep. IV L. Dz. 24961/1926) o nadaniu na czas służby w wojskach lotniczych tytułu i odznaki pilota. „Gapy” sierż. pil. Jana Balcera ma numer 944.⁵

Młody pilot bierze udział w szkoleniu, aktywnie uczestniczy w lotach na poligon, szkoleniach strzeleckich, na współpracę z jednostkami piechoty. Podczas jednego z takich lotów służbowych (06.08.1927 roku) załoga w składzie por. obs. Jan Tadeusz Bucza, sierż. pil. Jan Balcer ma za zadanie wykonać przelot do Warszawy samolotem Potez XXVII (nr. 41.52). W chwilę po starcie z lądowiska koło folwarku Łomna – na wysokości 50 metrów silnik samolotu odmawia posłuszeństwa. Podczas przymusowego lądowania, dzięki umiejętnościom pilota samolot zostaje poważnie uszkodzony, ale załoga odnosi tylko niegroźne obrażenia.⁶ Po krótkotrwałym okresie leczenia obrażeń twarzy sierż. pil. Jan Balcer powraca do służby.

W uznaniu sprawności i perfekcjonizmu w pilotażu, które potwierdziły się podczas feralnego lotu Jan Balcer otrzymuje skierowanie na szkolenie do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Szkoła ta prowadzi Kursy Wyższego Pilotażu dla wyróżniających się w służbie pilotów lotnictwa liniowego. Sierż. pil. Jan Balcer kończy takie szkolenie w 1928 roku. Po jego zakończeniu powraca do swego oddziału macierzystego (42 EL) i wkrótce otrzymuje nowy przydział personalny do 141 Eskadry Myśliwskiej. Przed pilotem stają nowe wyzwania

1 Marek Szajerka, „Rocznik Grudziądzki”, tom XI, Grudziądz 1994, s. 211-214 „Grudziądzki akcent międzynarodowych zawodów lotniczych IV Challenge 1934 (O Janie Balcerze)”. <http://www.kpbc.ukw.edu.pl/dlibra/plain-content?id=82771>

2 Całość wspomnień sierż. pil. Jana Balcera z udziału w Challenge 1934 zamieściłem w nieistniejącym już czasopiśmie „Lotnictwo z szachownicą”

3 13 kwietnia 1935 roku poddał się egzaminowi nadzwyczajnemu i w myśl rozp. Min. W. R. i O. P. z dnia 31.03.1926 r. uzyskuje (przy wszystkich przewidzianych egzaminem ocenach bardzo dobrych) świadectwo równoznaczne ze świadectwem ukończenia publicznej szkoły powszechnej siedmioklasowej. Świadectwo w zbiorach rodziny

4 Autorowi nie udało się dotrzeć do materiałów źródłowych w którym pułku piechoty odbywał służbę Jan Balcer

5 Dz. Pers. Nr. 50/28 z dnia 24.11.1926 roku. Razem z nim „Gapy” otrzymali między innymi tak znani później piloci jak: ppor. obs. Zygmunt Pistl (nr. 905), por. Józef Kepiński (nr. 912), por. Mieczysław Mümler (nr. 924), a spośród podoficerów – sierż. Stanisław Działowski – słynny konstruktor samolotów Sportowych DKD (nr. 946)

6 A. Morgała w swojej monumentalnej pracy „Samoloty wojskowe w Polsce 1924 – 1939” podaje krótkie zapisy służby tego egzemplarza samolotu w 42 Eskadrze Lotniczej (1.X.1926 – 05.VII.1927), co sugerowało by datę wypadku o miesiąc wcześniej.



Przygotowanie do lotów treningowych. Samoloty SPAD-61C1 ze składu 141 Eskadry Myśliwskiej 4 PL Toruń przed startem z lotniska w Toruniu. Rozpoznane numery taktyczne samolotów: „5”, „9” i „7”

nia. Nowy typ samolotu do opanowania pilotażu (klasyczny myśliwiec SPAD-61).

Jeden z takich lotów treningowych zakończył się zniszczeniem samolotu.

30.08.1928 roku w „Polsce Zbrojnej” ukazuje się notatka zatytułowana: „Wypadek Lotniczy pod Toruniem”.

*„W dniu wczorajszym około godz. 10 przed południem podczas odbywającego się lotu ćwiczebnego pod Toruniem na wysokości 5.000 mtr. oderwały się skrzydła samolotu, wskutek czego aparat spadł na ziemię. Pilot sierż. Balcer przy użyciu spadochronu opuścił się na ziemię, nie doznając żadnych obrażeń. Samolot uległ zniszczeniu”.*⁷

29.08.1927 r. sierż. pilot. Jan Balcer wystartował samolotem SPAD-61C-1 (egzemplarz produkcji francuskiej nr ser. 166, numer ewidencyjny polski 1.249, numer taktyczny „2”) z zadaniem lotu na wysokość. Jak stwierdziła komisja badająca przyczynę wypadku:

„Na wysokości 6000 mtr. przy lekkim pochyleniu płatownika na 14-stu – set obrotach, wyważył się silnik wraz z łożem silnika z kadłuba wskutek czego płatewiec został doszczętnie rozbity.”

A tak opisywał swoje wrażenia z szczęśliwie zakończonego lotu pilot w rozmowie z toruńskim korespondentem Ilustrowanego Kurjera Codziennego:

*„Z Torunia donosi (Ł): W chwili gdy pilot Balcer odbywał lot ćwiczebną na samolocie na wysokości przeszło 5.000 m., oberwały się, nagle – jak donosiliśmy wczoraj – skrzydła samolotu. Lotnik zdołał odepchnąć się z wielkim wysiłkiem od maszyny, spadającej w dół z błyskawiczną szybkością, przyczem rozwinął się spadochron. Sierżant Balcer opadł na skutek tego szczęśliwie bez najmniejszego szwanku w miejscowości Wrzosa pod Toruniem. Kadłub samolotu po opadnięciu zarył się głęboko w ziemię i uległ zupełnemu zniszczeniu. Uratowany wprost w cudowny sposób pilot Balcer opowiadał, iż po uwolnieniu się od spadającej maszyny, przeżył okropne chwile zanim stwierdził, że spadochron rozwija się prawidłowo. Później natomiast czuł się już doskonale, a nawet spojrzął na zegarek, żeby zobaczyć która jest godzina. Należy zaznaczyć, iż sierżant Balcer jest doskonałym lotnikiem i w chwili wypadku okazał dużo zimnej krwi, usuwając się w momencie katastrofy od maszyny pozbawionej skrzydeł.”*⁸

W dniu 11.11.1928 roku w Dz. Pers. M. S. Wojsk Nr. 15/28 ukazało się zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia

10.11.1928 r. (B. P. L. 31153 - III - 28) o nadaniu Brązowego Krzyża Zasługi w uznaniu zasług położonych na polu pracy w poszczególnych działach wojskowości. Jednym z lotników wyróżnionych tym odznaczeniem był tytułarny sierż. pil. Jan Balcer.⁹

Po takim doświadczeniu nastąpiło kilka lat spokojnej służby, doskonalenia umiejętności pilotażu i awans na stopień starszego sierżanta.

Również w życiu rodzinnym nastąpiła wielka zmiana. W dniu 27.03.1929 roku w Kaplicy toruńskiego Kościoła Garnizonowego sierż. pil. Jan Balcer zawarł związek małżeński. Wybranką serca była torunianka Klara Wiśniewska.

Poza normalnymi lotami treningowymi w 141 Eskadrze Myśliwskiej starszy sierż. pil. Jan Balcer uczestniczył jako instruktor w szkoleniu nowych pilotów na kursach w Przysposobieniu Wojskowym Lotniczym w Łodzi (lotnisko Lublinek). Podczas pobytu służbowego w Łodzi uczestniczył w szkoleniu grupy cywilnych adeptów lotnictwa – członków Łódzkiego Klubu Lotniczego. Wśród pamiątek z tego okresu zachowało się zaświadczenie Łódzkiego Klubu Lotniczego z dnia 24.09.1931 roku o odbytym szkoleniu, oraz odznaki PWLot.

11 listopada 1931 roku podczas lotu specjalnego w trakcie trwania uroczystości w rocznicę odzyskania niepodległości dochodzi do wypadku lotniczego. Tak to wydarzenie w dzień później opisywała miejscowa prasa.

Pilot w stanie ciężkim został odwieziony do szpitala, a samolot (PWS-10 nr. 5.23) uległ zniszczeniu.¹⁰

W 1932 roku sierż. pil. Jan Balcer został przeniesiony do bliźniaczej, 142 Eskadry Myśliwskiej. Kilka miesięcy później, 30.06.1932 roku doszło do następnego wypadku. Tym razem ponownie zawiódł silnik w pilotowanym przez sierż. Balcera myśliwcu PWS-10 (nr. 5.73). Samolot ten od niespełna miesiąca był w eskadrze i ponownie tylko wielkim umiejętnościom pilota zawdzięczać należy, że podczas awaryjnego lądowania nie został uszkodzony. Sam pilot też nie odniósł obrażeń.¹¹

Umiejętności pilotażu prezentowane podczas służby w 4 PL Toruń zaowocowały kwalifikacją st. sierż. pilota Jana Balcera do kilku specjalnych zadań. Pierwszym z nich był udział w składzie reprezentacji 4 PL w wizycie polskiego lotnictwa w Rumunii. Wizyta miała na celu zaprezentowanie osiągnięć polskiej techniki lotniczej i zacieśnienie współpracy pomiędzy lotnictwem polskim i rumuńskim. W locie uczestniczyły delegacje wszystkich pułków lotniczych (30 pilotów). 4 PL reprezentowali: jako dowódca zespołu: kpt. pil. Leopold Pamuła, oraz lotnicy: kpt. pil. Jan Łukasiewicz, por. por. pil. Eugeniusz Makowski, Stanisław Grodzicki, Jerzy Orzechowski, oraz podoficerowie: st. sierż. pil. Jan Balcer i sierż. pil. Wiktor Sydor. Przed wylotem do Rumunii reprezentacja 4 PL uczestniczyła w specjalnym szkoleniu w lotach grupowych i akrobacji. (03 – 10.10.1933 r.). Przygotowania do wylotu zakończono próbą generalną przed płk. pil. Ludomiłem Rayskim w Warszawie.

W zbiorach Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie znajduje się Książka Lotów jednego z uczestników tego wydarzenia, reprezentanta 4 PL, por. pil. Eugeniusza Makowskiego. Analiza zapisów z tego dokumentu pozwala odtworzyć dokładne daty startu i lądowania grupy samolotów podczas lotu z Warszawy do Bukaresztu i lot powrotny z Warszawy do Torunia. Niestety „ktoś” wyrwał z dziennika stronę z lotami w Rumunii.¹²

7 „Polska Zbrojna” Nr 241 z dnia 30.08.1928 roku, str.9 „Wypadek lotniczy pod Toruniem” Redaktor popuścił wodze fantazji. Oryginalny odpis sporządzony dla pilota nieco inaczej przedstawia wydarzenia tego lotu

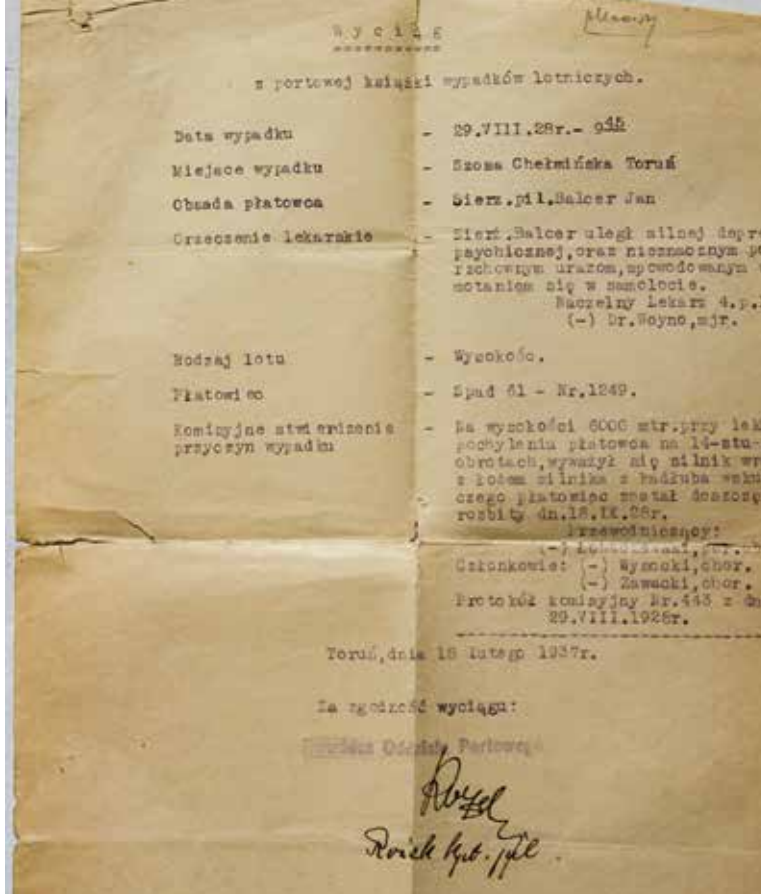
8 Ilustrowany Kurjer Codzienny” z dnia 01.09.1928 roku, numer 242s.6 „Jakie uczucia przeżywa lotnik opuszczający się na spadochronie? Spadając na ziemię patrzył na zegarek”

9 Dziennik Personalny”, Rok IX, nr 15, Warszawa, 11 listopada 1928 r.

10 B. Belcarz, T. J. Kopański „Polskie skrzydła 3 – PWS-10, Avia BH-33, PZL P-7a” s. 22., A. Morgała „Samoloty wojskowe w Polsce 1924 – 1939” s. 414

11 B. Belcarz, T. J. Kopański „Polskie skrzydła 3 – PWS-10, Avia BH-33, PZL P-7a” s. 27., A. Morgała „Samoloty wojskowe w Polsce 1924 – 1939, s. 415

12 Makowski Eugeniusz, Dziennik Lotów, zbiory MLP Kraków, digitalizacja zbiorów



Odpis oryginalnego dokumentu komisji badającej wypadek sierż. pil. Balcera. Dokument ten posłużył jako potwierdzenie uratowania życia przy wykorzystaniu spadochronu dla firmy IRVING w 1937 roku



Certyfikat nadający honorowo odznakę pilota rumuńskiego

i sprawności polskich samolotów.

Pokaz ten odbył się 18 października przy fatalnej jak na loty pokazowe pogodzie (podstawa chmur 150 – 200 m.). O locie „zespołu toruńskiego” poznaliśmy relację z ust samego dowódcy całości grupy pilotów myśliwskich, mjr. pil. Stefana Pawlikowskiego:

„Tymczasem nadlatuje siódemka kpt. Pamuły. Są na niecałych 100 metrach. Widzę ledwo dostrzegalny sygnał do beczki. Wszystkie 7 maszyn przekręcają się jednocześnie, jak gdyby ich łączyły zębate koła. Była to z całą pewnością najefektowniejsza figura z całego pokazu po mistrzowsku wykonana przez toruniaków. Następną figurą, wykonaną przez ekipę kpt. Pamuły miała być retour z nurkowaniem do ziemi. Na wykonanie tej figury trzeba było minimum 600 metrów. Piloci robiący retour w chmurach jeden po drugim, wychodzili z chmur pod różnymi kątami i ponieważ wytwarzała się sytuacja bardzo niebezpieczna, niektóre płatowce siłą rzeczy musiały odpłynąć jeden od drugiego. Zamieszania jednakże nie było żadnego, gdyż szyk po wykonaniu figury natychmiast został zebrany.”¹³



Poświadczenie lotów instruktorskich na korzyść Łódzkiego Klubu Lotniczego

12.10.1933 P-7 nr 6.85
Warszawa Okęcie 08.30 Lwów 10.00 90'
Przelot z Warszawy do Lwowa, nr kolejny lotu w dzienniku (1137).

16.10.1933 P-7 nr 6.85
Lwów 09.20 Jasse 10.35 75'
Przelot ze Lwowa do Jasse, nr kolejny lotu w dzienniku (1138).

16.10.1933 P-7 nr 6.85
Jasse 13.55 Bukareszt 15.15 80'
Przelot z Jasse do Bukaresztu, nr kolejny lotu w dzienniku (1139).

25.10.1933 P-7 nr 6.85
Warszawa 11.00 Toruń 12.10 70'
Przelot z Warszawy do Torunia.

25.10.1933 P-7 nr 6.85
Warszawa 11.00 Toruń 12.10 70'
Przelot z Warszawy do Torunia.

Po przylocie do Rumunii lotnicy uczestniczyli w wielu oficjalnych przyjęciach. Na jednym z nich piloci zostali odznaczeni Rumuńską Odznaką Lotniczą. Jednak najważniejszym punktem wyprawy był wielki pokaz umiejętności polskich lotników

Wizyta polskich lotników w Rumunii przyniosła nie tylko prestiż. Najbardziej wymiernym efektem był zakup przez Rumunię 50 sztuk samolotów PZL P-11b (następcy zaprezentowanych podczas pokazów PZL P-7), oraz zakup licencji na ten typ samolotu.

Niedługo bohater mojej opowieści cieszył się odpoczynkiem po powrocie z Rumunii. W październiku 1933 roku został zakwalifikowany w skład delegacji lotnictwa polskiego przygotowującej się do wizyty w Moskwie na zaproszenie dowódcy lotnictwa sowieckiego w związku z 16 rocznicą powstania ZSRS.

W locie samolotami Lublin R-XIII miało wziąć udział 5 załóg, a st. sierż. pil. Jan Balcer, jako jedyny podoficer pilot leciał w załodze z st. majstrem wojskowym Stanisławem Kaczmarczykiem. Przelot całej grupy został zaplanowany na dwa dni. W pierwszym dniu, 3 listopada 1933 roku załogi pokonały trasę Warszawa – Lida. Drugiego dnia z planowanej trasy do Moskwy przeleciało tylko odcinek do Mińska. Załamanie warunków pogodowych na trasie do Moskwy spowodowało, że w dalszą drogę delegacja polskich lotników udała się pociągiem – w specjalnie do tego celu przygotowanym wagonie. W dniu 7 listopada Polacy wzięli udział w paradzie wojskowej na Placu Czerwonym. Przebieg wizyty opisał w miesięczniku „Przegląd Lotniczy” mjr. dypl. pil. Stanisław Szczekowski

„Dnia 7.XI – wypoczęci po podróży, wyjechaliśmy na rewję o godz. 9.30. Przybywszy na plac udaliśmy się na wyznaczony 13 S. Pawlikowski, U naszych sprzymierzeńców „Przegląd Lotniczy” 1933, nr. 12 s. 544.



Notatka w miejscowej prasie relacjonująca wydarzenia z 1.11.1931 r.

ne nam miejsce przed mauzoleum Lenina po prawej stronie wzniesienia, na którym stał gen. Tuchaczewski. Attaches zagraniczni stali na prawo od nas.

Przy wyznaczaniu tego miejsca, podkreślono w rozmowie, że dotychczas żaden wojskowy cudzoziemiec nie stał podczas defildy w tym miejscu. Przyjazd nasz i zajęte przez nas specjalne miejsce zrobiły b. duże wrażenie na tłumnie zebranej publiczności i na przedstawicielach zagranicznych. Dało się to zauważyć w chwili, gdy po skończonej rewii, gen. Tuchaczewski podszedł do naszej grupy i zaczął się witać: w tym momencie na trybunach z publicznością rozległy się oklaski. Rząd w pełnym składzie, z Kalininem i Stalinem na czele, stał na tarasie mauzoleum Lenina. Cały plac przed Kremlm i przylegające ulice były gęsto zapelnione przez oddziały wojska. Trybuny, ustawione wzdłuż ścian Kremla, były formalnie oblepione publicznością, również gęste tłumy stały po przeciwnej stronie placu i wzdłuż ulic, po których miały przechodzić wojska...¹⁴

Program wizyty obejmował, poza zwiedzaniem miasta – również zwiedzanie Muzeum lotniczo-gazowego, Wojskowej Akademii Technicznej Lotnictwa, Centralnego Instytutu Aerodynamicznego, Fabryki samochodów, Fabryki samolotów nr 22 i lotniska Chodyńka. Najbardziej ciekawymi punktami przewidzianymi do zwiedzania – z punktu widzenia czysto lotniczego – były te bezpośrednio związane z lotnictwem. Podczas zwiedzania Centralnego Instytutu Aerodynamicznego C.A.G.I. polscy lotnicy mogli się zapoznać między innymi ze stanem prac nad budowanym w tym okresie samolotem pasażerskim „Maksim Gorkij”.

„W dalszym ciągu zwiedzania fabryk dnia 11.XI oglądaliśmy fabrykę samolotów Nr. 22, dawniej Junkers’a, zatrudniającą 9.000 robotników. Fabryka produkuje seryjnie ciężkie samoloty bombardujące „T. B.-3”. Konstrukcja samolotu całkowicie metalowa (dural), jednopłat, 4 silniki „M-34” – 750 MK, po dwa w każdym skrzydle, skrzydła kryte falistą blachą, rozwiązania konstrukcyjne Junkersa. Rozpiętość skrzydeł – około 48 m. Wysokość samolotu około 4 m. Podwozie dzielone – po 2 koła, z każdej strony w tandemie. Szybkość maksymalna – około 230 km/godz. Charakterystyczne jest, że fabryka nie posiada biura konstrukcyjnego, tylko biuro opracowania warsztatowego. Rysunki prototypów otrzymuje z C. A. G. I. Warsztat pięknie rozbudowany, robota dobrze rozplanowana, dużo miejsca na montaż. Dural użyty do konstrukcji samolotów – własnej produkcji...¹⁵

14 S. Szczekowski „U naszych sąsiadów” „Przegląd Lotniczy”, nr. 12, grudzień 1933 s. 547 – 554

15 S. Szczekowski, op. cit., s. 547 – 554



Loty treningowe w Grudziądzu – samolot Lublin RXIII T

13 listopada nastąpiło uroczyste pożegnanie delegacji polskiego lotnictwa i odjazd pociągiem do Mińska. Lot powrotny do Polski w dniu 15 listopada trasą Mińsk – Warszawa z międzylądowaniem na lotnisku w Białej Podlaskiej w celu uzupełnienia paliwa. Następnego dnia wszyscy lotnicy stawili się do raportu u dowódcy Departamentu Aeronautyki płk. pil. Rayskiego.

W lutym 1934 roku st. sierż. pil. Jan Balcer został zakwalifikowany w skład ekipy na przygotowawczy kurs nawigacyjny przed Międzynarodowym Turniejem Lotniczym Samolotów Turystycznych „Challenge 1934”, który miał się rozpocząć w kwietniu na lotnisku w Grudziądzu. Jednym z ciekawszych przedsięwzięć realizowanych podczas tego szkolenia był przelet na trasie z Grudziądza do Paryża i z powrotem.

Po wielomiesięcznych przygotowaniach o przydziale załóg do konkretnych samolotów zdecydowało losowanie, w wyniku którego sierż. pil. Jan Balcer nie miał szczęścia. Załogę samolotu PZL-26 z numerem konkursowym „64” mieli stanowić: sierż. pil. Wojciech Wieczorek i kpt. obs. Tadeusz Lewkowicz. Dziś już trudno stwierdzić, co było powodem, że załoga tego samolotu została zamieniona.¹⁶ W ostateczności załogę „64” stanowili: st. sierż. pil. Jan Balcer i kpt. obs. Jan Kulza.¹⁷

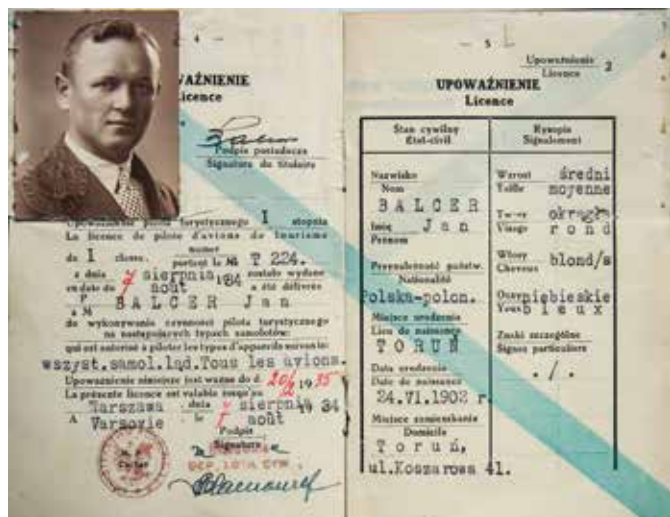


Załoga PZL – 26 nr. konkursowy „64” podczas przygotowań do zawodów. Od lewej strony: st. sierż. pil. Jan Balcer, kpt. obs. Jan Kulza

Bezpośrednio przez zawodami, w lipcu 1934 roku wszyscy uczestnicy zostali przeniesieni do Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa w Warszawie w celu ułatwienia przygotowań do zawodów. Wojskowi uczestnicy zmagani otrzymali cywilne licencje pilotów i nawigatorów.

16 Załoga sierż. pil. Wojciech Wieczorek i kpt. obs. Tadeusz Lewkowicz w czerwcu 1934 roku (tuż przed zawodami Challenge 1934) wzięła udział w IV Locie Południowo – Zachodniej Polski. Nie została sklasyfikowana z powodu uszkodzenia samolotu RWD – 5 podczas lądowania w locie okrężnym w tych zawodach. Być może ten fakt był powodem zmiany załogi w Challenge 1934 ?

17 Kpt. obs. Jan Kulza wchodził początkowo w skład załogi innego PZL-26 (nr. 62) z kpt. pil. Ignacym Giedgowdem. W zawodach Jana Kulzę w tej załodze zastąpił sierż. mech. Marian Kmieć. Zmiany załóg w okresie pomiędzy ostatecznym terminem zgłoszeń a rozpoczęciem zawodów były przewidziane w regulaminie



Licencja pilota na Challenge 1934 r.

Wreszcie nadszedł czas próby. Zwycięstwo w poprzednich zawodach w 1932 roku (por. pil. Henryk Żwirko, inż. Stanisław Wigura) stanowiło wielkie wyzwanie dla polskich załóg.

Zmagania zapoczątkowano w dniu 28 sierpnia 1934 r. uroczystym otwarciem zawodów na lotnisku w Warszawie.¹⁸



Karta uczestnika zawodów Challenge de Tourisme International 1934 wystawiona na nazwisko Jan Balcer – pilot

I etap zawodów stanowiły konkurencje: próba startu, próba lądowania, próba szybkości minimalnej, oraz konkurencje techniczne: badanie widoczności z samolotów, sposób rozruchu silnika, składanie i rozkładanie skrzydeł. W dniu 6 września – po zakończeniu wszystkich konkurencji technicznych, przed startem do lotu okrężnego załoga samolotu „64”¹⁹ zajmowała bardzo obiecujące XIII miejsce.

7 września rozpoczęła się następna konkurencja zawodów – wielki „Lot Okrężny” który został zaplanowany po trasie: I wielki etap: Warszawa – Algier, II wielki etap: Algier – Warszawa. W pierwszym dniu zawodów załoga „64” doleciała do Paryża. Następnego dnia wystartowali o wczesnych godzinach porannych i udało się dolecieć na lotnisko w Sewilli (Hiszpania), gdzie wylądowali o godz. 17.34 jako piąta załoga rajdu. W dniu 8 września załoga „64” pokonała bez przeszkód trasę z Sewilli do Casablanki (z przelotem nad Morzem Śródziemnym). 9 września o godz. 15.35 załoga „64” wylądowała na lotnisku w Algierze meldując się na półmetku rajdu. Wyliczona (nieoficjalna) przeciętna prędkość na I odcinku przelotu na trasie z Warszawy do Algieru wynosiła 186 km/h.

Następnego dnia załogi miały czas na odpoczynek i zwiedzanie miasta. Dokonywano również niezbędnych przeglądów samolotów.

¹⁸ Zapewne data rozpoczęcia zawodów wybrana nieprzypadkowo. W tym dniu, dwa lata wcześniej por. pil. Henryk Żwirko wraz z inż. Stanisławem Wigurą odnieśli wielki triumf podczas zawodów „Challenge 1932”

¹⁹ PZL - 26 (SP-PZO, nr. startowy „64”, samolot zakupiony ze środków podoficerów Wojska Polskiego otrzymał nazwę „Podoficer II”

11 września wyruszone na następny wielki etap przelotu: trasa Algier – Warszawa. W dniu tym załoga naszego samolotu przeleciała dystans przeszło 775 km lądując bez przeszkód na lotnisku w Tunisie. Tu nastąpiła przerwa w locie przeznaczona na przegląd samolotu przed planowanym na dzień następny przelotem nad Morzem Śródziemnym. Przelot na trasie z Tunisu do Rzymu odbywał się w grupach po pięć samolotów (dla większego bezpieczeństwa dodatkowo na trasie 143 kilometrowego przelotu nad Morzem Śródziemnym teren wzdłuż trasy lotu patrolowały okręty). Podczas lotu nad morzem pojawiły się pierwsze problemy z nieprawidłowo pracującym silnikiem. W tej konkurencji (dla utrudnienia) załogi w wyznaczonych punktach musiały zrzucić meldunki (ich niezrzucenie skutkowało dodatkowymi punktami karnymi w klasyfikacji końcowej). Załoga „64” wylądowała na lotnisku w Rzymie o godz. 13.45. Po przeglądzie maszyny odpoczynek i nocleg. Następnego dnia 13 września w godzinach porannych nastąpił start z Rzymu do następnego etapu przelotu, dzień zakończono lądowaniem na lotnisku w Pradze jako IX załoga rajdu.

14 września po starcie we wczesnych godzinach porannych z Pragi załoga wylądowała w Katowicach. Po kilkunastominutowej odprawie, uzupełnieniu paliwa i dokumentacji zawodniczej wystartowali do następnego etapu. Od tej chwili dobra passa dla załogi została przerwana. Musieli powrócić do Katowic z powodu awarii silnika. Po usunięciu awarii załoga ponownie wystartowała, kończąc dzień zawodniczy lądowaniem we Lwowie. Niestabilna praca silnika w locie zadecydowała, że nie polecą w tym dniu dalej, lecz pozostaną na naprawę silnika. Po dokonaniu niezbędnego przeglądu i naprawy następnego dnia o godz. 6.01 załoga „64” wystartowała ze Lwowa na trasę do Wilna. Podczas lotu silnik ponownie odmówił posłuszeństwa i pilot został zmuszony do lądowania. Sierż. pil. Jan Balcer bez dodatkowych uszkodzeń wylądował na terenie szkoły policyjnej w Mostach Wielkich k/Lwowa. Tym lądowaniem skończył się udział załogi „64” w Challenge 1934. Na pomoc wysłano jeszcze samolot z 6 Pułku Lotniczego z mechanikiem, ale silnika nie udało się już uruchomić 20

Ostatnie wydarzenia przed lądowaniem tak wspomina sierż. pil. Balcer:

„... Jako tako doleciałem do Lwowa licząc na pomoc po wylądowaniu. Tu stwierdzamy, że magneto rozruchowe urwało się od wstrząsów, oraz wałek i części pomocnicze od rozruchu silnika są wyrwane.

Przyrzeczonej pomocy nie dostaję, gdyż por. Włodarkiewicz lądując przymusowo na trasie Katowice – Lwów otrzymał mechaników, którzy mieli mnie udzielić pomocy. Jestem już teraz pewny, że sprzężarka, znajdująca się wewnątrz silnika, jest powodem tych zgrzytów i nierównej pracy silnika. Po kilku próbach mechanicy orzekają, że nie mogą lecieć. We Lwowie nocujemy, gdyż tego dnia do Warszawy nie doleciałbym.

Na drugi dzień o g. 7-ej startujemy, aby przebyć trudny odcinek Lwów – Wilno, lecąc nad naszymi kresami. Szanując mój chory silnik, lecę na jak najmniejszych obrotach, redukując o 200 obrotów od normy przelotowej. Wystartowałem razem z p. kpt. Dudzińskim, który powoli mnie wyprzedza i po 20 minutowym locie jestem zmuszony do lądowania w okolicy Sokala.

P. kpt. Kulza śpieszy do telefonu prosząc Lwów i Warszawę o jak najszybszą pomoc, ja tymczasem oglądam silnik, lecz na zewnątrz jest wszystko w porządku. Po jakich 3 godzinach przylatuje ze Lwowa R. XIII z mechanikiem i przyjeżdża samochód przywożąc drugiego mechanika. Silnik przy próbie

20 Samoloty PZL 26 biorące udział w zawodach były wyposażone w silniki produkcji amerykańskiej Menasco – Buccaneer B6 S3. Uszkodzenie sprzężarki w silniku „64” uniemożliwiło jego naprawę i dalszy lot. ostatecznie aż trzy samoloty PZL-26 nie ukończyły zawodów z powodu awarii silnika



Strona z paszportu Jana Balcera. Potwierdzenia lądowań na afrykańskim odcinku rajdu – lotniska w Sidi-Bel-Abbes i Maison Blanche

nie daje obrotów i silnie przerywa, telefonujemy do Warszawy, aby przysłali nam nową sprężarkę, gdyż już teraz na pewno wiemy, że z jej powodu są te niedomagania. Mechanicy wbudowują zepsutą sprężarkę, okazuje się, że łożysko jest zupełnie

strzaskane i nie ma po nim nawet śladu, a skrzydełka sprężarki uszkodzone, co powodowało różne zgrzyty i wycia w silniku. Jestem bardzo zmartwiony, gdyż prawie u samych progów Warszawy musiałem się wycofać: po obliczeniu punktów miałem szanse do zdobycia 4 względnie 5 miejsca.”²¹

Ostatecznie w zawodach Challenge 1934 zwyciężyła polska załoga: kpt. pil. Jerzy Bajan, sierż. mech. Gustaw Pokrzywka.

14 października 1934 roku w nowo poświęconym kasynie podoficerskim 1 PL Warszawa, w obecności biskupa polowego W. P. Gawliny odbyła się uroczysta zbiórka podoficerów zaangażowanych w „Podoficerski Komitet zbiórki na samoloty Challenge’owe”. St. sierż. pil. Jan Balcer został na niej uhonorowany złotym zegarkiem.



St. sierż. pil. Jan Balcer wraz z żoną Klarą i córką Krystyną pozują przed samolotem RWD-8 (SP-ANT). Samolot został zarejestrowany 26.04.1935 roku, jego właścicielem było Ministerstwo Komunikacji, a użytkowany był w Związku Strzeleckim Bydgoszcz

W Monitorze Polskim nr. 238/34 z dnia 11 listopada 1934 roku ukazało się rozporządzenie mocą którego Prezes Rady Ministrów nadał Janowi Balcerowi (po raz drugi) Brązowy Krzyż Zasługi za „zasługi na polu propagandy i rozwoju sportu lotniczego”.²²

13.10.1935 roku st. sierż. pil. Jan Balcer, z ugruntowaną już pozycją doskonałego podoficera pilota wszedł w skład Podoficerskiego Komitetu Zbiórki na Lotnictwo Sportowe. Ideą tej inicjatywy było zafundowanie eskadry samolotów dla mającej powstać na Górnym Śląsku cywilnej szkoły lotniczej pod egidą Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Rok później, zarządzeniem Ministra Spraw Wojskowych st. sierż. pil. Jan Balcer uzyskał zezwolenie na przyjęcie i noszenie Rumuńskiej Odznaki Pilota.²³



Trofea zdobyte za udział w Challenge 1934 przez st. sierż. pil. Jana Balcera (siedzi w środku)



St. sierż. pil. Jan Balcer – pełna gala orderowa, Gapa pilota, odznaka pilota rumuńskiego oraz odznaka POS (Państwowa Odznaka Sportowa)

2 listopada 1935 roku st. sierż. pil. Jan Balcer zostaje przeniesiony z 4 PL Toruń do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Natychmiast po przeniesieniu został włączony w nurt szkolenia na kursach wyższego pilotażu prowadzonych w ramach tej szkoły.

W dniu 08.01.1936 roku podczas jednego z wielu lotów treningowych st. sierż. pil. instr. Jan Balcer „zaliczył” przymusowe lądowanie lecąc samolotem PWS-A (licencyjna Avia BH-33, nr. ser. 4.21). Powód lądowania był bardzo prozaiczny – brak paliwa (tak też się zdarzało). Na szczęście pilot wykazał się precyzją podczas lądowania. Samolot nie został uszkodzony.²⁴

23 marca 1937 roku st. sierż. pil. Jan Balcer został uroczystie zaliczony w poczet elitarnego „Caterpillar Club”. Był to klub do którego mogli należeć lotnicy, którzy uratowali swoje życie przy wykorzystaniu spadochronów firmy „Irvin”. Na takim spadochronie plecowym (o numerze 8781) sierż. pil. Jan Balcer skakał w feralnym locie w dniu 29 sierpnia 1928 roku. Członkowie tego klubu mogli nosić specjalną złotą odznakę w formie gąsienicy jedwabnika potwierdzonej indywidualnym grawerunkiem z nazwiskiem pilota na rewersie odznaki.



Gąsienica jedwabnika. Odznaka „Caterpillar” Club nadana Janowi Balcerowi w 1937 roku

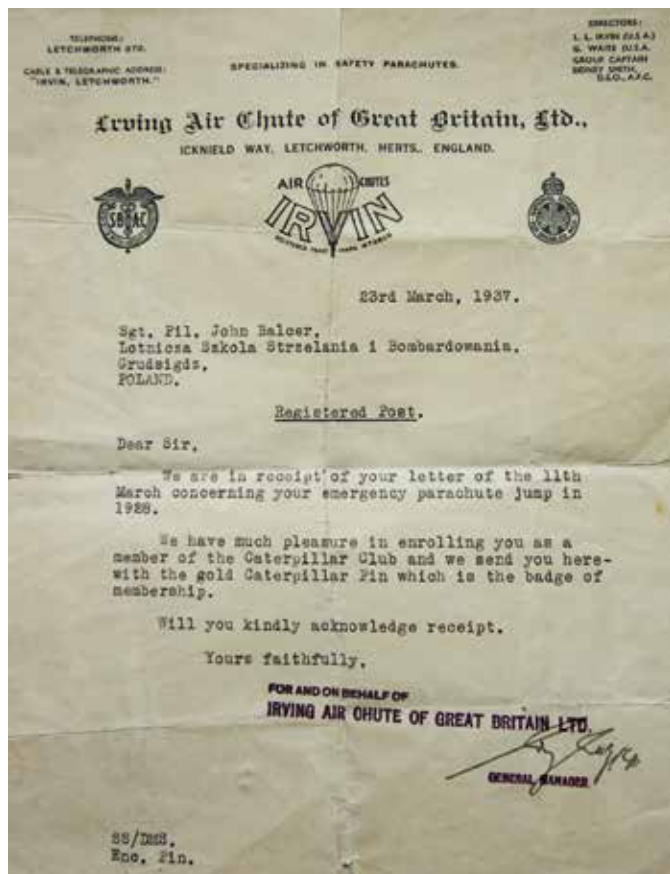
21 J. Balcer, sierż. pil. „Wspomnienie z Challenge”. Oryginał w zbiorach autora opracowania Remigiusza Gadacza. Po wielu latach kopia tego wspomnienia powróciła do rodziny

22 „Dziennik Personalny”, ROK XV, nr. 13, Warszawa, 11 listopada 1934 r. s. 237.

23 Dziennik Personalny”, rok XVI, nr. 2, Warszawa, 6 lutego 1935 r. s. 6. Odznaka honorowa została

wręczona w październiku 1933 r. podczas wizyty lotników polskich w Rumunii, ale oficjalna zgoda na jej noszenie miała być potwierdzona przez specjalne zarządzenie Ministra Spraw Wojskowych

24 B. Belcarz, T. J. Kopański „Polskie skrzydła 3 – PWS-10, Avia BH-33, PZL P-7a” s. 6



Certyfikat Caterpillar Club z dnia 23 marca 1937 roku dla Jana Balcera

20 lipca 1937 roku przekształcono Kursy Wyższego Pilotażu prowadzone w ramach Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu w samodzielną Wyższą Szkołę Pilotażu Grudziądz.

W dniu 8 sierpnia 1938 roku st. sierż. pil. Jan Balcer otrzymał awans na stopień chorążego.

Dziś już trudno ustalić nazwiska pilotów, którzy swoje umiejętności pilota myśliwskiego nabywali pod okiem instruktora Jana Balcera. Udało się jednak zidentyfikować niektórych z nich dzięki pamiątkowemu zdjęciu które wykonane zostało po zakończeniu jednego z kursów.

Zaiste, wspaniałe efekty szkolenia

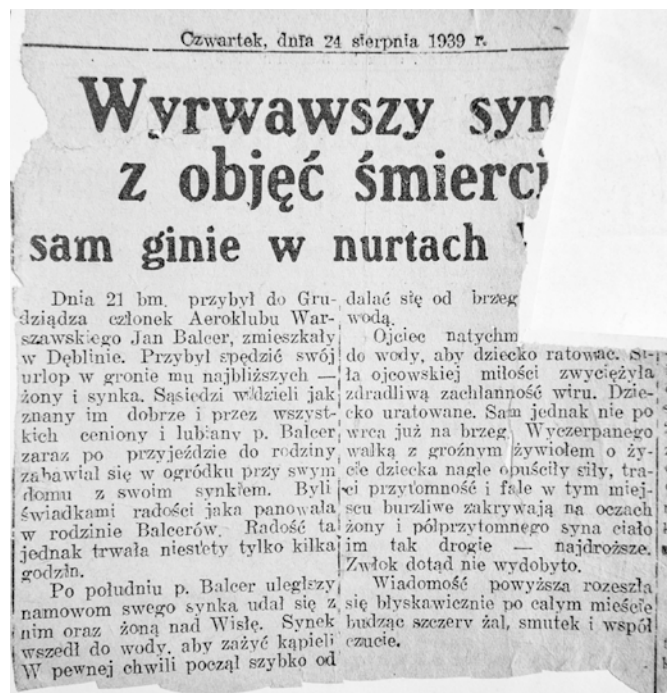
A takich kursów w karierze instruktora pilota Jana Balcera w okresie służby w Grudziądzu i później Ułężu było kilka.

W marcu 1939 roku Wyższa Szkoła Pilotów została przeniesiona na lotnisko w Ułężu k/Dąbłina. Chor. pil. Jan Balcer dostał również przeniesienia do Ułęża.

W okresie bezpośredniego zagrożenia wojennego w sierpniu 1939 roku uzyskał urlop i przyjechał do rodziny mieszkającej w Grudziądzu. Wkrótce wydarzyła się straszna tragedia. Szeroko o niej pisała miejscowa prasa, gdyż sylwetka pilota



z Grudziądza była w społeczeństwie miasta bardzo znana. W rodzinnym archiwum zachował się strzęp ówczesnej gazety z dnia 24 sierpnia 1939 roku.



21 sierpnia 1939 roku chorąży pilot Jan Balcer zginął tragicznie ratując życie swego syna Bohdana z nurtu Wisły

Utracona szansa???

W 2018 roku powstała pewna idea, która mogła stać się piękną kartą wychowania patriotycznego młodych studentów dąblińskiej szkoły.

29 sierpnia 1939 roku o godz. 11 do żony zmarłego chor. pil. Jana Balcera ówczesny dowódca dąblińskiej szkoły wystąpił telegram o następującej treści:

„W dniu ciężkim dla pani składam wyrazy współczucia w imieniu własnym i korpusu oficerskiego jednocześnie przepraszam iż ze zrozumiałych względów nie mogę wystąpić delegację – komendant szkoły.”

Te zrozumiałe względy były spowodowane sytuacją międzynarodową. Telegram został odebrany przez rodzinę na grudziądzkiej poczcie w dniu 31 sierpnia 1939 roku o godz. 17.17.

Za 12 godzin nic już nie było takie jak dotychczas. Na pogrzebie zasłużonego dla polskiego lotnictwa chor. pilota Jana Balcera nie było honorowej asysty lotników. Trumna nie spoczęła na tradycyjnym katafalku z kadłuba samolotu, na grobie lotnika nie pojawiło się śmigło, a Pani Klara Balcerowa za pogrzeb męża musiała zapłacić z własnej kieszeni 100 złotych. Nie było już szansy przedstawić rachunek władzom wojskowym.

Czy dziś po wielu latach nie nadszedł czas by naprawić lata zapomnienia?

Opracowanie:
Remigiusz Gadacz

Zdjęcia i kopie dokumentów pochodzą z archiwum rodziny chor. pil. Jana Balcera i przekazała je córka, pani Krystyna Białkowska.

Pieczolowicie przechowywane przez rodzinę odznaczenia nadane chor. pil. Janowi Balcerowi. Od lewej strony Medal X lecia odzyskania niepodległości, Medal Polska swemu Obrońcy, Brązowy Krzyż Zasługi (dwukrotne nadanie) i Medal Za Długoletnią Służbę (20 lat)

WACŁAW JUREK

Wacław Jurek urodził się 13 września 1896 r. w Kępie, pow. Ostrów Wielkopolski, jako syn Ignacego Jurka, rolnika i Konstancji z d. Czekalskiej.

Po ukończeniu szkoły powszechnej i trzyletniej praktyki ślusarsko-kowalskiej przez władze pruskie 1 października 1915 r. został powołany do wojska z przydziałem do oddziału wojsk lotniczych. W czasie od 1.X.1915 r. do 16.VI.1916 r. służył w Zapasowym Oddziale Lotniczym Nr 4 w Ławicy k/Poznań, gdzie ukończył szkołę mechaników lotniczych.

W okresie od 16.VI.1916 r. do 1.V.1917 r. jako mechanik lotniczy pełnił służbę w szkole lotniczej we Freiburgu i w czasie od 1.V.1917 r. do 26.V.1918 w szkole lotniczej w Paderborn na terenie Niemiec Zachodnich. Tam też w czasie swej służby ukończył między innymi kursy techniczne:

- stabilizacji samolotów w fabryce Samolotów Albatros-Werke Berlin-Jochanesstal (1916 r.)
- mechaników silnikowych w Fabryce Silników Mercedes Deimler Stuttgart Unterturkein,
- wulkanizacji opon w fabryce Kontinethal w Hanowerze w 1917 r.

W końcu maja 1918 r. został powtórnie przeniesiony na lotnisko w Ławicy k/Poznań, gdzie zastała go rewolucja niemiecka. W dniu 10 listopada 1918 r. przebywając służbowo w Poznaniu jest świadkiem wydarzeń rewolucyjnych. Opuścił szereg niemieckie postanawia nie wracać na lotnisko w Ławicy i pociągiem wyjeżdża do Ostrowa Wielkopolskiego. Wstępuje do nowo sformowanego „Batalionu Szczypiorników”. Po rozwiązaniu w/w batalionu przez Niemców Wacław Jurek przez tzw. „zieloną granicę” udaje się do oswobodzonego Kalisza gdzie w dniu 14 listopada 1918 r. wstępuje jako ochotnik do I-go pułku Pogranicznego „Poznańczyków”, zwanym później 12-tym Pułkiem Strzelców Wielkopolskich. Już następnego dnia został wraz z czterema innymi żołnierzami wysłany do miejscowości Piwonice w celu zabezpieczenia mostu kolejowego nad rzeką Prosną, skąd po kilku dniowej służbie wrócił do oddziału.

Wraz z baonem w grudniu 1918 r. bierze udział w rozbrajaniu załóg niemieckich w Szczypiornie, Skalmierzycach i Śliwnikach. W ostatnich dniach grudnia 1918 r. wraz z baonem wkracza do oswobodzonego przez powstańców wielkopolskich Ostrowa Wielkopolskiego, po czym wraz z pierwszą kompanią i plutonem karabinów maszynowych został wysłany pociągiem pancernym „POZNAŃCZYK” do pomocy powstańcom w Krotoszynie, które z chwilą ich przyjazdu było już wyzwolone przez powstańców. Jego kompania bierze następnie udział w walkach pozycyjnych pod Zdunami.

W połowie stycznia 1919 r. do oddziału, w którym służył Wacław Jurek nadszedł rozkaz wysłania wszystkich powstańców, którzy poprzednio pełnili służbę w formacjach lotniczych do nowo utworzonej polskiej Stacji Lotniczej w Ławicy k/Poznań. Dokąd też został skierowany i jako mechanik silnikowy służy w drugiej kompanii, a od 15.III. do 7.VII.1920 r. w pierwszej kompanii lotniczej. W tym też okresie przebywa na kursie pilotażu w Szkole Pilotów w Ławicy, jego instruktorem był między innymi por. pil. Wiktor Lang, z którym 22.X.1919 r. st. szer. uczeń pilot W. Jurek na samolocie typu „Albatros BII” wykonał pierwszy szkolny lot. W Wyższej Szkole Pilotów w Ławicy na samolotach „Albatros BII” i „Rumpler BI” kpr. W. Jurek wykonał 63 loty z instruktorem i 77 lotów samodzielnych. Do 7 sierpnia 1920 r. wykonał loty szkoleniowe na samolotach: LVG-bII, Aviatik-bIII, AEG-bIV i LVG-bV, oraz loty na samolotach

bojowych: Albatros-DIII, Pfalz-DXII, Foker-DVII, Spad i Moran. Po ukończeniu szkoły kpr. pil. W. Jurek od Kierownika Ruchu Lotniczego ppor. pil. Wawrzyniaka otrzymał opinię: *Kpr. pil. W. Jurek bardzo dobry lotnik z dobrze wyrobionym uczuciem w lataniu. Posiada Zamiłowanie do lotnictwa. Nadaje się na aparaty ciężkie i lżejsze.*



Chorąży pilot Wacław Jurek

W dniu 10 sierpnia 1920 r. zostaje skierowany, jako plut. pil. do 8-mej Lotniczej Eskadry Wywiadowczej. Po wykonaniu między innymi z por. pil. Augustem Menczakem szeregu lotów bojowych na samolocie typu „Halberstadt” w okolicach Lublina, Chełma Lubelskiego, Łucka i Korostenia, oraz po złożeniu 22.VI.1920 r. egzaminu na pilota frontowego sierż. pil. W. Jurek 20.X.1920 r. otrzymuje odznakę pilota frontowego nr 320 wraz z legitymacją nr P.275. od 1.X.1920 r. sierż. pil. W. Jurek jest członkiem „Związku Lotników Polskich” w Poznaniu.

Kiedy w styczniu 1921 r. połączono i utworzono z 8 i 11 eskadry późniejszą 23, st. sierż. pil. W. Jurek pełni w niej służbę w składzie 2-ego Pułku Lotniczego i 1 lica 1921 r. awansuje do stopnia chorążego.

Od VI.1922 r. do 25.X.1926 r. służy w 1 Pułku Lotniczym Warszawa-Mokotów, jako pilot trzeciej eskadry. Stamtąd zostaje wysłany do Centralnej Szkoły Podoficerów Piechoty Nr 1 w Chełmnie na pięciomiesięczny kurs szkoleniowy, który w okresie od 15.VII. do 14.XII.1922 r. ukończył z wynikiem pomyślnym z lokatą 174/435.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej 5.II.1923 r. zgodnie z warunkami Międzynarodowej Federacji Lotniczej „FAI” nadał W. Jurkowi dyplom z tytułem pilota sportowego i otrzymał on legitymację nr 201.

Wraz z innymi pilotami 1 Pułku Lotniczego 1.VIII.1923 r. chor. pil. W. Jurek bierze udział w popisach lotniczych z okazji pobytu w Polsce króla rumuńskiego Ferdynanda I, za co otrzymał rumuński Krzyż Zasługi kl. Ia.

W 1925 r. jego eskadra w składzie 1 Pułku Lotniczego bierze udział w manewrach, za co rozkazem nr 97 z dnia 21.XII.1925 r. zostaje wyróżniony pochwałą.

W końcu października 1926 r. chor. pil. W. Jurek przeniesiony zostaje do nowo zorganizowanej w Grudziądzu Oficer-



Legitymacja z czasu pobytu w Niemczech, jako mechanik lotniczy na lotnisku w Paderborn

skiej Szkoły Lotnictwa w charakterze instruktora pilota, biorąc bezpośrednio udział w szkoleniu młodych podchorążych na obserwatorów. Wraz ze szkołą w kwietniu 1927 r. przechodzi na jej stałe miejsce pobytu w Dęblinie, pełniąc dalej obowiązki instruktora pilotażu, a potem pilota oblatującego samoloty.

Z chwilą zorganizowania 8.III.1928 r. przez inż. mjr. pil. Ta-deusza Wereszczyńskiego Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania na własną prośbę chor. pil. W. Jurek 16.VI.1928 r. zostaje do niej skierowany pełniąc obowiązki oblatywacza parku lotniczego. Latał między innymi na olbrzymim samolocie francuskim bombardowania nocnego Farman F-68 „Goliath”, z którego także odbywało się przeszkolenie przyszłych pilotów w skokach spadochronowych. W 1928 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych przyznało mu „Polową Odznakę Pilota”.

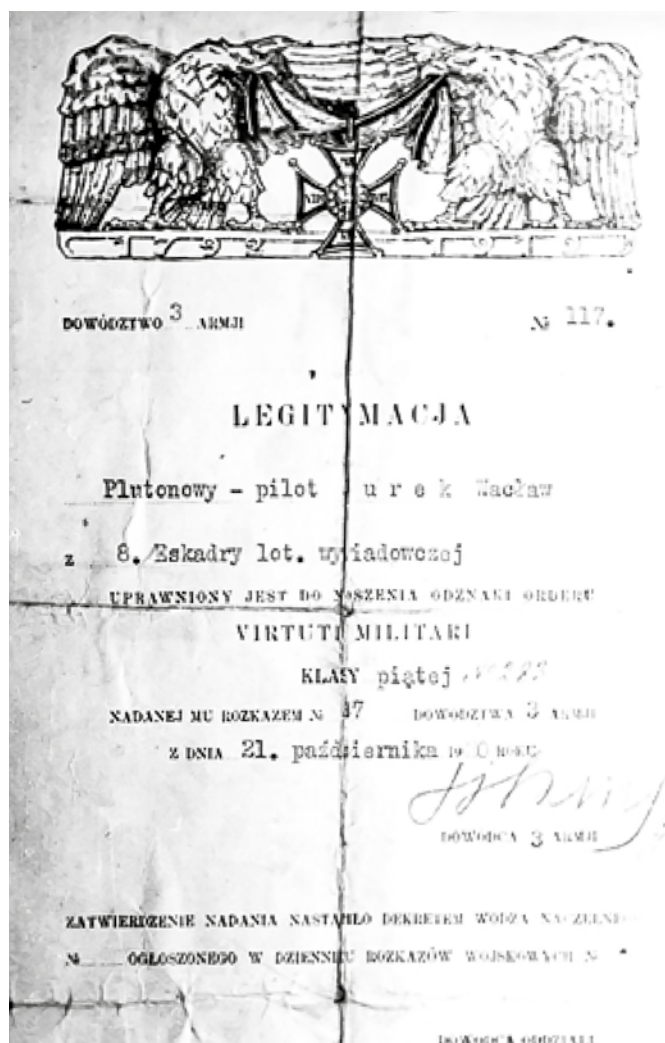
Podczas wszelkich ćwiczeń i pokazów zachwycał zebranych niezwykłą precyzją pilotażu i niesłychaną brawurą. Wobec powyższego jemu powierzono w pierwszej połowie 1930 r. oblatywanie nowo skonstruowanej awionetki „Morisson II” konstrukcji Józefa Morissona z Ostrowa Wielkopolskiego. Na niej też brał udział w III Krajowym Konkursie Awionetek, otrzymując z ZG LOPP dnia 29.VII.1931 r. srebrny pamiątkowy medal z okolicznościową broszurą. Po wymianie silnika w samolocie „Morisson II” W. Jurek przystąpił dnia 13.IX.1931 r. ponownie do oblatywania samolotu w Ostrowie Wielkopolskim, po czym wziął udział w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych. Po trudnym starcie dnia 30.IX.1931 r. z lotniska w Leśnej k/Naranowic samolot pilotowany przez W. Jurka na skutek niedostatecznej mocy silnika i prawdopodobnie nieodpowiednio dobranego śmigła opadając uderzył skrzydłem o ziemię ulegając uszkodzeniu. Podczas rozgrywanych konkurencji samolot „Morisson II” – pilotowany przez W. Jurka poważnie zagrażał samolotom typu „RWD” i poza nimi osiągnął najlepsze wyniki.

Chor. pil. W. Jurek od 31.XII.1932 r. pełni służbę w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu. W czasie służbowego pobytu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu podczas lotu służbowego z kpt. obs. Władysławem Pokornym ulega poważnemu wypadkowi lotniczemu w kwietniu 1934 r.

Wobec powyższego dowódca 3-go Pułku Lotniczego ppłk. obs. E. Karaś z dniem 31.VII.1934 r. przenosi chor. pil. W. Jurka do rezerwy. Będąc w rezerwie W. Jurek w dalszym ciągu bierze czynny udział w sporcie lotniczym. W latach 1936-37 brał udział w pracach Koła Szybowcowego LOPP w Grudziądzu. Jako instruktor szybowcowy udziela się społecznie na szybowisku w Księżych Górach k/Grudziądz.

Z chwilą wybuchu II wojny Światowej 1.IX.1939 r. rano W. Jurek wyjechał pociągiem do Torunia i jako ochotnik zgłasza się na lotnisko 4-go Pułku Lotniczego gdzie spotkał się z mjr. Dąbrowskim, kpt. Gacą i sierż. Reimanem. Personal 4-go Pułku Lotniczego znajdował się na lotniskach polowych. Wobec powyższego W. Jurek przez Kutno i Warszawę dnia 3.IX.1939 r. przybył do Siedlec i razem z kolegą Woźniakiem udaje się pociągiem towarowym przez Łuków do Dębina, gdzie podczas nalotów nieprzyjacielskich samolotów z 3 na 4 września chro-ni się w cytadeli dęblińskiej. Następnie z kolegą Woźniakiem udaje się w kierunku Puław, zatrzymani przez żandarmerię są skierowani 5 września do Rososza gmina Ryki, do bazy której komendantem był mjr. Tarnowski. W bazie spotyka się z byłym kwatermistrzem Szkoły Pilotażu z Grudziądz kpr. Malarkiewiczem i jego zastępcą kpt. Janem Zielińskim.

Od tej chwili chor. pil. W. Jurek pełni służbę w Oddziale Lotniczym. Z 7 na 8 września wraz z dwoma żołnierzami zostaje wysłany na most kolejowy w Dęblinie, regulując ruchem oddziałów lotniczych przepływających się z lewego brzegu Wisły na prawy ciągle bombardowany przez lotnictwo hitlerowskie. Dziesiątego września wraca do Rososza i przydzielony zostaje



Za zasługi w boju plut. pil. Wacław Jurek został odznaczony 21 października 1920 r. Orderem Wirtuti Militari V klasy

do dyspozycji kpt. J. Zielińskiego. Z dęblińskim parkiem lotniczym 11.IX.1939 r. opuszczając Rososz i przez Podłotów, Lublin i Krasnystaw zatrzymuje się w lesie w miejscowości Zalin. W nocy z 16 na 17 września przekracza rzekę Bug i 18 września znajduje się w Milanowicach 9 km od Kowala. Po zarządzonej odwrocie udaje się z oddziałem do Maciejowa, gdzie 19 września chor. pil. W. Jurek, jako dowódca kompanii lotniczej ubezpieczał formujący się oddział (pod dowództwem mjr. Ojżanowskiego) i wysyłał patrole porządkowe na ulice miast, przez co przyczynił się do sprawnego przebiegu tworzących się nowych oddziałów bojowych.

W dniach od 21 do 27 września po opuszczeniu Maciejowa jego oddział przepływa się przez Bug i Wieprz w kierunku Lublina. Jako dowódca plutonu chor. pil. W. Jurek 29 września rano bierze udział w ciężkim krwawym boju pod miejscowo-



Wacław Jurek (z prawej), Lida, 16 października 1921 r.

ścią Długie (4 km od Lublina), gdzie dęblinscy lotnicy najpierw ubezpieczają od północy natarcie polskie na Lublin, a po rozbiciu nacierających oddziałów przejmują na siebie cały ciężar walki wycofujących się rozbitych oddziałów. W akcji tej chor. pil. W. Jurek wykazał się odwagą i panowaniem w ciężkich chwilach nad sytuacją bojową. Dzięki niemu skrwawieni w boju lotnicy polscy wycofali się w ładzie i porządku. Po walce chor. pil. W. Jurek z grupą lotników w trudnym terenie ścigany przez oddziały nieprzyjaciela nie zdołał się połączyć z resztą oddziału i z 29 na 30 września przeprawia się przez Wieprz i ukrywa się w powiecie Lubartowskim do 18.X.1939 r. następnie przez Lublin udaje się samochodem do Radomia a stamtąd pieszo przez Białobrzeg do Warszawy, gdzie przebywa u znajomych przy ulicy Piekarskiej. W dniu 24.X.1939 r. wyjeżdża pociągiem towarowym przez Kutno do Torunia, a stamtąd w dniu 25.X.1939 r. przybywa do Grudziądza i do końca października 1940 r. ukrywa się przed Niemcami.

Z dniem 1.XI.1940 r. otrzymuje pracę jako pracownik fizyczny przy budowie hangaru na grudziądzkim lotnisku i pracuje dalej w nowo zorganizowanych zakładach naprawy samolotów „Flugzeugwerke-Graudenz” do dnia 22.II.1944 r. skąd po aresztowaniu przez Gestapo zostaje wywieziony do Bydgoszczy, a stamtąd 25.III.1944 r. wysłany do obozu w Stutthofie. Jako więzień nr 33701 przebywa w obozie do chwili wyzwolenia.

Z chwilą powrotu do Grudziądza wyczerpany fizycznie chorobą nie podejmuje żadnej pracy do końca września 1945 r. w okresie od 1.X.1945 r. do końca 1945 r. pracuje w PKP (Ośrodek Aprowizacji i Zaopatrzenia w Grudziądzu).

Pomimo ciężkich przeżyć i podeszłego wieku z początkiem 1946 r. wraca z zapalem do pracy w umiłowanym zawodzie lotniczym i od 1.I.1946 r. jako instruktor lotniczy pracuje w Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach k/Grudziądza. Podczas pobytu Kierownika Szkoły Szybowcowej Józefa Dobrzańskiego na kursie unifikacyjnym w Poznaniu W. Jurek pełni obowiązki kierownika. Od 6.III.1946 r. przebywa w Cywilnej Szkole Pilotów i Mechaników Ministerstwa Komunikacji w Ligocie Dolnej, gdzie przed terminem dnia 7.IV.1946 r. ukończył z wynikiem bardzo dobrym unifikacyjny kurs pilotażu silnikowego. Tam dał się poznać, jako bardzo dobry i ceniony instruktor. Po kursie pełni obowiązki instruktora pilota w Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach k/Grudziądza.

W dniu 16.VIII.1946 r. otrzymał licencję pilota turystycznego na samoloty lądowe, a z dniem 3.VI.1947 r. upoważniony był przez Ministerstwo Komunikacji do prowadzenia samolotów ciągnących szybowce i lądowania na terenach prowizorycznych.

Od tej chwili pełni obowiązki Szefa Wyszkołenia Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach. Od początku 1947 r. jest członkiem Polskiego Związku Byłych Więźniów Politycznych (legitymacja nr 2963).



Wacław Jurek w samolocie na lotnisku w Grudziądzu

W sierpniu 1948 r. Ministerstwo Komunikacji powierzyło pilotowi W. Jurkowi pełnienie obowiązków Kierownika Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach k/Grudziądza, które przejął od pil. Antoniego Markiewicza (dotychczasowego kierownika szkoły). Równocześnie instr. pil. W. Jurek pełni funkcję instruktora w Aeroklubie Grudziądzkim.

Na tych stanowiskach pracuje do 30 sierpnia 1949 r. po czym obowiązki przekazał por. pil. Józefowi Sitarskiemu.

Następnie W. Jurek przez osiem lat poza lotnictwem pracuje kolejno:

- od 1.IX.1949 r. do 15.X.1952 r. w Zakładzie Mleczarsko-jajczarskim jako Kierownik Działu Administracyjnego,
- od 1.XII.1952 r. do 31.XII.1952 r. jako pracownik fizyczny cukrowni Mełno,
- od 1.I.1953 r. do 28.II.1958 r. w Technikum Budowy Maszyn Rolniczych jako magazynier.

Do Związku Powstańców Wielkopolskich wstąpił 6.VII.1949 r. (legitymacja nr dypl. zweryf. 9960/42).

Z dniem 1.I.1957 r. wstępuje do reaktywowanego Aeroklubu Grudziądzkiego, gdy prezesem był Antoni Pilarczyk i otrzymał legitymację nr 26. W dniu 1.III.1958 r. otrzymuje pracę w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych na stanowisku zawiadowcy lotniska w Grudziądzu. Podczas walnego zgromadzenia Aeroklubu Grudziądzkiego 7.III.1958 r. W. Jurek wszedł w skład nowo wybranego zarządu jako wiceprezes pełniąc tę funkcję społecznie. Przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną Min. Kom. DLC 17.III.1958 r. złożył egzamin na zawiadowcę lotniska, a dnia 22.III.1958 r. otrzymuje świadectwo samolotowego pilota sportowego, co upoważniło go do ponownego czynnego udziału w lataniu. Od tej chwili, jako zawiadowca lotniska, poza pracą zawodową jest nierozdzielnie związany z aeroklubem grudziądzkim i sekcją Klubu Seniorów Lotnictwa. W uznaniu zasług uchwałą ZG Aeroklubu PRL w dniu 4.VI.1966 r. została nadana W. Jurkowi odznaka „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego” (legitymacja nr 24).

Z okazji XX-lecia Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasińskiego w Dęblinie, komendant OSL nadał pil. W. Jurkowi pamiątkową odznakę XX-lecia OSL (legitymacja nr 20).

Zarząd Oddziału ZBOWID w Grudziądzu 17.I.1969 r. zorganizował uroczystą akademię poświęconą 50-tej rocznicy Powstania Wielkopolskiego. Ze względu na zły stan zdrowia nie wszyscy powstańcy mogli być obecni na akademii. Dlatego też delegacje odwiedzały chorych m.in. do przebywającego w szpitalu W. Jurka przybyli w-ce przewodniczący PMRN Marian Lewandowski, w-ce Prez. zarz. Oddziału ZBOWID Eugeniusz Bociek i czł. zarz. Władysław Matuszyński.

M. Lewandowski udekorował chor. rez. pil. W. Jurka Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, a kombatanCI wręczyli weteranowi walk więzanki kwiatów. Lokalna prasa „Gazeta Pomorska” z dnia 21.I.1960 r. podała szczegóły z życia grudziądzkiego seniora lotnictwa wspominając jego zasługi dla rozwoju polskich skrzydeł i walce z niemieckim okupantem.

Podczas swej służby w lotnictwie na 39 typach samolotów wylatał około 4500 godzin.

Zmarł 4.IX.1971 r. i pochowany został na cmentarzu miejskim w Grudziądzu.

Za całokształt swej działalności otrzymał odznaczenia:

- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (18.XII.1968 r.),
- Virtuti Militari kl.V (21.X.1920 r.),
- Odznakę Pilota Frontowego (20.X.1920 r.),
- Medal Niepodległości (25.VIII.1933 r.),
- Wielkopolski Krzyż Powstańczy (5.I.1958 r.),



Wacław Jurek (z lewej) z kolegami na lotnisku w Lisich Kątach (po prawej pilot Feliks Gałązka, późniejszy zawiadowca lotniska w Lisich Kątach)

- Brązowy Krzyż Zasługi (10.XI.1928 r.),
- Medal X-lecia (1928 r.),
- Rumuński Order Zasługi (1.VIII.1923 r.),
- Medal Pamiątkowy (1918-1921),
- Medal Zwycięstwa i Wolności (1.XII.1957 r.),
- Brązowy Medal za Zasługi dla Obronności Kraju (10.X.1970 r.),
- Odznaka Grunwaldzka (1.I.1960 r.).

**Zebrał i opracował:
Roman Mechliński**

Źródła:

- 1 Ku czci poległych lotników W-wa 1933, str. 169, 170, 212 do 213.



Odznaczenia chor. pil. Wacława Jurka odtworzone przez Łukasza Jędrzejaka

- 2 Kraksy i wzloty – Adam Kurowski str. 87, 88.
- 3 Skrzydlata Polska z dn. 18.IV.1965 r. – Mała Encyklopedia Lotników Polskich, Wacław Jurek, napisał Wiktor Leja.
- 4 WTK nr 3/957 z dn. 16.I.1972 r. Wspomnienia pośmiertne, śp. chor. pil. Wacław Jurek, napisał Roman Mechliński.
- 5 Gazeta Pomorska z dn. 21.I.1969 r. „Echa uroczystości ZBOWID” art. z okazji 50-lecia Powstanie Wielkopolskiego (Omówiona działalność lotnicza W. Jurka).
- 6 Ilustrowany Kurier Polski nr 213/8261 z dn. 8.IX.1971 r., Z Żałobnej karty. Zmarł weteran lotnictwa Wacław Jurek.
- 7 Archiwum rodzinne Łukasza Jędrzejaka.
8. Archiwum Jerzego Andruchowa.
9. Materiały Centralnego Archiwum Wojskowego.



Wacław Jurek (drugi od lewej) podczas zawodów szybowcowych w Lisich Kątach, 1970 r. Czwarty od prawej pułkownik pilot Stanisław Skalski, piąta od prawej Pelagia Majewska – słynna polska szybowniczka

GENERAŁ STANISŁAW SKALSKI

STANISŁAW SKALSKI, *As lotnictwa myśliwskiego w czasie II wojny światowej. Związany w swojej karierze wybitnego pilota wojskowego z Grudziądem w którym odbywał szkolenie lotnicze.*

W 1938 r. Skalski został przydzielony do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Trafił tam do 142 Eskadry Myśliwskiej dowodzonej wówczas przez kpt. Mirostawa Leśniewskiego. Praktyka w 4 Pułku Lotniczym była w dużej mierze kontynuacją szkolenia w Wyższej Szkole Pilotażu w Grudziądzu. Piloci spędzali czas na doskonaleniu umiejętności myśliwskich, mieli też okazję wykonać loty na docelowym samolocie myśliwskim czyli PZL P.11.

Redakcja

Miałam honor znać Stanisława Skalskiego. Podczas naszych wielogodzinnych rozmów z przyjemnością przygadałam się człowiekowi, którego życie nierozdzielnie związane było z lotnictwem wojskowym. Elegancki rozmówca, pełen sił witalnych i humoru. Kultura i staranność, z jaką mówił, potwierdzały jego dobre wykształcenie. Urodzony pilot, świetny dowódca i taktyk, dla którego Polska stanowiła dobro najwyższe. Koleje jego losu były ściśle związane z historią naszego kraju, ona go ukształtowała. Od powrotu Polski na mapę Europy, poprzez nadrabianie zaszłości porobiorowych, historię Kresów Wschodnich, początki polskiej awiacji, walkę i poświęcenie Polaków w czasie II wojny światowej na wszystkich jej frontach, gehennę terroru stalinowskiego, codzienność Polski Ludowej, aż po wejście do struktur NATO i Unii Europejskiej. Stanisław Skalski wywodził się z pokolenia międzywojennego, dla którego walka o niepodległość ojczyzny i dbałość o jej dobro stały się celami nadrzędnymi, którymi kierował się w życiu. Z domu rodzinnego wyniósł patriotyczne wychowanie i poczucie honoru, wykształcenie łączył z pasją.

Orzeł ze Szkoły Orłąt

Stanisław Skalski przyszedł na świat 27 listopada 1915 roku w Kodymie, ówczesnym Cesarstwie Rosyjskim, w polskiej rodzinie pieczętującej się herbem Suchekomnaty i pielęgnującej patriotyczne tradycje. Wychowywany był w kulcie pracy, uczciwości i honoru. Dorastał w polskim Dubnie (obecnie w granicach Ukrainy) na Wołyniu, nad rzeką Ikwa, tu chodził do szkoły powszechnej, a następnie do gimnazjum, gdzie w 1933 roku zdał maturę. Przebywanie wśród rówieśników temperowało jego żywiołowy charakter, nawiązywały się wówczas pierwsze przyjaźnie, sympatie, kształtowały się postawy, często na całe życie.

Skalski dużo czytał, redagował też gazetkę szkolną. Dobrą formę fizyczną zawdzięczał temu, że wcześniej zaczął uprawiać sport. Jeździł na nartach, na rowerze, grał w piłkę nożną, koszykówkę. Świetnie grał w tenisa (także później w Dęblinie, Wielkiej Brytanii i po wojnie w Polsce). Do szkoły chodził z przyjemnością, zawsze z rozczuleniem wspominał swoich pedagogów, ze względu na ich wiedzę, sympatię i opiekę. O czasach młodości mówił z sentymentem i radością, ubolewając, że współczesna młodzież często nie ma zasad i ideałów. Miałam przyjemność odwiedzić jego gimnazjum (obecnie ukraińskie), którego uczniom znany był sławny polski lotnik.

Dubno pozostało w jego serdecznej pamięci do końca życia nie tylko ze względu na piękne lata młodości, ale przede wszystkim na panujące tam stosunki. Pięć narodowości – Czesi, Polacy, Ukraińcy, Rosjanie, Żydzi żyło w zgodzie, na Wołyniu panował spokój, jakiego nie było gdzie indziej. Po wojnie marzył, by Ukraina oddała mu dom, który się zachował, lub chociaż mieszkanie na pietrze, dokąd mógłby przyjeżdżać.

Wcześniej zainteresował się awiacją, już w czasie nauki szkolnej widział jasno swoją przyszłość związaną właśnie z lot-

nictwem. Nawet wypracowania z języka polskiego, jeśli tylko istniała możliwość wyboru, pisał na tematy lotnicze. W gimnazjum przed maturą był zwyczaj, że koleżanki na czapkach chłopców wyszywały symbole ich zainteresowań – Skalski miał białego samolotu. Nie od razu mógł zrealizować podniebne marzenia. Został studentem Politechniki Warszawskiej, potem prywatnej Szkoły Nauk Politycznych. W tym czasie zapisał się do Aeroklubu Warszawskiego i intensywnie uczył się języka angielskiego, szlifował też konwersacje w języku francuskim, którego znajomość wyniósł z gimnazjum. Ukończył kurs szybowcowy w Polichnie koło Kiele.

We wrześniu 1930 roku Ministerstwo Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ligą Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej oraz aeroklubami powołało do życia Lotnicze Przysposobienie Wojskowe (LPW). Młodzi chłopcy narodowości polskiej między 17 a 20 rokiem życia mogli ubiegać się o przyjęcie do wojskowego personelu latającego w stopniu podoficera zawodowego, pod warunkiem ukończenia szkoły pilotów na obozie LPW. Kandydat do lotnictwa silnikowego musiał przejść badania w Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich i uzyskać wynik pozytywny, mieć ukończony kurs szybowcowy oraz zrzec się prawa do odroczenia służby wojskowej. Skalski sprostował tym wymaganiom i w 1935 roku znalazł się w Łucku, na obozie LPW. Zaczęło się prawdziwe latanie – na lekkich, dwumiejscowych samolotach konstrukcji inżyniera Ryszarda Bartla. Stanisław Skalski jako najlepszy w swojej grupie odbył tu pierwszy samodzielny lot.

Miłość do lotnictwa była tak silna, że Skalski zrezygnował z kariery dyplomatycznej, którą oferowała Szkoła Nauk Politycznych. Pilotem mógł być tylko w wojsku, odbył więc przeszkolenie rekrutkie w Szkole Podchorążych Rezerwy Piechoty w Zambrowie, a w 1935 roku został przyjęty do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Ten chłopak z fantazją i temperamentem, a jednocześnie doskonały pilot, z zapałem uczył się i wykonywał powierzone zadania. Dawał też upust rozlicznym pasjom sportowym. Był bardzo lubiany i znany nie tylko w szkole, ale i w miejscowości – ze swoich sukcesów sportowych (szczególnie z gry w tenisa) i świetnego latania. Zawsze podkreślał wysokie umiejętności zawodowe swoich bezpośrednich przełożonych, ale nade wszystko ich wspaniałe podejście, ludzkie w stosunku do podkomendnych – na tym gruncie rodziły się przyjaźnie między przyszłymi oficerami, a także między nimi a niedawnymi wykładowcami. Więzy z kolegami i przełożonymi zdały egzamin w czasie działań wojennych.



Wychowankowie szkół lotniczych dążyli do osiągnięcia ideału: oficer lotnictwa „to przede wszystkim żołnierz i musi być jednostką silną, zwartą w sobie i samodzielną, o postawie dziarskiej, może trochę zawadiackiej, przy tym musi być pełen zdrowej fantazji i górnego polotu. Odznaczać się powinien rycerskością, zawziętością, przedsiębiorczością i wysoką ambicją pracy. Musi mieć pełne zrozumienie swego powołania”. I taki też był Skalski, z jednej strony świetny lotnik, z zapalem wykonujący powierzone zadania, z drugiej chłopak z fantazją, często w gorącej wodzie kąpany. Z powodu niepokornego charakteru bywał niesforny i czasem niezdyscyplinowany, więc koledzy ochrzcili go mianem „cywil”.

Jako wyróżniający się pilot w maju 1938 roku otrzymał skierowanie do Wyższej Szkoły Pilotażu w Grudziądzu. Kurs wyższego pilotażu był organizowany dla najlepszych lotników posiadających predyspozycje do stania się pilotami myśliwców. Podstawowym kryterium były tutaj umiejętności pilotażowe, mniej liczyła się dyscyplina. Skalski radził więc sobie bardzo dobrze. Szkolenie rozpoczynano na samolotach PWS-16, następnie zaś przechodzono na wycofane już ze służby liniowej samoloty myśliwskie PWS-10. Ostatni etap realizowano na myśliwcach PZL P.7. Trening nastawiony był przede wszystkim na doskonalenie umiejętności bojowych. Walka powietrzna była więc jedną z podstawowych części szkolenia, chociaż nie pomijano tak przydatnych elementów jak np. loty nocne. W lipcu 1938 roku nauka w powietrzu zakończyła się, a pilotom pozostały już tylko egzaminy teoretyczne, które Skalski zdał bez większych problemów. Aby zostać pełnoprawnym pilotem wojskowym musiał jeszcze odbyć praktykę w jednostce liniowej.

W październiku 1938 roku został mianowany podporucznikiem w 142 eskadrze myśliwskiej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Patent oficerski z 15 października 1938 roku stwierdzał, że Skalski został mianowany podporucznikiem (w grupie liniowej) ze starszeństwem od dnia 1 października 1938 roku z kolejnością 67, gdyż: „Pan Stanisław Skalski posiada przygotowanie wojskowe i zalety właściwe powołaniu oficera oraz mając przeświadczenie, że wszędzie i zawsze okaże się godnym stopnia oficerskiego i gotów będzie wszystko poświęcić ku dobru i chwale Ojczyzny”. Odbierając patent, w najśmielszych oczekiwaniach nie mógł przypuszczać, jak wiernie w niedalekiej przyszłości wypełni te słowa. Aktywność i umiejętności Skalskiego bardzo szybko udowodniły jego wielką przydatność w walkach powietrznych w Polsce i na Zachodzie.

Rendez-vous ze śmiercią

Nie było przydziałów przymusowych, każdy mógł wskazać pułk, w którym chce służyć. Skalski wybrał 4 Pułk Lotniczy w Toruniu, gdzie stacjonował najlepszy dywizjon myśliwski, od dwóch lat kolekcjonujący międzypułkowe trofea. Tam Skalski trafił do dywizjonu dowodzonego przez kapitana Floriana Laskowskiego. Tak go wspominał: „Był on jednym z niewielu młodych oficerów, który zdawał sobie sprawę z przyszłości lotnictwa. On to właśnie przygotował nas do wojny jak nikt na świecie. Laskowski wpoił w nas to, co w boju najskuteczniejsze i najważniejsze. Przewidywał, co może nas czekać w nadchodzącej wojnie. Program szkolenia podporządkował wszechstronemu przygotowaniu pilota myśliwskiego. Wyrobite przez niego nawyki sprawdziły się podczas bitwy o Wielką Brytanię”. Choć „nawet w czerwcu 1939 roku, kiedy byłem już oficerem 4 Pułku Myśliwskiego w Toruniu, nikt nie myślał o wojnie”.

W Toruniu Stanisław Skalski rozpoczął tak bardzo upragnioną służbę w lotnictwie wojskowym. Przez całe życie towarzyszył mu ogromny sentyment do Torunia i ludzi, z którymi



Pchor. Stanisław Skalski w kabine samolotu myśliwskiego PZL P-7 z Wyższej Szkoły Pilotów, Grudziądz, 1938 r., fot. z archiwum gen. Stanisława Skalskiego



Piloci wojskowi w czasie odpoczynku w Rudniku. Po lewej kłęczy Stanisław Skalski. Zdjęcie z książki „Stanisław Skalski” Katarzyny Ochabskiej, 2007 r.



Piloci wojskowi w czasie odpoczynku w Rudniku. Stanisław Skalski niesiony przez kolegów. Zdjęcie z książki „Stanisław Skalski” Katarzyny Ochabskiej, 2007 r.

się wtedy zetknął, a którzy nauczyli go wszystkiego, co okazało się pomocne, szczególnie w czasie wojny. Jako pilot tej jednostki stoczył 1 września 1939 roku pierwszą zwycięską walkę w której uratował dwóch pilotów niemieckich. Rannych lotników opatrzył i ochronił przed samosądem miejscowej ludności. Niemcy, którzy trafili do niewoli, natarczywie domagali się nazwiska dobrego ducha, który otoczył ich opieką. Gdy zaspokoiono ich ciekawość, zapewnili, że gdyby trafił on do niewoli niemieckiej, będzie traktowany po ludzku. Sześć zestrzelonych wrogich samolotów we wrześniu 1939 roku dało Skalskiemu pierwsze miejsce pod względem uzyskanych zwycięstw powietrznych. Duża aktywność, niezwykle zaangażowanie, a w konkretnych sytuacjach zapal graniczący z szaleństwem, do tego opinia niesłychanego szczęściarza powodowały wzrost jego popularności. Sukcesy wojskowe idące w parze z uprzej-



Stanisław Skalski w kabinie myśliwca Spitfire

mością wobec ludzi i śmiałym postępowaniem zjednywały Skalskiemu powszechną sympatię. Także i te cechy pozwoliły mu wkrótce zajmować stanowiska dowódcze.

Zakończenie wojny obronnej w 1939 roku nie oznaczało dla Skalskiego końca jego bojów. Przez Rumunię i Francję dotarł do Anglii. Brał udział w bitwie o Wielką Brytanię. Latał w polskim 302 Dywizjonie My-

śliwskim, angielskim 501, polskich – 306, 316, dowodził 317 Dywizjonem Myśliwskim, brał udział w pamiętnej operacji desantowej pod kryptonimem „Jubilee” pod Dieppe we Francji. Sławą okrył się dowodzony przez niego w 1943 roku w Afryce Polish Fighting Team (Polski Zespół Walczący). W pełni zasłużył na słowa najwyższego uznania, nie szczędzili mu pochwał Brytyjczycy, nie szczędzili i swoi. Był to zespół wybitnych pilotów myśliwskich, doskonale zgranych w lotach i mających świetne kwalifikacje strzelców powietrznych. Grupę pilotów o takich umiejętnościach określano mianem Cyrku. Anglicy nazwali ich „Skalski's Circus”. Pisali o nich korespondenci wojenni, używając określenia „Cyrk kapitana S.” Ze względu na tajemnicę wojskową i w obawie przed represjami hitlerowskimi w Polsce wobec rodziny nie podawano wówczas pełnego nazwiska Skalskiego.

Po rozwiązaniu „Cyrku” Stanisław Skalski został mianowany dowódcą brytyjskiego 601 Dywizjonu Myśliwskiego, słynnego dywizjonu „County of London”, podczas operacji na Morzu Śródziemnym i w południowych Włoszech. Po powrocie do Anglii został najpierw dowódcą polskiego Pierwszego Skrzydła Myśliwskiego (131), później Drugiego Skrzydła (133), którym dowodził w największej operacji desantowej w dziejach II wojny światowej, lądowaniu wojsk angielsko-amerykańskich w Normandii („D-Day”). Skrzydło to trzy dywizjony – razem 54 samoloty. W styczniu 1945 roku ukończył Wyższą Szkołę Wojenną – Command and General Staff College w Fort Leavenworth w Stanach Zjednoczonych. W Tampa, w Trzeciej Armii Powietrznej otrzymał wyjątkową propozycję objęcia stanowiska szefa sztabu, z czym wiązały się stopień pułkownika, wysoka pensja, willa i samochód do dyspozycji. Natychmiast też mógł otrzymać obywatelstwo amerykańskie. Pomimo tego wyróżnienia 29-latek odmówił, wrócił do Europy, został szefem planowania operacyjnego 11 Grupy Myśliwskiej jako podpułkownik operacyjny – Wing Commander Ops. W czasie całej wojny zestrzelił 22 maszyny wroga. Ten wynik sprawił, że stał się najsukuteczniejszym polskim pilotem pod względem liczby zestrzeleń samolotów przeciwnika. O swoich sukcesach Skalski zawsze mówił skromnie: „byłem tylko żołnierzem i miałem szczęście”.

Całe życie w służbie ojczyźnie

W 1947 roku Stanisław Skalski wrócił do kraju, w Wojsku Polskim objął stanowisko inspektora techniki pilotażu. A 4



W takim samolocie Stanisław Skalski walczył w czasie Bitwy o Anglię

czerwca 1948 roku rozpoczęła się jego gehenna: aresztowany pod fałszywym zarzutem szpiegostwa na rzecz Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych, sadystycznie przesłuchiwany, skazany na karę śmierci, osiem lat spędził w więzieniach. Później został, co prawda, w pełni zrehabilitowany, jednak bezpowrotnie przepadły lata, które musiał spędzić za kratami. Po październikowym wiecu Gomułki w 1956 roku z gazety dowiedział się o swoim powrocie do wojska. W latach 1957-1968 miał przydział do dowództwa lotnictwa w Warszawie, później został sekretarzem generalnym i wiceprezsem Aeroklubu Polskiego. W 1972 roku oficjalnie rozstał się z wojskiem, a w 1988 roku został awansowany do stopnia generała brygady.

Tak jak chętnie spotykał się z pilotami w aeroklubach i jednostkach wojskowych, tak też swój wolny czas poświęcał na spotkania z młodzieżą w szkołach i domach kultury. Jeździł zarówno do dużych, jak i małych miejscowości, do łaknących poznania historii lotniczych walk z hitlerowskim najeźdźcą ludzi, którzy tłumnie przybywali, by na własne oczy zobaczyć znakomitego pilota, posłuchać jego wspomnień, a także osobiście z nim porozmawiać. Do końca życia aktywny, pragnął być przydatny, brał udział w różnych przedsięwzięciach. Życie przyniosło mu sukcesy, ale i nie szczędziło gorzkich doświadczeń. Kontakt z tym pozytywnym człowiekiem napawał dobrą myślą, powodował, że rozmówca stawał się pełen wiary we własne siły. Stanisław Skalski – wzór człowieka, żołnierza i patrioty – odszedł do niebieskiego dispersalu 12 listopada 2004 roku.

Reprezentował ponadczasowe, ogólnoludzkie wartości: odpowiedzialność, poświęcenie, umiłowanie dobra, patriotyzm i, zakrawające na staroświecką cnotę, dotrzymywanie wierności słowom. Wszystko to decydowało o niezwykłości tego człowieka. Całe życie towarzyszyła mu dewiza: „Homo non sibi natus, sed patriae” – „człowiek rodzi się nie dla siebie, lecz dla ojczyzny”. W czasie dramatycznych wydarzeń ten niepospolity lotnik, wybitny oficer i prawy człowiek symbolizował ofiarne dążenie Polaków do wolności. Jego stawa i legenda wykraczają znacznie poza jego życie. Świętej sprawy niepodległości pierwszy za życia sługą, wielkim pośmiertnym został do dziś.

KATARZYNA OCHABSKA

magister historii, biograf i przyjaciel Stanisława Skalskiego. Autorka artykułów prasowych i internetowych o Stanisławie Skalskim, tematyce lotniczej i zapomnianych polskich bohaterach. Współpracowała m.in. ze Studiem Filmowym Wir (przy filmie o Skalskim „Spętany anioł”), z Telewizją Katowice, TV Kultura, Radiem Katowice, Sztabem Generalnym Wojska Polskiego i Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych. Na spotkaniach z czytelnikami, studentami i konferencjach naukowych popularyzuje dokonania polskich lotników.

GRUDZIĄDZ – NIEDOCENIANA KOLEBKA POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO

Choć Dęblin stał się symbolem polskiego lotnictwa wojkowego, to Grudziądz pozostawił niezatarte ślady w historii polskich skrzydeł. To tu, w naszym mieście, narodziły się fundamenty polskiego szkolenia lotników wojskowych, które później rozwinęły się na przestrzeni dziesięcioleci. Zanim Szkoła Orląt przeniósła się do Dębina, Grudziądz był miejscem, gdzie kształtowano pierwszych polskich pilotów, którzy zapisali się na stałe w historii wojskowości i lotnictwa.

Początki lotnictwa wojskowego w Grudziądzu – 1911 rok

Historia grudziądzkiego lotnictwa sięga początków XX wieku. W 1911 roku, w wyniku rozwoju niemieckiego lotnictwa wojskowego, na przedmieściach Grudziądza powstało lotnisko wojskowe. To właśnie tam, między fortem Gać a Tuszewem, stacjonowały pierwsze jednostki sterowców, a także jednostki lotnicze, które odegrały rolę w I wojnie światowej. Niemcy wykorzystali to lotnisko jako centrum szkoleniowe, co stanowiło bazę do późniejszego kształcenia polskich lotników.

Po zakończeniu I wojny światowej, w 1920 roku, Grudziądz stał się jednym z kluczowych punktów w odrodzonym polskim lotnictwie. W 1921 roku rozpoczęła działalność Wyższa Szkoła Pilotów (WSP), której celem było kształcenie oficerów lotnictwa. Szkoła cieszyła się dużym prestiżem, a wśród jej absolwentów znalazł się m.in. Franciszek Żwirko, bohater polskiego lotnictwa.

Oficerska Szkoła Lotnicza w Grudziądzu – przenosiny do Dębina

Po zamknięciu WSP w 1924 roku, w jej miejsce powołano Oficerską Szkołę Lotniczą (OSL). Była to pierwsza szkoła w Polsce, która kompleksowo kształciła lotników od podstaw. Szkoła, która rozpoczęła działalność 5 listopada 1925 roku, była swoistym symbolem rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego. Kandydaci na pilotów przechodzili rygorystyczne szkolenie teoretyczne i praktyczne.

Jednak, pomimo sukcesów, w 1927 roku zapadła decyzja o przeniesieniu szkoły do Dębina. W maju tego roku grudziądzkie lotnisko pożegnało ostatnich kursantów, a historia szkoły w Grudziądzu dobiegła końca. To jednak nie oznaczało końca jej wpływu na polskie lotnictwo.

Dęblin – nowa siedziba Szkoły Orląt i rozwój polskiego lotnictwa

Decyzja o przeniesieniu Oficerskiej Szkoły Lotniczej do Dębina w 1927 roku miała kluczowe znaczenie dla rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego. Nowa lokalizacja miała lepsze warunki do szkolenia, a także umożliwiała stworzenie kompleksowej bazy, która w przyszłości stała się sercem polskiego lotnictwa. W 1928 roku, w wyniku reorganizacji, szkoła została przemianowana na Szkołę Podchorążych Lotnictwa (SPL).

W Dęblinie powstały kolejne instytucje związane z kształceniem lotników, a sama szkoła stała się jednym z najważniejszych ośrodków wojskowych w Polsce. To tu kształcono najlepszych polskich pilotów, którzy później brali udział w słynnej Bitwie o Anglię, a także w kampaniach wojennych na całym świecie.

Wielu wybitnych absolwentów, takich jak Stanisław Skalski, Witold Urbanowicz, czy Jan Zumbach, zyskało międzynarodową sławę, walcząc z niemieckim Luftwaffe w trakcie II wojny światowej. Dęblin stał się nie tylko centrum szkoleniowym, ale



Fotografia z czasów Szkoły Lotniczej w Dęblinie (1945 - 1947). Trzeci od prawej w dolnym rzędzie Józef Sitarski, późniejszy wieloletni kierownik Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach

i symbolem patriotyzmu oraz bohaterstwa polskich lotników.

Historia Szkoły Orląt w czasie II wojny światowej

W czasie II wojny światowej Szkoła Orląt w Dęblinie miała ogromne znaczenie strategiczne. W 1939 roku, w wyniku agresji niemieckiej, szkoła została zniszczona w wyniku bombardowań, a jej absolwenci przeszli do walki na zachodnich frontach, tworząc Polskie Siły Powietrzne we Francji i Wielkiej Brytanii. Wspomniani wcześniej Skalski, Urbanowicz i Zumbach stali się ikonami polskiego lotnictwa, a ich wyczyny przeszły do legendy.

Pomimo trudnych warunków wojennych, tradycja i duch polskiego lotnictwa przetrwały, a szkoła w Dęblinie była świadkiem kolejnych wydarzeń, które wpisały się w historię Polski. Po wojnie, gdy Polska znalazła się w strefie wpływów ZSRR, szkoła musiała dostosować się do nowej rzeczywistości, ale wciąż pozostawała kluczowym ośrodkiem kształcenia pilotów.

Nowa era – Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie

Po 1989 roku, po transformacji ustrojowej, Szkoła Orląt przeszła wiele zmian. W 1994 roku została przekształcona w Wyższą Szkołę Oficerską Sił Powietrznych (WSOSP), a w 2018 roku, w wyniku kolejnej reformy, zmieniła nazwę na Lotniczą Akademię Wojskową (LAW). Nowa nazwa nie tylko nawiązuje do tradycji, ale także podkreśla nowoczesność i ambicje szkoły, która kształci dziś oficerów lotnictwa, inżynierów i specjalistów w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Dzięki wprowadzonym reformom, szkole udało się dostosować program nauczania do współczesnych wymagań i rozwoju technologii. Dziś LOTNICZA AKADEMIA WOJSKOWA kształci nie tylko lotników wojskowych, ale również cywilnych specjalistów, którzy odgrywają kluczową rolę w rozwoju polskiego lotnictwa cywilnego i wojskowego.

Grudziądz i Dęblin – nieprzerwana więź lotnicza

Choć Grudziądz stracił swój status głównego centrum szkolenia lotników, to nie można zapominać o jego niezatartej roli w początkach polskiego lotnictwa. Dęblin, kontynuując tradycję kształcenia lotników, nie zapomniał o swoich poprzednikach. Wspólna historia Grudziądza i Dębina jest świadectwem tego, jak ważne było i jest szkolenie kadr lotniczych w Polsce.

Pamięć o grudziądzkiej szkole lotniczej, jej bohaterach i wybitnych absolwentach powinna być pielęgnowana, by kolejne pokolenia mieszkańców naszego miasta mogły z dumą patrzeć na historię, którą współtworzyli ich przodkowie.

Podsumowanie

Grudziądz, choć dziś nie jest głównym centrum lotnictwa wojskowego, pozostaje jednym z pierwszych miejsc, które wykuło historię polskich skrzydeł. Dęblin przejął pafeczkę w 1927 roku, ale pamięć o Grudziądzu, jako kolebce polskiego lotnictwa wojskowego, nigdy nie powinna zostać zapomniana. Dziś historia ta powinna być przywrócona do świadomości, abyśmy z dumą mogli mówić o naszej roli w budowaniu potęgi polskiego lotnictwa.



Autor: plut. pchor. Wiktor Czubski.

Podchorąży czwartego roku studiów wojskowych w Lotniczej Akademii Wojskowej na kierunku pilot samolotu odrzutowego. Pilot samolotowy, holownik oraz pilot i instruktor szybowcowy, wieloletni członek Szybowcowej Kadry Narodowej Juniorów. Szybowcowo wyszkolony przez swoją mamę, a samolotowo przez ojca. Kolejny pokoleniowo związany z lotnictwem wojskowym pilot w rodzinie. Przygodę z szybowcami zaczął w Aeroklubie Nadwiślańskim jako pomocnik zawodów szybowcowych, oraz codziennego wakacyjnego życia lotniska. Na szybowcach wyszkolił się w Aeroklubie Ziemi Zamojskiej, obecnie lata reprezentując Aeroklub Ostrowski. Szkolenie samolotowe ukończył w Aeroklubie Awiator w Lisich Kątach. W zeszłym sezonie zawodniczym wygrał międzynarodowe zawody szybowcowe w Słowacji oraz zajął 5 miejsce na Szybowcowych Mistrzostwach Świata Juniorów. Posiada sumaryczny nalot na szybowcach i samolotach rzędu 1600 h.

Grudziądzcy piloci w Dęblinie

STANISŁAW BLOCH jako uczeń Technikum Elektrycznego w Grudziądzu odbył podstawowe szkolenie szybowcowe w Aeroklubie Grudziądzkim w 1978 roku. W latach 1979-1980 kontynuował szkolenie szybowcowe w aeroklubie. W roku 1980 został przyjęty do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie na kierunek pilotażu. Podczas szkolenia lotniczego odbywał praktyki lotnicze na samolotach odrzutowych TS-11 Iskra oraz Lim-5. Po promocji na stopień podporucznika w 1984 roku rozpoczął służbę w 9 plm w Debrznie, gdzie przeszkolił się na samoloty naddźwiękowe MiG-21. Od roku 1990 pełnił służbę w 41 plm (następnie 41elm) w Malborku wykonując loty na kolejnych modyfikacjach MiGa-21 oraz na TS-11 Iskra.

Zdobył tytuł pilota klasy mistrzowskiej oraz dwukrotnie był wyróżniany nagrodą pilota roku. Służbę zakończył w 2003 roku w stopniu podpułkownika z powodu uszczerbku na zdrowiu spowodowanym katapultowaniem się z płonącego samolotu we wrześniu 2001 roku. Pomimo posiadania licencji pilota samolotowego zawodowego, wypadek ten zamknął możliwości dalszego



Uścisk dłoni dowódcy po pierwszym samodzielnym locie



Po pierwszym samodzielnym locie przy MiG-21



W Cold Lake w Kanadzie



Za sterami MiG-21 podczas dyżuru bojowego

kontynuowania kariery lotniczej w lotnictwie cywilnym. Obecnie mieszka w Malborku i jest pracownikiem samorządowym.

Grudziądzcy piloci w Dęblinie

DARIUSZ KUPSKI, rozpoczął szkolenie szybowcowe w Aeroklubie Grudziądzkim w 1979 roku, absolwent Liceum Samochodowego w Grudziądzu. W latach 1979-1982 kontynuował szkolenie szybowcowe w aeroklubie uzyskując srebrną odznakę szybowcową i licencję pilota szybowcowego. W roku 1982 został przyjęty do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie na kierunek pilot samolotu odrzutowego. Podczas szkolenia lotniczego odbywał praktyki lotnicze na samolotach odrzutowych TS-11 Iskra w 60 Pułku Szkolno-Bojowym w Radomiu i Rudnikach następnie, w roku 1985 i 1986 w 38 Pułku Szkolno-Bojowym w Modlinie na samolotach SB Lim 2 i Lim-5 do uzyskania III klasy pilota. Po promocji na stopień podporucznika w 1986 roku rozpoczął służbę w 41 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Malborku, gdzie wykonywał loty na samolotach naddźwiękowych MiG-21 UM, MiG-21 MF. W trakcie szkolenia uzyskał warunki do I klasy pilota z nalotem ogólnym 650 godzin. We wrześniu

1989 roku katapultował się z samolotu Mig 21MF nr burt. 6601 podczas podejścia do lądowania do lotniska macierzystego na skutek awarii układu sterowania i utraty sterowności podłużnej samolotu. W roku 1990 przeniesiony na własny wniosek do Eskadry Pomocniczej przy 4 Pomorskiej Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego celem przeszkolenia na śmigłowiec Mi-2. Po reformowaniu 4PDLm wobec braku możliwości dalszego szkolenia złożył wniosek o zwolnienie z zawodowej służby wojskowej. Służbę zakończył w 1991 roku w stopniu porucznika. Mieszka w Nowej Wsi Malborskiej, od 1991 roku jest współwłaścicielem



Lata 1985-1986 na lotnisku w Modlinie, szkolenie na Lim5



Rok 1987 – laszowanie kolegów

przedsiębiorstwa wielobranżowego „Ferimpex”.

Grudziądzcy piloci w Dęblinie

PIOTR ŁUKASZEWICZ, pułkownik pilot w stanie spoczynku, pilot – instruktor nalot 2000 godzin, rozpoczął szkolenie szybowcowe w Aeroklubie Grudziądzkim w 1980 roku. W roku 1982 rozpoczął studia w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie na kierunku pilot samolotów odrzutowych. Szkolenie lotnicze do poziomu pilota III klasy realizował w latach 1984 – 1986 w 60. Lotniczym Pułku Szkolnym w Radomiu. Po ukończeniu studiów i promocji do stopnia podporucznika rozpoczął służbę w 28. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Słupsku, przeszkalając się na samolot Mig-23. W 1990 roku z przyczyn zdrowotnych rozpoczął wykonywanie lotów na samolotach transportowych An-2, a następnie Jak-40. Po ukończeniu w roku 1996 studiów dyplomowych na Wydziale Wojsk Lot-

nich i Obrony Powietrznej Akademii Obrony Narodowej objął stanowisko dowódcy 19. Lotniczej Eskadry Holowniczej (LEH), której zadaniem było wsparcie szkolenia bojowego jednostek obrony powietrznej i przeciwlotniczej. Tam wykonywał loty samolotem Jak-40 przystosowanym do holowania celów powietrznych (rękawów) dla artylerii przeciwlotniczej. W tym właśnie czasie otrzymał swoje najcenniejsze wyróżnienie z okresu aktywnej służby lotniczej: dyplom szefa obrony przeciwlotniczej wojsk lądowych: „Dla jedynego pilota, który został przyjacielem obrony przeciwlotniczej.”

Po rozwiązaniu 19. LEH w dniu 1. września 1999 roku rozpoczął służbę w strukturach NATO, w dowództwie RHQ AFNORTH w Brunssum, Holandia. Był pierwszym polskim oficerem, który uzyskał kwalifikacje i uprawnienia inspektora w programie oceny taktycznej NATO TACEVAL. Po zakończeniu służby w dowództwie NATO w 2002 roku objął obowiązki szefa wydziału oceny taktycznej w Dowództwie Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w Warszawie. Służbę wojskową zakończył w roku 2005 jako szef oddziału szkolenia lotniczego w Szeftowie Wojsk Lotniczych Dowództwa Sił Powietrznych.

W dalszym ciągu aktywny, związany zawodowo z lotnictwem wojskowym i przemysłem obronny. Między innymi, w latach 2006 - 2007 był pełnomocnikiem Ministra Obrony Narodowej, dyrektorem Biura F-16 MON, odpowiedzialnym za przekierowanie programu z fazy planistycznej w realizacyjną, nadzorując rozpoczęcie dostaw wyposażenia oraz wdrażania samolotów F-16 do służby w Siłach Powietrznych.



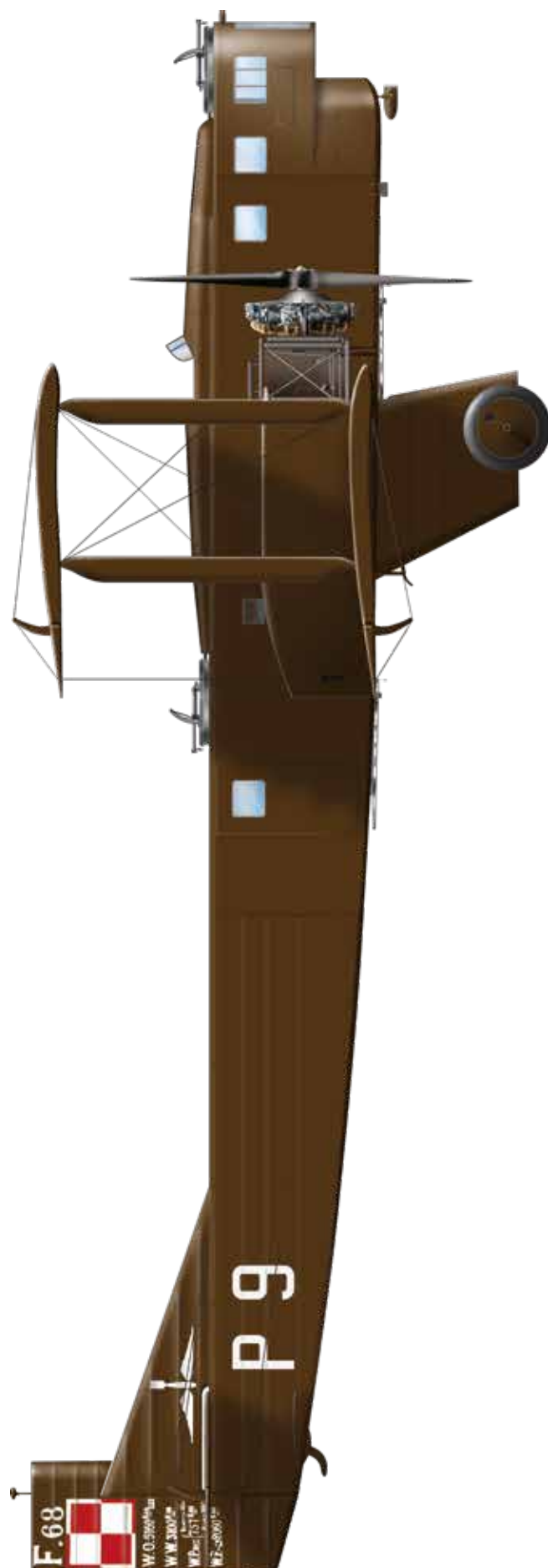
Sierpień 1984 roku, lotnisko Rudniki k. Częstochowy, szkolenie lotnicze na TS-11 Iskra. Kapral podchorąży Piotr Łukasiewicz, na zdjęciu w środku



Wrzesień 2003 roku, ćwiczenie NATO Air Meet 2003. Pułkownik pilot Piotr Łukasiewicz za sterami samolotu Boeing E-3A Sentry

GRUDZIĄDZKIE SAMOLOTY

używane w wojskowych szkołach lotniczych
w latach 1920 - 1939 – wybrane dane techniczne i malowanie



Farman F-68 Goliath

ciężki samolot bombowy (1926 r.)

Rozpiętość	26,50 m
Długość	14,77 m
Napęd	Gnome-Rhône Jupiter 9Ab, moc 2 x 420 KM
Prędkość przelotowa	120 km/h
Zasięg	400 - 1200 km (zależnie do załadunku)
Pułap	4200 m



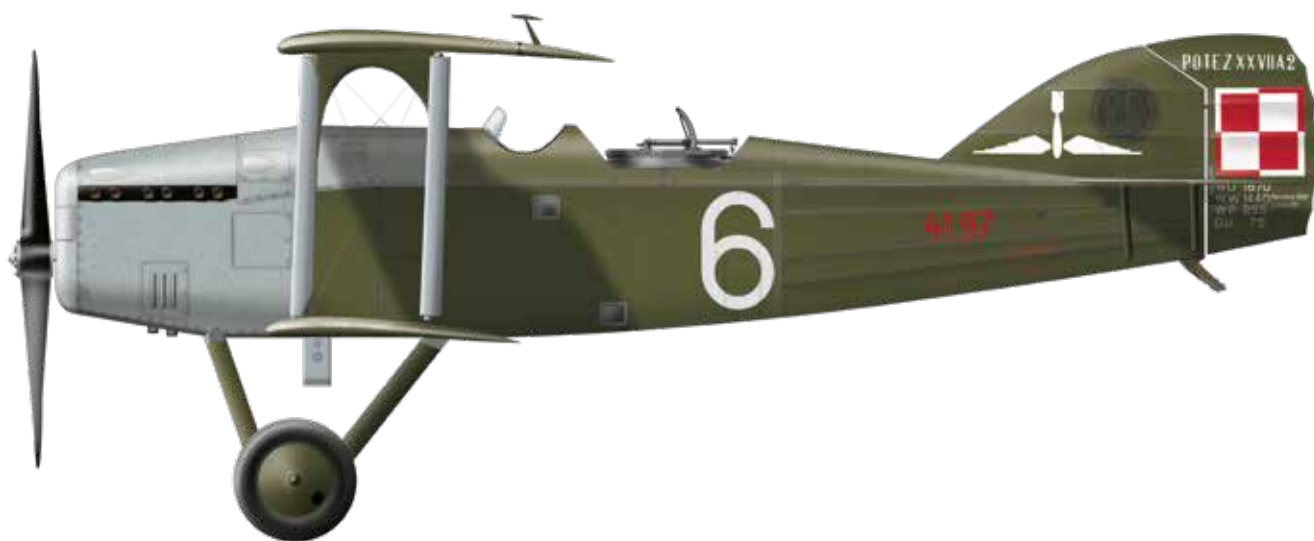
Morane-Saulnier MS.35
samolot szkolny (1925 r.)

Rozpiętość	10,56 m
Długość	6,75 m
Napęd	silnik rotacyjny Le Rhône C, moc 80 KM
Prędkość przelotowa	87 km/h
Zasięg	260 km
Pułap	4600 m



Bréguet XIX
samolot liniowy (1925 r.)

Rozpiętość	14,83 m
Długość	9,51 m
Napęd	silnik Lorraine Dietrich LD-12Eb, moc 450 KM
Prędkość przelotowa	190 km/h
Zasięg	530 km
Pułap	6000 m



Potez XXVII
samolot liniowy (1926 r.)

Rozpiętość	12,94 m
Długość	8,7 m
Napęd	silnik Lorraine-Dietrich 12B, moc 400 KM
Prędkość przelotowa	1800 km/h
Zasięg	540 km
Pułap	5700 m



Bréguet XIV
samolot rozpoznawczy (1926 r.)

Rozpiętość	14,86 m
Długość	8,87 m
Napęd	silnik Renault 12 Fcx, moc 300 KM
Prędkość przelotowa	130 km/h
Zasięg	390 km
Pułap	6100 m



PWS-A (Aviabh-33)
samolot myśliwski (1930 r.)

Rozpiętość	8,90 m
Długość	7,04 m
Napęd	Gnome-Rhône Jupiter S IV, typ 9Ab, moc 420 KM
Prędkość przelotowa	236 km/h
Zasięg	450 km
Pułap	6840 m



Lublin R XIV
samolot szkolno-akrobacyjny (1930 r.)

Rozpiętość	13,50 m
Długość	8,20 m
Napęd	silnik Skoda Wright J5AB, moc 220/240 KM
Prędkość przelotowa	165 km/h
Zasięg	500 km
Pułap	4500 m



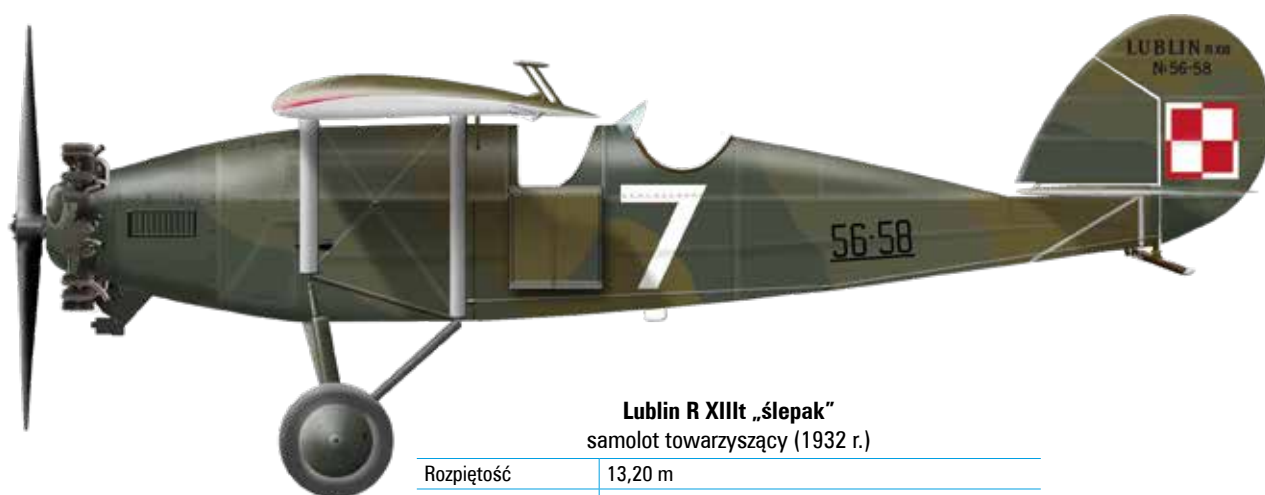
PZL P-7
samolot myśliwski (1930 r.)

Rozpiętość	10,3 m
Długość	6,98 m
Napęd	Skoda Jupiter VII F, moc 480 KM
Prędkość maks.	317 km/h
Zasięg	600 km
Pułap	8275 m



PWS 10
samolot myśliwski (1931 r.)

Rozpiętość	8,9 m
Długość	7,7 m
Napęd	Lorraine Dietrich LD-12Eb, moc 450 KM
Prędkość maks.	242 km/h
Zasięg	420 km
Pułap	6125 m



Lublin R XIIIlt „ślepak”
samolot towarzyszący (1932 r.)

Rozpiętość	13,20 m
Długość	8,46 m
Napęd	silnik Skoda Wright J5AB, moc 220/240 KM
Prędkość przelotowa	~155 km/h
Zasięg	600 km
Pułap	4120 m

Rysunki:
Robert Gretzyngier
@gretzyngier

WYPADKI W SZKOŁACH LOTNICZYCH W GRUDZIĄDZU



GRUDZIĄDZKIE MODELARSTWO LOTNICZE.

Część 1 – do roku 1939

Wstęp – małe lotnictwo w Polsce

Zainteresowanie budową modeli statków powietrznych cięższych od powietrza datuje się od około połowy XIX w. Książki i czasopisma docierające ze świata niosły informację o doświadczeniach z modelami latającymi, na których konstruktorzy sprawdzali swoje założenia teoretyczne. W wielu przypadkach przekształcali je później w załogowe aparaty latające. W Polsce pierwsze modele zbudowane zostały w latach 1893 – 1895 przez artystę malarza Czesława Tańskiego, uznanego za ojca polskiego szybownictwa i modelarstwa. Pierwsze koło modelarskie przy Aeroklubie Polskim w Poznaniu powstało w 1919 roku. Od roku 1923 tj. od czasu powstania Ligi Ochrony Powietrznej i Przeciwigazowej (LOPP) rozpoczęto intensywne krzewienie modelarstwa wśród młodzieży szkolnej. Rzucone wówczas hasło „Od modelarstwa do szybownictwa” było impulsem do zainteresowania lotnictwem i decydowało o jego przyszłości. Z kręgów modelarzy wywodzą się późniejsi znani konstruktorzy lotniczy jak choćby Ryszard Bartel i Franciszek Misztal oraz wielu znanych lotników, wspomnijmy Stanisława Skarżyńskiego i Bolesława Orlińskiego. Współpraca LOPP z władzami oświatowymi rozpoczęła się w 1925 roku. Zorganizowano pierwszy, a później kolejne kursy modelarskie dla nauczycieli. Decyzją Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego (27.03.1928 r.) wprowadzono nieobowiązkowe modelarstwo lotnicze do programu zajęć w Państwowym Instytucie robót Ręcznych. W 1928 roku również ministerstwo poleciło wprowadzenie zajęć z modelarstwa lotniczego do programów szkół.

Z inicjatywy redakcji „Młodego Lotnika” 23 maja 1926 roku zorganizowano w Warszawie na Polu Mokotowskim pierwsze zawody o nazwie „Wszechpolski Konkurs Modeli Latających”. W imprezie wzięło udział 34 modelarzy i 150 modeli. Datę tych zawodów uważa się za narodziny polskiego modelarstwa sportowego i od niej jest liczona do dzisiaj kolejność Mistrzostw Polski modeli latających. W okresie przedwojennym rozegrano następujące zawody o zasięgu ogólnopolskim:

- 1926 - I Wszechpolski Konkurs Modeli Latających w Warszawie,
- 1927 - II Wszechpolski Konkurs Modeli Latających w Warszawie,
- 1928 - III Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających w Warszawie,
- 1933 - IV Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających w Krakowie,
- 1934 - V Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających w Poznaniu,
- 1935 - VI Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających we Lwowie,
- 1936 - VII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających we Brześciu,
- 1937 - VIII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających w Masłowie,
- 1938 - IX Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających w Stanisławowie,
- 1939 - X Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających w Świdniku.

W 1938 roku polscy modelarze po raz pierwszy wzięli udział w zawodach międzynarodowych które odbyły się w Paryżu.

Do roku 1934 loty modeli w zawodach punktowano następująco: za 1 m przelecanej odległości 1 punkt. Długość trwania lotu oceniano 10 punktami za 1 sekundę. Dodatkowo punktowano za start z ręki.

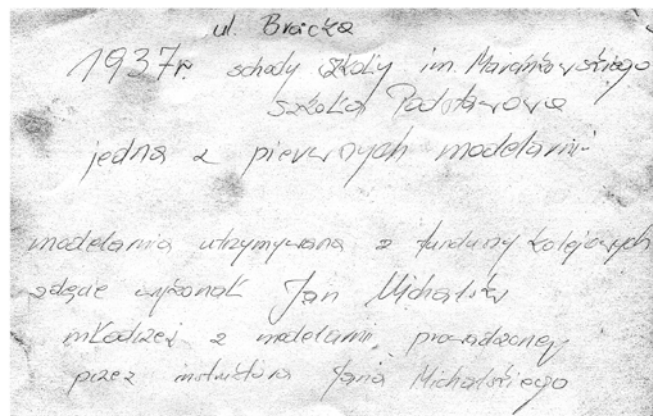
Modele dzielono na cztery grupy; A – modele kadłubowe, B – modele belkowe, C – rekordowe, oraz D – dowolne. Każdy model grupy A i B wykonywał po dwa starty z ręki i z ziemi. Początkowo zawodników dzielono na amatorów i zawodowców, przyznając nagrody rzeczowe pierwszej grupie i pieniężne drugiej. W kolejnych latach zmieniono podział zawodników na juniorów, amatorów i instruktorów. Regulaminy zawodów krajowych do 1936 roku nie nawiązywały do zagranicznych. Z chwilą gdy w 1936 roku FAI uznała modelarstwo lotnicze za dziedzinę sportów lotniczych i opublikowała regulamin międzynarodowy, również Polska należąca do FAI od 1928 roku wdrożyła przyjęte przepisy.

Krajowe imprezy ogólnopolskie do 1938 roku skupiały zwycięzców zawodów eliminacyjnych poszczególnych województw. Reprezentacja województwa składała się z kierownika ekipy, 7-8 zawodników i pomocników w liczbie jednego na dwóch zawodników.

Konstrukcja modeli

Pierwsze imprezy krajowe to modele często naśladowe „duże lotnictwo”. Popularnością cieszyły się modele w układzie „kaczki” z jednym silnikiem lub też z dwoma przeciwbieżnymi. Układ taki gwarantuje dobrą stateczność i uzyskanie dobrych czasów. W roku 1932 pojawiają się pierwsze udane konstrukcje modeli szybowców. Nowością były duże wydłużenia płatów. Pojawiły się także układy bezogonowe. Około 1936 roku zaczęto stosować usterzenie Rudlickiego (motylkowe). W wymienionym czasie stosowano przeważnie profile dwuwypukłe płatów, płaskowypukłe, cienkie profile wklęsłowypukłe stosowane były w szkolnych nieprofilowanych pła-





Ćwiczenia przy grudziądzkiej modelarni



Modelarnia kolejowa w Grudziądzu – zajęcia w toku

tach bambusowej konstrukcji.

Osobną klasą były redukcyjno-latające modele z napędem gumowym oraz modele szybowców latających na zbieżni. Modele szkolne budowano z reguły z bambusa, drewna lipowego, olchowego bądź sosnowego. Modele wyczynowe powstawały

z balsy, sosny, sklejki lotniczej oraz blachy aluminiowej. Do klejenia stosowano kleje rybne i kazeinowe. Pokrycie modeli stanowiły cienkie papier pakowy, papier japoński oraz jedwab.

Pierwszy polski model z silnikiem spalinowym został oblatany w roku 1938. Model miał rozpiętość 2350 mm i ważył ok. 1500 g. Napędzał go silnik o pojemności 10 cm³ produkcji amerykańskiej. Osiągał prędkość lotu ok. 30 km/h. Oczywiście były to modele swobodnie latające i niesterowane.

Początki Małej Awiacji w Grudziądzu

Wielką rolę w zakresie zainteresowania grudziądzkiego społeczeństwa odniosły kolejne powoływane w Grudziądzu od 1920 roku wojskowe szkoły pilotów.

„W czasie lotnych dni można było spotkać grupki młodych, a nawet starszych entuzjastów lotnictwa obserwujących z „góreczki” na skraju lotniska starty i lądowania samolotów. Była to świetna szkoła rozpoznawania typów maszyn, a była ich cała mozaika; Caudrony, Balille, Spady, Breguety, Potezy, Hanrioty, Morany, trójsilnikow Fokkery, Lubliny, Avie, PWSy, PZL 7, i PZL 11. Z przyjemności też można było posłuchać zacichych nieraz dysput, wykazujących doskonałą orientację w sprawach lotniczych” – pisał Czesław Szachnitowski, uczestnik tamtych wydarzeń.

W 1931 roku nauczyciele z grudziądzkich szkół uczestniczyli w kursie instruktorskim który odbył się w Warszawie i zapoczątkowali powstanie pierwszych grudziądzkich modelarni lotniczych. W Państwowym Seminarium Nauczycielskim – pierwszej modelarni w Grudziądzu zajęcia prowadził Julian Zelek. Kolejne modelarnie powstały w Szkole im. Marcinkowskiego, (obecnie II LO), modelarnia pracowników kolejowych oraz modelarnie przy drużynach harcerskich. W latach 1937- 1938 utworzono Ośrodek Modelarstwa Lotniczego przy ul. Mickiewicza (obecnie siedziba USC).

Podczas „Tygodnia Lotnictwa” w 1931 roku odbyły się na grudziądzkim lotnisku pierwsze oficjalne zawody modeli latających. Zwycięzcami poszczególnych klas zostali: Edmund Konkul, Jan Michalski, Otton Golubski i Czesław Szachnitowski. Uczestniczyli oni później w Konkursie Modeli Latających w Toruniu (IX 1931 roku). Czołowe lokaty oraz nagrody zdobyli wtedy Czesław Szachnitowski, Edmund Konkul i Jan Michalski (artykuł z gazety 1931 r.).

Awans do reprezentowania Grudziądzu w ogólnokrajowym konkursie, który odbył się w dniach 12- 13.09.1931 roku w Warszawie, otrzymali Jan Michalski i Edmund Konkul. Ich udział miał charakter rekonesansu, zdobywania wiedzy i doświadczenia w konfrontacji z modelarzami ośrodków o większym doświadczeniu.

Na krajowej modelarskiej arenie dominowały trzy szkoły: krakowska, poznańska i warszawska. Każda z nich miała wspaniałych liderów, którzy nadawali im właściwy kierunek. Konstrukcje modeli obwarowane są wymogami regulaminów i dowolność jest w określonym stopniu ograniczona. Dla najbardziej utalentowanych konstruktorów ulubiona stała się kategoria modeli rekordowych. Odnotowano wiele oryginalnych konstrukcji, zaskakujących na owe czasy rozwiązaniami technicznymi. To te warszawskie zawody stały się dla Jana Michalskiego bodźcem do działań w kierunku stworzenia grudziądzkiego modelarstwa sportowego. Z jego inicjatywy powstała modelarnia dla młodzieży pracowników kolejowych. Pan Jan był w niej instruktorem i wychowawcą. W 1936 roku jako wyróżniający się modelarz i znawca zagadnień lotniczych objął stanowisko inspektora modelarstwa lotniczego w pomorskim okręgu LOPP. Jan Michalski do czasu wybuchu II Wojny Światowej zajmował się szkoleniem i organizacją imprez w pomorskim LOPP, a jednocześnie w miarę ograniczonych tymi funkcjami



Podopieczny Jana Michalskiego – Henryk Wójtowicz

możliwości brał udział jako zawodnik. W wojażach po modelarskich imprezach Janowi Michalskiemu towarzyszył zawsze nieodłączny rekwizyt – aparat fotograficzny. Powstało wtedy wiele unikalnych fotografii z tamtego okresu, mogą pokusić się o stwierdzenie – obecnie jedynych osiągalnych z tamtych czasów. Oprócz wartości historycznej posiadają cechy artystyczne. W wywiadzie dla redakcji „Modelarza” z początku lat 70. ubiegłego stulecia, Jan Michalski tak wspomina:

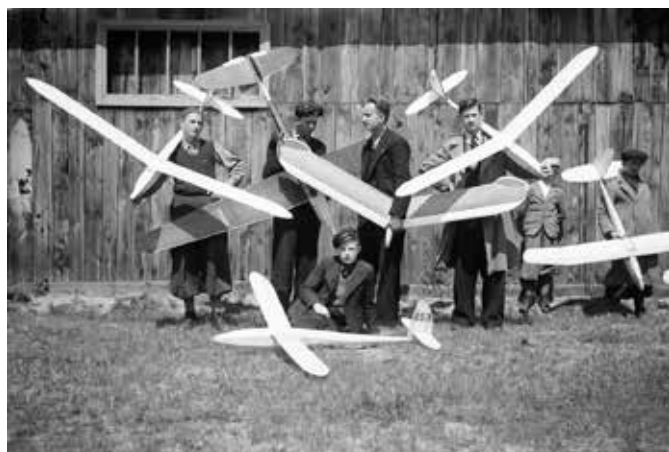
„Mój udział w ogólnopolskich zawodach modeli latających w latach 1929 - 1939 uważam za najpiękniejszą kartę w mojej działalności modelarskiej w okresie międzywojennym. Na tych zawodach miałem przyjemność spotkać się z najlepszymi modelarzami i konstruktorami. Na zawsze w mojej pamięci pozostaną sylwetki instruktorów: Kazimierza Błaszczyńskiego, Wojciecha Woyny, Stanisława Wesołowskiego, Bohdana Grzeszczaka, Bolesława Grajety i wielu, wielu innych kolegów żyjących i nieżyjących – wspaniałych ludzi, którzy stworzyli podstawy pod polskie modelarstwo lotnicze.”

Podopieczni Jana Michalskiego pojawiali się na zawodach ogólnopolski regularnie od roku 1933. W tym to roku odbyły się IV Ogólnopolskie Zawody w Krakowie z udziałem 37 zawodników i 71 modeli. W 1934 roku w V Ogólnopolskich Zawodach w Poznaniu Jan Michalski zajął II miejsce. Jego model po starcie z ręki uzyskał odległość 290 m. Kolejne VI Ogólnopolskie Zawody w Lwowie w 1935 roku uczeń Jana Michalskiego, Tadeusz Blank (student Politechniki Warszawskiej) zajął II miejsce w klasie modeli rekordowych uzyskując odległość 570 m. Otrzymał nagrodę pieniężną w kwocie 200 zł.

Rok 1936 to VII Ogólnopolskie Zawody w Brześciu nad Bugiem z udziałem 270 modeli i spektakularny sukces grudziądzkiej ekipy. Jan Michalski uzyskał II miejsce w grupie instruk-



Jana Michalski z modelem redukcyjnym o napędzie gumowym – 1938 r. Toruń



Zawody w Fordonie w 1938 r.



Model szybowca do lotów na zboczu

torów uzyskując odległość 925 m, Florian Michalski, młodszy brat Jana w grupie juniorów zdobył 3 I miejsca oraz miejsce III, a Henryk Wójtowicz III miejsce. W latach 1937 i 1938 grudziądzcy modelarze startowali w Ogólnopolskich Zawodach w Kielcach Masłowie i Stanisławowie. W 1938 roku Jan Michalski startował w Wojewódzkich Zawodach w Toruniu w klasie modeli redukcyjno-latających z napędem gumowym. W tym



Przygotowania do lotu modelu z napędem gumowym



Starty z ziemi modeli z napędem gumowym



Nakręcanie gumy modelu szybowca



Start z ręki modelu o napędzie gumowym



Ujęcie z zawodów w Masłowie



Modelarstwem zajmowały się również dziewczęta



Model z napędem gumowym i redukcyjny model RWD-6

samym roku odbyły się również Wojewódzkie Zawody LOPP w Inowrocławiu oraz Ogólnopolskie zawody w konkurencji modeli szybowców na zboczu w Fordonie. Junior Władysław Czachowski zajął wtedy IV miejsce i w tej samej konkurencji I miejsce na zawodach w Bodzowie.

Rok 1939 to kolejne zawody w Bodzowie w których grudniadźdanie wystąpili z nową koncepcją modeli latających na zboczu – szybowcami bezogonowymi którymi w grupie amatorów zajęli IV i V miejsca. Były to lata w czasie których z modelami szybowców bezogonowych wiązano duże nadzieje. Poszukiwania koncepcji, rozwiązań konstrukcyjnych, technologii i nowych materiałów przerwał wybuch II Wojny Światowej.

cdn...

Dziękuję Prof. Maciejowi Brzezińskiemu wnukowi Jana Michalskiego za udostępnienie materiałów dzięki którym możemy cofnąć się 90 lat wstecz i poczuć klimat zawodów modelarskich tamtych czasów.



Andrzej Szynaka



Zdjęcia: Jan Michalski

OŚRODEK SZKOLENIA SPECJALISTÓW UBEZPIECZENIA LOTÓW w Grudziądzu

W latach 1960 – 1996 w Grudziądzu funkcjonował Ośrodek Szkolenia Specjalistów Ubezpieczenia Lotów. Swymi korzeniami sięgał czasów II wojny światowej. Istniejąca wówczas jednostka wojskowa w składzie 1 Frontu Białoruskiego, 18 Kompania Ziemiańskiej Obsługi Lotnictwa, rozkazem Organizacyjnym Dowódcy 1 Frontu Białoruskiego z dnia 16 sierpnia 1944 r. w Żytomierzu została przekazana do dyspozycji 1 Dywizji Lotniczej Wojska Polskiego wraz z całym stanem osobowym, uzbrojeniem i wyposażeniem w sprzęt techniczny. Zapoczątkowała ona służbę ubezpieczenia lotów w Wojsku Polskim.

Z chwilą przejścia pod dowództwo Wojska Polskiego kompania otrzymała nazwę 18 Kompania Służby Łączności Radionawigacyjnej (18 KSŁRN). Kompania ta dała początek służbie ubezpieczenia lotów i Ośrodkowi. Dowódcą kompanii był kpt. Andrzej Symonowicz Ławreniew. We wrześniu 1944 r. w okolicach Sarny na Ukrainie ginie kpt. Ławreniew. Nowym dowódcą zostaje lejt. Mikołaj Babicz. W lutym 1945 r. 18 KSŁRN została przeniesiona do miejscowości Biskupice k. Brwinowa.

10 stycznia 1946 r. Rozkazem Dowódcy Lotnictwa Wojska Polskiego, 18 Kompania Służby Łączności Radionawigacyjnej zostaje rozformowana. Zmniejszono jej stan osobowy i ilość sprzętu. Na jej miejsce sformowany został 1 Samodzielny Pluton Radionawigacyjny (1 SPRN) z nr JW. 1626 nadany Rozkazem Naczelnego Dowódcy WP Nr 053/Org. z dnia 30 marca 1946 r. Dowódcą plutonu został por. Symon Soroczkin, pomocnikiem dowódcy ds. technicznych chor. Włodimir Syriakow. 20 marca 1946 r. pluton został przebazowany do Warszawy na ul. Raclawicką, a w 1947 r. na ul. Wawelską. W 1949 r. 1SPRN został przekształcony na Pluton Radionawigacyjny Wojsk Lotniczych (PRNWL). W czerwcu 1950 r. pluton został przeniesiony do Modlina.

W listopadzie 1950 r. Rozkazem Ministra Obrony Narodowej Nr 070/Org. z dnia 11 lipca 1950 r., na bazie PRNWL powstaje Samodzielna Kompania Radionawigacyjna (SKRN) z nr JW. 1436. 19 września 1951 r. kompania zmienia nazwę na 3 Samodzielną Kompanię Radionawigacyjną (3 SKRN).

Same zmiany nazwy plutonu i kompanii nie miały większego znaczenia na działalność jednostki wojskowej. Główne zadanie pozostawało bez zmian – bezawaryjne zabezpieczenie lotów samolotów i śmigłowców w różnych warunkach atmosferycznych.

Zarządzeniem Szefa Sztabu Generalnego nr 0401/Org. z dnia 27 listopada 1952 r., na bazie 3 SKRN i 8 SKRN w grudniu 1952 r. został utworzony 1 Batalion Ziemnego Zabezpieczenia Lotów (1 BZZL) z nr JW. 5794, podległy Dowódcy Wojsk Lotniczych.



Kadra 1 BZZL: w płaszczy dowódca mjr Stanisław Łozowski, stoi pierwszy z lewej ppor. Marian Kałuża, drugi z lewej na dole ppor. Jerzy Zawadzki

Na dowódcę 1 BZZL Rozkazem MON został wyznaczony mjr Stanisław Łozowski.

W dniach 9 – 11 listopada 1953 r. na podstawie Rozkazu Dowódcy Wojsk Lotniczych, 1 BZZL został przebazowany do Nowego Dworu Mazowieckiego. W dniu 4 sierpnia 1957 r. 1 BZZL został przebazowany do Grudziądza, Rozkazem Dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju (DWL i OPL OK).

Przybycie jednostki lotniczej szkolnej do Grudziądza, to nawiązanie do pięknych tradycji szkolnictwa lotniczego z okresu międzywojennego. Jednostka rozlokowana została w historycznych koszarach kawalerskich Szkoły Podchorążych Rezerwy Kawalerii im. Bolesława Śmiałego i Świętopełka, przy ul. Obrońców Stalingradu.

Wraz z dalszym rozwojem lotnictwa wojskowego, wzrasta zapotrzebowanie na specjalistów ziemnego zabezpieczenia lotów. Ta sytuacja spowodowała konieczność powstania nowej jednostki wojskowej. Ośrodka, który będzie w stanie zrealizować wyszkolenie większej ilości specjalistów służby ubezpieczenia lotów na potrzeby lotnictwa wojskowego.

Ośrodek został utworzony na podstawie Zarządzenia Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego Nr 0150/Org. z dnia 30 grudnia 1959 r. Nakazywało ono rozformować 1 BZZL i zorganizować Ośrodek Szkolenia Specjalistów Ubezpieczenia Lotów (OSSUL) z nr JW. 5794 w Grudziądzu, podległy DWL i OPL OK.

Dowódca WL i OPL OK wydał Rozkaz Organizacyjny Nr 02/Org. z dnia 23 stycznia 1960 r., w którym polecił dowódcy 1 BZZL rozformować batalion i na jego bazie sformować OSSUL oraz sformować ze składu osobowego 1 BZZL 2 Samodzielną Kompanię Ubezpieczenia Lotów z nr JW. 4877. Komendantem OSSUL wyznaczony został dotychczasowy dowódca 1 BZZL mjr Kazimierz Szajda.

Bardzo ważnym wydarzeniem w życiu Ośrodka, a zarazem wyróżnieniem, było uroczyste wręczenie – nadanego przez Radę Państwa – sztandaru wojskowego. Uroczystość wręczenia oraz złożenia przysięgi przez żołnierzy młodego rocznika odbyła się na rynku głównym w Grudziądzu, w dniu 17 grudnia 1961 r. Aktu wręczenia sztandaru komendantowi OSSUL ppłk Kazimierzowi Szajdzie, w imieniu Rady Państwa dokonał zastępca



OSSUL, budynek wydziału szkolenia, widok obecny



Przykładowe urządzenia będące w użyciu w OSSUL



Dowódcy WL i OPL OK ds. szkolenia lotniczego gen. bryg. pil. Michał Jakubik. Komendant Ośrodka przekazał sztandar w ręce pocztu sztandarowego w składzie: por. Tadeusz Nowak – dowódca pocztu, ppor. Andrzej Świtalski – asystujący, st. sierż. Stanisław Napierała – sztandarowy. W uroczystości uczestniczyli zaproszeni przedstawiciele władz miejskich, zakładów pracy, szkół grudziądzkich, społeczność miejska oraz rodziny żołnierzy składających przysięgę.

Ośrodek trzykrotnie (15 września 1976 r., styczeń 1979 r. i 16 sierpnia 1981 r.) dostąpił zaszczytu wystawienia wart honorowych przy Grobie Nieznanego Żołnierza w Warszawie.

15 sierpnia 1990 r. w 70-tą rocznicę Bitwy Warszawskiej w murach Ośrodka gośczeni byli uczestnicy II Światowego Zjazdu Kawalerzystów II Rzeczypospolitej. Do Grudziądza przybyli kawalerzyści z całego świata, którzy między innymi w tych koszarach zdobywali ostrogi kawalerskie. W trakcie wizyty została odsłonięta i poświęcona tablica pamiątkowej. Odsłonięcia tablicy dokonał wychowanek Szkoły Podchorążych Rezerwy Kawalerii ppor. rez. Władysław Siła-Nowicki.

Trwający w latach 90 – tych XX wieku proces restrukturyzacji Sił Zbrojnych nie ominął Ośrodka. W 1994 r. następuje kolejny etap restrukturyzacji Sił Zbrojnych. W jego wyniku rozpoczyna się proces likwidacji Ośrodka. Szef Sztabu Generalnego WP Zarządzeniem Nr 051/Org. z dnia 20 lipca 1994 r. polecił Dowódcy WLOP rozformowanie Ośrodka Szkolenia Specjalistów Ubezpieczenia Lotów. Na jego podstawie Dowódca Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, gen. dyw. pil. Jerzy Gotowała, wydał Zarządzenie Nr 073 z dnia 10 sierpnia 1994 r. nakazujące komendantowi OSSUL w terminie do 31 grudnia 1996 r. rozformować Ośrodek.

W dniu 16 grudnia 1996 r. na placu apelowym odbyła się uroczysta zbiórka, na której nastąpiło pożegnanie sztandaru OSSUL. W uroczystości uczestniczyli przedstawiciele Szefostwa Wojsk Łączności i Ubezpieczenia Lotów WLOP, władz miasta Grudziądza, delegacje zaprzyjaźnionych zakładów pracy, jednostek garnizonu Grudziądz. Licznie przybyli na ostatnie spotkanie ze sztandarem byli żołnierze zawodowi oraz pracownicy wojska.

W imieniu kadry zawodowej sztandar pożegnała delegacja w składzie: kpt. Bolesław Biernacki, st. chor. sztab. Andrzej Janowski, st. sierż. sztab. Wiesław Łapacz.

Komendant Ośrodka płk dypl. Józef Bedus osobiście pożegnał sztandar zgodnie z ceremoniałem wojskowym i przekazał pocztowi sztandarowemu w składzie: kpt. Stanisław Wyłupek – dowódca, st. chor. sztab. Jan Węglowski – asystujący, chor. sztab. Kazimierz Pająk – sztandarowy.

W dniu 17 grudnia 1996 r. delegacja żołnierzy zawodowych w składzie: ppłk Kazimierz Wychowaniak, mjr Roman Toma-

szewski, kpt. Bolesław Biernacki przekazała sztandar OSSUL do Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.

Ubezpieczenie lotów to system organizacyjno-techniczny zapewniający nieprzerwaną kontrolę samolotów i śmigłowców w czasie wykonania startów i lądowań, nawigowania w czasie lotu oraz naprowadzanie ich w rejon lotniska, lądowiska i drogowego odcinka lotniskowego (DOL) o każdej porze dnia i nocy, niezależnie od warunków atmosferycznych.

Z definicji jasno wynika, jak bardzo ważne zadanie spoczywało na wykładowcach i instruktorach szkolenia specjalistycznego. To od ich wiedzy i umiejętności dydaktycznych zależało mistrzowskie opanowanie obsługi sprzętu ubezpieczenia lotów przez elewów, a ono z kolei decydowało o bezpieczeństwie pilotów.

W skład służby ubezpieczenia lotów wchodziły urządzenia: elektroenergetyczne, radiolokacyjne i radionawigacyjne.

Zadaniem urządzeń elektroenergetycznych było świetlne oznakowanie krawędzi drogi startowej lotnisk polowych i dróg kołowania, na lotniskach polowych bez stałego oświetlenia. Ponadto na wszystkich lotniskach oświetlenie początku drogi startowej, punktu przyziemienia i strefy bezpieczeństwa w warunkach ograniczonej widzialności w dzień i w nocy oraz świetlna identyfikacja lotniska. Do urządzeń elektroenergetycznych należały: APM – samochodowe lotniskowe reflektory nawigacyjne o średnicy 90 cm., KNS – kodowo-neonowe latarnie lotniskowe, ŁUCZ – reflektory OPR, lampy OWPP, zespoły prądowórcze, zastaw ŚWIETŁUSZKA – 17 lamp bezbarwnych, 13 lamp czerwonych, pulpit sterujący.

Systemy nawigacyjne stosowane w lotnictwie służą do precyzyjnego określenia samolotu w przestrzeni, jego śledzenia podczas lotu oraz pomagają w precyzyjnym podejściu do lądowania w każdych warunkach atmosferycznych i każdej porze dnia. Wykorzystują rozchodzenie się fal radiowych i elektromagnetycznych oraz zjawisko ich odbicia od przeszkód. Do urządzeń nawigacyjnych należały: radiolatarnie prowadzące dalsza (DRL) i bliższa (BRL), radionamiernik ARP 6D przeznaczony do określenia namiaru samolotu, RSP 7 – system lądowania wg komend z ziemi, PRMG 5 – system lądowania wg przyrządów, RSBN 4N – radiolokacyjny system bliskiej nawigacji.

Ponad 36 letni okres wytężonego wysiłku dydaktyczno-wychowawczego można najkrócej ocenić przez pryzmat liczb wyszkolonych specjalistów ubezpieczenia lotów.

Lp.	Nazwa szkolenia	Liczba absolwentów
1.	Młodzi specjaliści UL.	46284
2.	Przeszkolenie specjalistyczne kadry	147
3.	Podoficerska Szkoła Zawodowa	126
4.	Przeszkolenie kadetów SCH.	17
5.	Szkoła Podoficerów Służby Zasadniczej	2639
6.	Żołnierze kandydaci na d-ców drużyn pododdziałów UL	580
7.	Żołnierze kandydaci na d-ców drużyn pododdziałów ochrony	135
8.	Przeszkolenie libijskich studentów WOSL	10
Razem		49938

Ci wyszkoleni specjaliści ubezpieczenia lotów, zabezpieczający działania bojowe w pułkach lotniczych, to wymierny wkład Ośrodka w system umacniania obronności kraju.

Ośrodek był jedyną jednostką w Polsce przygotowującym specjalistów w zakresie ubezpieczenia lotów dla wszystkich jednostek lotniczych poszczególnych rodzajów wojsk (WL, WOPK, MW, Wojsk Lądowych).

Jan Pachulski

LOTNICZE PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE

SZKOLENIE „LOTNICZE PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE”

W WYCZYNOWYM OŚRODKU SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO W LISICH KĄTACH

I AEROKLUBIE GRUDZIĄDZKIM W LATACH 1960 - 1986

Szkolenie LPW pierwszego stopnia odbywało się na szybowcach i trwało 6 tygodni, w tym 2 tygodnie szkolenie teoretyczne i 4 tygodnie szkolenie praktyczne za wyciągarką. Wykłady teoretyczne prowadzone przez instruktorów Aeroklubu Grudziądzkiego obejmowały: aerodynamikę, meteorologię, budowę szybowców, prawo lotnicze, przepisy lotnicze, mechanikę lotów, wykonywanie lotów przy starcie za wyciągarką, urządzenia startowe, szkolenie spadochronowe, historia lotnictwa. Po wykładach kursanci zdawali wewnętrzny egzamin z powyższych przedmiotów (KWT – kontrola wiedzy teoretycznej), który dopuszczał do szkolenia praktycznego.

Kurs szybowcowy praktyczny odbywał się na szybowcach dwumiejscowych przy użyciu startu za wyciągarką zgodnie z obowiązującym programem szkolenia szybowcowego Aeroklubu Polskiego zatwierdzonego przez Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego. Wykorzystywano szybowce rodzimej produkcji z Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych w Bielsku Białej. W końcówce lat 50-tych i 60-tych był to szybowiec SZD-10 Czapla – górnopłat zastrzałowy o konstrukcji drewnianej, 16 metrów rozpiętości, masie startowej 435 kg i doskonałości 17,1 (zdolność do efektywnej zamiany wysokości na odległość – stosunek współczynnika siły nośnej C_x do współczynnika siły oporu C_z – inaczej doskonałość wskazuje odległość jaką przeleci szybowiec z wysokości 1 km – w tym przypadku 17 km i 100 metrów). Po szkoleniu na Czapli piloci przesiadali się na szybowiec jednomiejscowy typu SZD-15 Sroka – konstrukcji drewnianej, 14,5 metra rozpiętości, masie startowej 270 kg i doskonałości 19. W latach 80-tych (do dzisiaj) wykorzystywano do szkolenia szybowiec Bocian SZD-9 i SZD-9 bis – średniopłat konstrukcji drewnianej, 17,8-18,1 metrów rozpiętości, masie startowej 500-540 kg i doskonałości 26. W przypadku ukończenia szkolenia na szybowcu Bocian, pierwszym szybowcem jednomiejscowym dla pilota był SZD-30 Pirat – konstrukcji drewnianej, 15 metrów rozpiętości, masie startowej 370 kg i doskonałości 31,2. Należy tu wytłumaczyć dlaczego pierwsze szybowce jednomiejscowe były przypisane w zależności na jakim szybowcu dwumiejscowym uczeń pilot się szkolił. Chodziło o stopniowanie trudności szkolenia i wybierano jednomiejscowe na zasadzie podobieństwa w technice pilotażu z dwumiejscowymi.



Szkolenie LPW I na dwumiejscowym szybowcu SZD-9 Bocian

W latach 1950-1987 szkolenie LPW I stopnia (szybowcowe), ukończyło 182 pilotów. Dodatkowo szkolenia podchorążych Oficerskiej Szkoły Lotniczej ukończyło 94 pilotów – nie były to szkolenia LPW tylko loty doskonalące i do uzyskania dodatkowych uprawnień. Loty treningowe na szybowcach wykonywali młodszy oficerowie Wojska Polskiego w liczbie 120 osób. Łącznie szkolono 396 pilotów szybowcowych związanych z przysposobieniem wojskowym. Szkolenia po roku 1987



Kursanci LPW i przed budynkiem Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach (1968 r.)



Transport szybowca na i ze startu odbywał się ręcznie



Barograf w ówczesnych czasach był niezbędny



Przygotowanie spadochronu przed lotem



Samoloty CSS-13 do szkolenia LPW II przygotowane do następnego dnia lotów na stojankach w Lisich Kątach



Samoloty CSS-13 do szkolenia LPW II w roku 1961 przy drodze do hangaru szybowcowego w Lisich Kątach



Odprawy przed lotem to obowiązkowy element szkolenia

odbywały się w zmienionej formule. Nie organizowano jednolitych grup LPW tylko łączono z zaplanowanymi szkoleniami pilotów Aeroklubu Grudziądzkiego „Wyczynowego Ośrodka Szkolenia Szybowcowego”.

Szkolenie LPW II stopnia samolotowe odbywało się głównie na samolotach CSS 13 na lotnisku w Lisich Kątach i Grudziądzu. Na szkolenie przydzielono dodatkowe samoloty łącznie 21 egzemplarzy CSS 13. Samoloty hangarowano i kotwiczono na lotnisku w Lisich Kątach, gdzie znajdowało

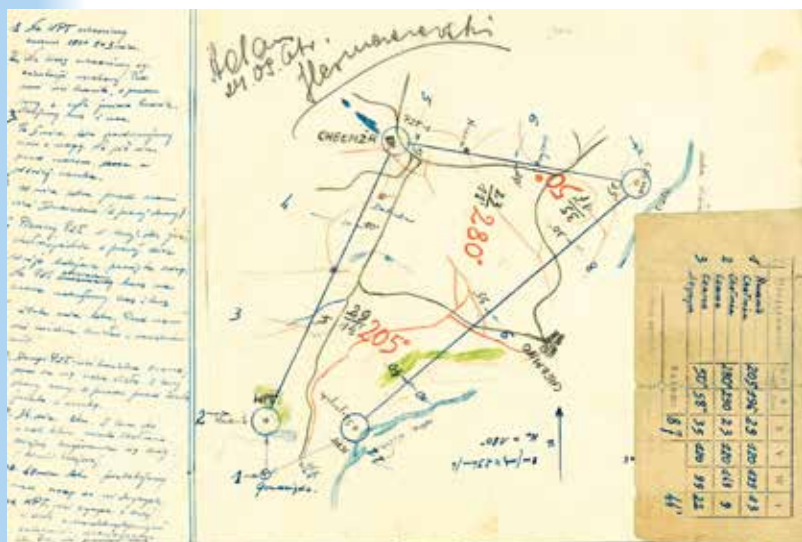
się zaplecze techniczne, warsztaty i personel, który wykonywał przeglądy techniczne, usuwanie usterek i tankowanie samolotów. Jak wyglądała organizacja dnia lotnego? Godzina 7:30 przygotowanie samolotów przeglądy przedlotowe i wyloty w grupach 3 samoloty na lotnisko w Grudziądzu. Loty szkolne odbywały się od godziny 8:00. Na lotnisku rozłożone były 2 pasy oddzielone pasem neutralnym o szerokości 50-70 metrów. Na pasie neutralnym wyznaczony był kwadrat w którym przebywali kierownik lotów, instruktorzy, piloci a w jego przedłużeniu stojanki dla samolotów. Po prawej pasa neutralnego wyznaczony był pas lądowa-



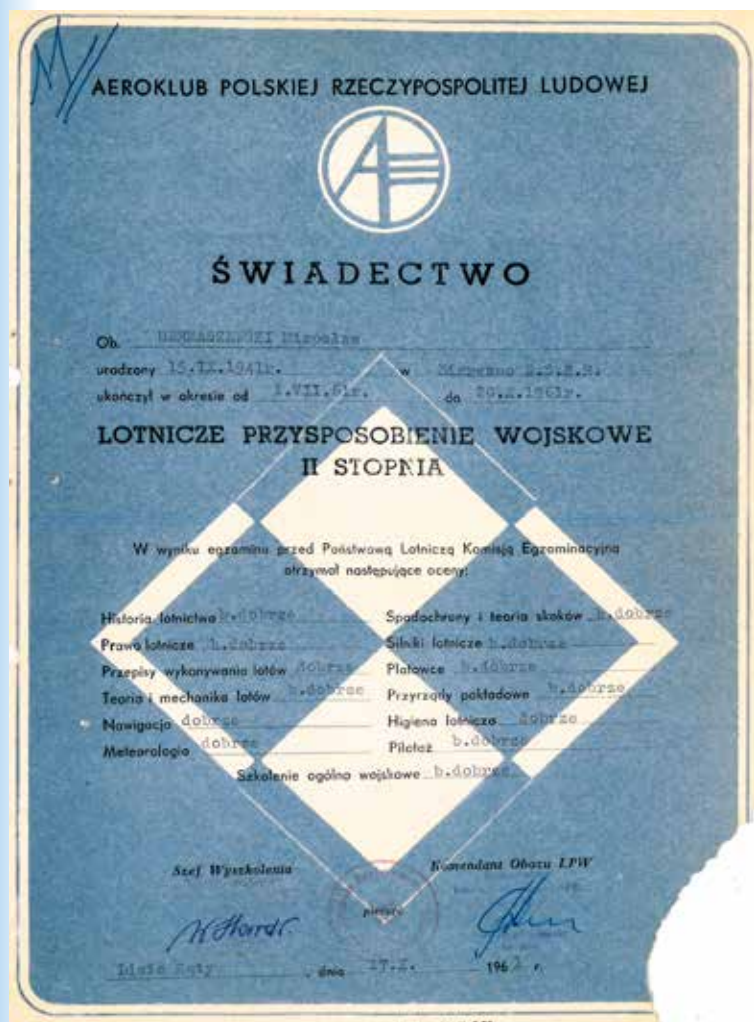
Mirosław Hermaszewski (w pilotce) w oczekiwaniu na start



Mirosław Hermaszewski (stojący po lewej) na lotnisku w Grudziądzu



Mapa własnoręcznie wykonana przez Mirosława Hermaszewskiego przed pierwszym samodzielnym lotem



nia, a po lewej pas startów. Po lotach instruktorzy prowadzili odprawy z uczniami pilotami. Następnie kierownik lotów zarządzał odlot na lotnisko bazowe Lisie Kąty w grupach po 3 samoloty. Pozostali byli przewożeni samochodem. Na lotnisku bazowym służby techniczne wykonywały przeglądy i tankowanie samolotów, po czym instruktorzy odstawiali samoloty na stojanki. Następnie kotwiczono i zakładano pokrowce na samoloty. Po obiedzie kierownik przeprowadzał odprawę po lotach, omawiał dzień następny i postawione zadania lotne do wykonania. Następnie był czas wolny, odpoczynek i popołudniowe teoretyczne szkolenia doskonalące. Kolacja i cisza nocna od 22:00. Tak w skrócie wyglądał typowy dzień Lotniczego Przeprosobienia Wojskowego. W podanym okresie tj. od 1950-1986 roku szkolenie LPW II stopnia (samolotowe), ukończyło 112 pilotów w tym Mirosław Hermaszewski w 1961 roku. (pierwszy polski kosmonauta w 27.06.1978 r, późniejszy komendant WOSL w Dęblinie) W następnych latach szkolenia były traktowane (tak jak w przypadku szkoleń szybowcowych LPW), jako odrębna działalność w współpracy z organami Obrony Terytorialnej Kraju. Były to planowe treningi pilotów zaliczanych do tej grupy, jak również udział w ćwiczeniach organizowanych przez Sztab Wojskowy. Pod koniec lat 90-tych zostaje powołana w Aeroklubie Grudziądzkim Lotnicza Formacja Obrony Cywilnej wchodząca w skład Sztabu Obrony w Ciechanowie. Komendantem LFOC w Grudziądzu zostaje szef wyszkolenia Aeroklubu Grudziądzkiego instr. pil. Andrzej Ogonowski, zastępca komendanta szef techniczny AG pil. Zbigniew Kościński i piloci LFOC AG – Krzysztof Piątkowski, Dariusz Dembek, Jan Majewski, Henryk Markiewicz. Do głównych zadań formacji należały między innymi loty patrolowe, zrzućy ulotek z informacjami o niebezpieczeństwie, patrol powodziowe, loty ze specjalnym wyposażeniem w celu wykrycia skażeń i promieniowania oraz inne zadania zlecone przez Sztab Główny w Ciechanowie.

Na lotnisku w Lisich Kątach odbywały się również szkolenia spadochronowe. Każdy pilot samolotowy i szybowcowy przed samodzielnym wylotem obowiązkowo musiał przejść takie szkolenie i wykonać jeden skok (tzw. ratowniczy). W 1957 roku podstawowe szkolenie w skokach spadochronowych ukończyło 160 skoczków.

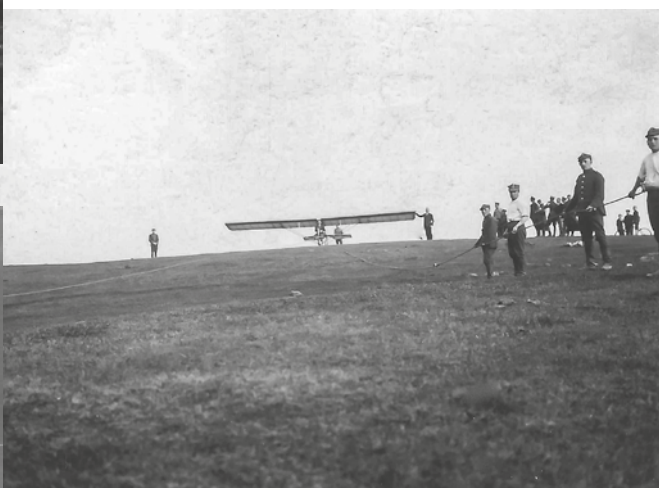
W latach 1950-1987 w szkole szybowcowej na zawodach, na szkoleniu szybowcowym, samolotowym i spadochronowym przebywało ogółem 7394 pilotów i skoczków. W tym okresie ustanowiono 25 rekordów Polski i 15 rekordów świata. Nadano 3451 uprawnień szybowcowych i 720 samolotowych. Ogólny nalot szybowcowy to 113711 godzin, samolotowy – 38038 godzin. Przeleciane kilometry ogółem 1711805 km. Ilość wykonanych startów szybowcami – 118130. Łącznie w podanym okresie wyszkolono 508 pilotów LPW I i LPW II,.

W artykule wykorzystano notatkę wewnętrzną archiwum Aeroklubu Grudziądzkiego, nieznanego autorstwa i sprawozdanie z działalności szefa wyszkolenia Aeroklubu Grudziądzkiego Wyczynowego Ośrodka Szkolenia Szybowcowego w Lisich Kątach instr. pil. Walentego Hardta.

Zbigniew Kościński

KOŁO SZYBOWCOWE LOPP

ZDJĘCIA Z ARCHIWUM TADEUSZA RUCIŃSKIEGO – ROK 1936



LOTNICZE PRZYSPOBNIENIE WOJSKOWE

ZDJĘCIA Z ARCHIWUM TADEUSZA RUCIŃSKIEGO – ROK 1962



JAROSŁAW JASTRZĘBSKI, JACEK JASTRZĘBSKI

Należę do grupy szczęśliwców, którzy spełnili swoje marzenie z dzieciństwa. Od kiedy pamiętam, zawsze chciałem być pilotem i udało mi się zrealizować moje marzenie. Świat mi sprzyjał – mieszkaliśmy z rodzicami i młodszym bratem Jackiem w pobliżu Aeroklubu Grudziądzkiego, więc szybowce i samoloty towarzyszyły nam od zawsze. Mój stryj – Mieczysław Jastrzębski, również rozpoczynał swoją lotniczą drogę w Aeroklubie Grudziądzkim. W wieku 14 lat rozpoczął szkolenie szybowcowe namówiony przez nauczyciela fizyki Pana Szachnitowskiego. Jak wspominał, brał udział w budowie baraków na lotnisku, a pierwszy lot samodzielny wykonał na szybowcu ABC. Przez 3 lata wylatał 100 godzin co na tamte czasy było bardzo dobrym wynikiem. W 1959 roku ukończył 2 Liceum Ogólnokształcące, a następnie przeszedł do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Radomiu. Służbę w lotnictwie zakończył jako Dowódca Lotnictwa Marynarki Wojennej w Gdyni.

Z bratem Jackiem ukończyliśmy szkołę podstawową nr 8. W tamtym czasie widziałem szansę na realizację swoich marzeń o lataniu w Liceum Lotniczym. Pomyślnie zdałem egzaminy i w 1986 roku zostałem uczniem Liceum Lotniczego! W następnym sezonie, po zakończeniu szkolenia, rozpocząłem podstawowe szkolenie szybowcowe i oczywiście, trafiłem do naszego Aeroklubu. Naszą Instruktorką była nieoceniona i cierpliwa Pani Róża Sokołowska. Szkolenie szybowcowe tzw. „podstawówka” odbywało się za samolotem, dopiero po jego zakończeniu miałem okazję przeszkolić się na start za wyciągarką. W kolejnych latach uczestniczyłem w kursie wyciągarkowych i dzięki temu mogłem w następnym sezonie odpracować część latania szybowcowego. Niestety rozpoczęcie studiów w WOSL zakończyło moją przygodę z szybowcami.

W tym czasie mój młodszy brat Jacek również rozpoczął szkolenie szybowcowe w naszym Aeroklubie, a po ukończeniu Technikum Elektrycznego studia w WSOSP.

Po zakończeniu studiów rozpocząłem służbę w 1 Dywizjonie Lotnictwa Marynarki Wojennej w Gdyni na samolotach MiG-21. W tym czasie rozpocząłem przygodę z paralotniarstwem, było to ciekawe zestawienie latając w tym samym czasie na MiGach i paralotniach. Wykonywałem loty na „ołówkach” do czasu zakończenia ich eksploatacji w 2002 roku. Następnie mając do wyboru zmianę miejsca zamieszkania i dalsze latanie na samolotach odrzutowych lub samoloty transportowe dalszą służbę kontynuowałem latając w 28 Eskadrze Marynarki Wojennej na samolotach M-28. Dało mi to okazję do uczestniczenia w wielu „Akcjach Serce” – transporcie organów do przeszczepu, z czego jesteśmy wraz z wszystkimi uczestnikami bardzo dumni.

Jacek po zakończeniu studiów w WOSL rozpoczął służbę w Malborku w 41 eskadrze lotnictwa taktycznego (41 ELT) również na samolotach MiG-21, a następnie po zakończeniu ich lotniczego życia, na MiG-29 w 22 Bazie Lotnictwa Taktycznego. Podczas służby uczestniczył w Baltic Air Policing na Litwie w 2008 i 2012 roku.

Pomimo służby w lotnictwie wojskowym nie utraciliśmy kontaktu z cywilną częścią lotnictwa i utrzymaliśmy posiadane przez nas cywilne zawodowe licencje samolotowe.

W 2018 roku po przejściu na emeryturę rozpocząłem pracę jako instruktor i Kierownik Szkolenia w ATO Adriana Aviation. Po dwóch latach dołączył do mnie Jacek, który pracuje jako instruktor i Kierownik ds. Bezpieczeństwa. Lotnictwo mamy w genach, nasze dzieci również są związane z lataniem. Moja



Mieczysław Jastrzębski za sterami – Dowódca Lotnictwa Marynarki Wojennej (1990 r.)



Grupa szkoleniowa Jarka Jastrzębskiego w WOSL w Dęblinie – rok 1993



Jacek Jastrzębski przy MiG-29 na lotnisku Malborku w 22 BLT

córka Ewa ukończyła szkolenie szybowcowe w Aeroklubie Nadwiślańskim – wybór ośrodka nie powinien być dla nikogo zaskoczeniem. Córka Jacka – Olga, pracuje jako praktykant Kontroler na Wieży w Gdańsku.

Szkolenie lotnicze w Aeroklubie dało nam podstawy wiedzy lotniczej i nauczyło szacunku do Lotnictwa. Ten temat powraca niejednokrotnie podczas naszych spotkań rodzinnych.



Gdynia Babie Doły – wymiana eskadr z lotnictwem Marynarki Wojennej Niemiec – 1998 r. (na pierwszym planie Jarek Jastrzębski)



Marta i Ewa, córki Jarka Jastrzębskiego – pożegnanie MIG-21, 2002 r.



Jarek Jastrzębski przy Tornado (1996 r.)



Jacek Jastrzębski za sterami MIG-29



Grecja – Jarek Jastrzębski na akcji gaszenia pożarów



Zakończenie służby wojskowej Jarka Jastrzębskiego



Zdjęcie które wykonał Jarek Jastrzębski z kabiny M-28



Jarek Jastrzębski jako instruktor za sterami M-28

Nalot Jarka Jastrzębskiego:
ogółem 6500 h, z tego MiG-21
600 h, PZL M-28 3500 h, General
Aviation 3000 h, paralotnie 2500 h,
jako instruktor 4000 h

Nalot Jacka Jastrzębskiego:
ogółem 3500 h, z tego MiG-21
i MiG-29 1800 h, General Aviation
1200 h, jako instruktor 1500 h

Jarosław Jastrzębski, kmr ppor.
43 Baza Lotnictwa Marynarki
wojennej
Szef Szkolenia szkoły lotniczej
Adriana Aviation w Watorowie

Jacek Jastrzębski, ppłk
22 Baza Lotnictwa Taktycznego
Kierownik ds. Bezpieczeństwa
Lotniczego szkoły lotniczej
Adriana Aviation w Watorowie





ISSN 2719-8553

(8/9) **2024**

Grudziądzkie Wiadomości Lotnicze



NOWY PRODUKT
NOWY SMAK

WWW.CAFESATI.COM.PL



dark choco

OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE IM. SZCZEPANA GRZESZCZYKA - LISIE KĄTY 2024

Jak co roku, Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka organizowane są w Lisich Kątach w pełni lata – na przełomie lipca i sierpnia. Edycja 2024 wypadła w dniach 2-10 sierpnia. Ze względu na ilość zawodników, zostali oni podzieleni na trzy klasy. Ci którzy przyjechali na szybowcach klasy klub rywalizowali w klasie klub A Gold i klub A Silver. Trzecią klasą byli zawodnicy startujący na szybowcach o niższych osiągnięciach, tradycyjnie nazywani klasą klub B.

Organizacją zadań dla zawodników zajął się młody ale utalentowany szybownik – Jakub Kaczorowski, który debiutował w tej roli. Już w sobotę 3 sierpnia mógł przetestować umiejętności startujących zawodników oraz swoje doświadczenie. Kuba odpowiedzialnie podszedł do wyznaczania trasy i wypuścił zawodników na szybką trasę z obszarami nawrotu, z której już po 15:00 na lotnisko wracały pierwsze szybowce. Piloci trafiali na wysokie podstawy, 1500, 1600, a nawet 1900m. W górę ciągnęły ich zaś mocne kominy, rwące nawet do 4 m/s. Trasa wiodła nad malowniczymi Borami Tucholskimi i choć niebo potrafiło tu i chociaż zdarzały się trudniejsze sytuacje, generalnie przeloty były szybkie i przyjemne. Szczególnie efektowne były powroty z trzeciej strefy, która wypuściła zawodników do lotniska prosto po mocnych szlakach.

Kolejnego dnia, w niedzielę, pogoda była trudniejsza ale ponownie udało się rozegrać konkurencję. Tak ten dzień wspomina jeden z zawodników, reprezentant Aeroklubu Nadwiślańskiego, Andrzej Ogonowski: „Kuba wczoraj dobrze wyczytał pogodę i postawił na wczesne starty z powodu zagrożenia podchodzącymi chmurami deszczowymi w drugiej połowie dnia. Większość zawodników zrozumiała sugestię i odeszła na trasy szybko. Pogoda była mocna ale trudna, chmury nosiły mocno, choć nieregularnie. Łatwo było spaść nisko – co bardzo mogło związać ręce. Lecieliśmy asekuracyjnie, staraliśmy się nie schodzić poniżej 900 metrów i posuwaliśmy się do przodu. O czternastej byliśmy już na dolocie, gdzie czasami o tej godzinie dopiero odchodzi się na trasę.”

Pogarszająca się pogoda nie pozwoliła na podniebne rozgrywki kolejnego dnia. Zawodnicy wykorzystali dzień przerwy na niezbędne poprawki techniczne przy swoim sprzęcie, lub po prostu skorzystali z czasu wolnego by poznać okolicę, którą znają zazwyczaj tylko patrząc na nią z góry. Dopiero we wtorek, 6 sierpnia, udało się ponownie ruszyć do ścigania.

Jednak i tego dnia pogoda nie wyglądała wcale zachęcająco – przynajmniej na początku. Niskie chmury nie przekraczały 850 metrów wysokości, ponadto rozlewały się górą, tworząc pogrążone w cieniu obszary, które zupełnym przypadkiem zawsze najchętniej rozwijały się nad strefą wyczepienia. Ponieważ hole się przeciągały a szybowce spadały z termiki, odwołano kluby B, pozostawiając w powietrzu Goldy i Silvery. Jednak gdy ruszył wyścig, jak to często bywa, okazało się, że nie takie podstawy straszne, jak je zgłaszają, i nad Borami rozpoczęło się klasyczne ściganie. Najlepsi zawodnicy w obu klasach ponownie przekroczyli prędkości 100 km/h, ponadto nikt nie wylądował w polu.

Kolejny dzień ścigania, 7 sierpnia, zapowiadał się dokładnie jak poprzedni. Chmur początkowo było dużo, ale sunęły nisko po ziemi. Sonda zderzenie z podstawami zaliczyła na wysokości 700 metrów i cierpliwie czekała na ich podniesienie. Ponieważ jednak tym razem cumulusy pracowały dobrze i napawały optymizmem, już po zgłoszeniu podstaw chmur na 900 metrach zarządzono starty ziemne. Przed zawodnikami pojawił się jednak dylemat - trasa była dłuższa niż poprzednie zadania, więc



Michał Łagosz otwiera zawody, po lewej kierownik sportowy Jakub Kaczorowski, w środku Zbigniew Meller – sędzia zawodów



Kierownik startu – Bartosz Staszak



Krzysztof Pionkowski za sterem Cobry 15



Kinga Tchorz w szybowcu Bravo na dolocie



Andrzej Ogonowski na dolocie



Szybownicy Aeroklubu Nadwiślańskiego Andrzej Ogonowski i Dariusz Dembek



Ciekawy sposób na obserwację szybowców w kominie (Marta Babacz, Kinga Tchorz i Tomasz Hornik w lusterku wstecznym na tablicy przyrządów)



Michał Izdebski w dobrym nastroju przed zajęciem miejsca w kabinie



Kinga Tchorz w oczekiwaniu na start



Przygotowania stawki zawodników



Wiekowa Foka 5 radzi sobie na dolocie (pilot Marcin Ciepliński z Aeroklubu Stalowowolskiego)



Szybowiec LS 3 A (pilot Paweł Baharycz z Aeroklubu Krakowskiego)



Holownicy jak zwykle zapracowani



Zespół aeroklubu Poznańskiego, w środku Zbigniew Meller



Monika Celmer, dyrektor Aeroklubu Nadwiślańskiego dziękuje organizatorom zawodów



Niezawodna obsługa zawodów pod dyktando Pani Moniki Celmer



Do zobaczenia!



Prezes Lotniczego Grudziądza Zbyszek Kościński wręcza nagrodę Stanisławowi Wujczakowi



1 Piotr Pieniążek, 2 Rafał Siankowski, 3 Stanisław Wujczak



1 Judyta Czyż, 2 Kinga Tchorz, 3 Antoni Zawirski



1 Krzysztof Pionkowski, 2 Aleksander Demianowski, 3 Marcin Ciepliński

Orzeł przedni, takie widoki w okolicy Lisich Kątów mogą napotkać szybownicy, zdjęcie z szybowca Marty Babacz



nie było co czekać z odejściem. Z drugiej strony póki co pogoda wciąż się poprawiała. Kluby

B i kluby A Silver miały różne pomysły na to - przez co czasy odejścia pierwszych i ostatnich były różne od siebie o około pół godziny, natomiast w klasie Gold pomiędzy pierwszym a ostatnim odchodzącym było tylko 8 minut. Bardziej cyniczni obserwatorzy zawodów mogliby stwierdzić, że gdy jeden z bardziej doświadczonych zawodników postanowił odejść na trasę, to wszyscy po prostu polecili za nim. My jednak wiemy, że chodziło przecież o to by, jak najszybciej móc poczuć na skrzydłach moc Borów Tucholskich i cieszyć oczy ich malowniczymi jeziorami, skrytymi w lasach niczym diamentowe ozdoby wszyte w ciemnozieloną tkaninę.

Po kilku dniach latania pogoda ponownie postanowiła pokazać, że ona trzyma asa w rękawie w naszym sporcie. 8 sierpnia musiał być dniem nielotnym, natomiast okno pogodowe kolejnego dnia, 9 sierpnia również nie wyglądało najlepiej. Po południu miał przechodzić front, który zgodnie z prognozami pogody miał zakryć całą okolicę welonem cienia i deszczu. Kierownik sportowy Kuba jednak odważył się wysłać zawodników na trasę i okazało się to dobrym pomysłem. Chociaż wielu z nich zakończyło tego dnia zmagania w terenie przygodnym, a w klasie Klub B zwyczajowo latającej najsłabszymi szybowcami zaledwie 4 osoby dały radę pokonać trasę, to jednak część zawodników mogła wykazać się prawdziwym kunsztem i oblecieć trasę.

Ostatni dzień zawodów również zaowocował rozegraną konkurencją. Tym razem pogoda była lepsza, a zadania krótsze niż w poprzednich dniach. Dzięki temu zawodnicy mogli ścigać się na trasie bez większego stresu o to, że nie dolecą do mety. Jak zwykle bywa w zawodach szybowcowych, sprawdziła się zasada, że zawodnik jest tak dobry jak jego najsłabszy lot. W każdej klasie zwyciężyli piloci, którzy mieli najmniejszą ilość potknięć i słabych wyników, a niekoniecznie Ci którzy mieli pojedyncze perfekcyjne loty.

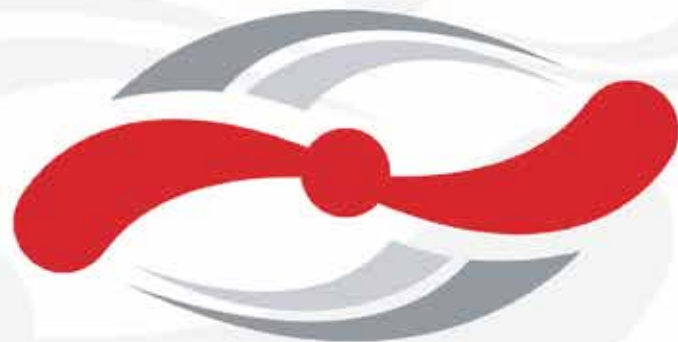
W klasie Klub Gold zwyciężył Piotr Pieniążek wyprzedzając drugiego Rafała Siankowskiego i trzeciego Stanisława Wujczaka. W klasie Klub Silver wspaniałym lataniem popisały się dziewczyny – zwyciężyła Judyta Czyż, przed reprezentującą Aeroklub Nadwiślański Kingą Tchorz. Trzecie miejsce zajął będący jeszcze juniorem Antoni Zawirski. W klasie Klub B honor gospodarzy obronił Krzysztof Pionkowski z Aeroklubu Nadwiślańskiego, który pokonał drugiego Aleksandra Demianowskiego i Marcina Cieplińskiego. Zawody były udane, a co najważniejsze rozegrano je bezpiecznie. Jakub Kaczorowski dobrze sprawdził się w roli kierownika sportowego, mimo tego, że był to jego debiut w tej roli. Aeroklub Nadwiślański pragnie podziękować wszystkim sportowcom za piękne latanie i zaprasza na kolejną edycję zawodów w 2025.



Artur Łończuk



Zdjęcia: Marta Babacz



gyro-tech

GYRO-TECH INNOVATION IN AVIATION SP. Z O. O

ROGÓŻNO 16C
86-318 ROGÓŻNO
POLAND



Dośkonłość przy każdym obrocie!

Gyro-Tech dostarcza produkty spełniające najwyższe standardy dla śmigłowców, wiatrakowców i ultralekkich samolotów!



WCELOWAĆ W LĄD, JAK NAJDALEJ CZYLI 67. ZAWODY O PUCHAR GORDONA BENNETTA

Poniżej zamieszczamy relację Ewy Daszewskiej z 67. zawodów o Puchar Gordona Bennetta, które odbyły się w Münster w Niemczech w 2024 roku. Dlaczego relacja z tej właśnie imprezy w naszych lokalnych przecież Grudziądzkich Wiadomościach Lotniczych? Powodów jest kilka i postaramy się je nieco przybliżyć.

Stali czytelnicy naszego wydawnictwa wiedzą, że balony gazowe związane są od dawna z Grudziądzem. Pojawiały się one już czasach niemieckich. Balony „Courbier” i „Graudenz”, o których informacje możemy znaleźć w Grudziądzkich Wiadomościach Lotniczych nr 1/2021 lub na naszej stronie internetowej w postaci elektronicznej: (<https://lotniczygrudziadz.pl/2.pdf>).

To nie koniec grudziądzkich związków z baloniarstwem gazowym. W Grudziądzkich Zakładach Przemysłu Gumowego GZPGum STOMIL produkowane były tkaniny i elementy polskich balonów gazowych również w czasach powojennych. Wspominamy o tym w albumie wydanym okazji 100-lecia polskiego lotnictwa w Grudziądzu.

Kolejny powód, może najważniejszy, to nasze wielkie marzenie! Jako entuzjaści lotnictwa i lotnicy w tym oczywiście baloniarze, pilnie śledzimy rozwój tej dziedziny sportu w Polsce i na świecie. Od pewnego czasu jawi się w naszych głowach idea zakupu balonu gazowego „GRUDZIĄDZ”, na którym polscy piloci mogliby startować w kolejnych edycjach zawodów o Puchar Gordona Bennetta. Obecnie w Polsce jest zaledwie jeden gazowy balon sportowy. W okresie międzywojennym było ich kilkanaście i z dumą nosiły nazwy różnych miast polskich. Teraz gazowy balon „GRUDZIĄDZ” byłby pierwszym „miejskim” aerostatem w kraju po wielu latach przerwy i mógłby ponownie dumnie reprezentować grudziądzkie lotnictwo oraz miasto Grudziądz na całym świecie!

Położone w północnej części landu Nadrenia Północna-Westfalia w Niemczech, Münster, spokojne miasto uniwersyteckie, w którym przeważa komunikacja rowerami, na trzy dni zamieniło się w miasteczko balonów.

Münster otrzymało wiele tytułów i nagród, i uznane zostało za najbardziej przyjazne do życia miasto świata. To rowerowa stolica Niemiec. Całe miasto otaczają ścieżki piesze i rowerowe, łącząc centrum miasta z Jeziorem Aasee i kanałem.

Architektura miasta odnowiona jest w średniowiecznym klimacie, z zachowaniem harmonii i umiaru. Nie ma tam krzykliwych reklam, a każde miejsce oznaczone jest złotym napisem. Wiele zabytków przyciąga turystów, szczególnie ratusz, słynący z podpisania historycznego traktatu, kończącego wojnę trzydziestoletnią i liczne kościoły z Katedrą św. Pawła na czele – dziełem architektury późnoromańskiej i gotyckiej. Mnie najbardziej urzekł gotycki Kościół św. Lamberta. Choć jest świadectwem okrutnej walki z innowiercami, ma też nową historię. Na wieży od września 2022 roku jako projekt tymczasowy wisi „Drabina do Nieba”, wewnątrz kościoła jest podobna instalacja – obie świecą ciepłym, pomarańczowym światłem (ta na zewnątrz tylko po zmroku). To magiczne połączenie starego i nowego świata. Autorką drabiny jest artystka Billi Thanner. Drabina symbolizuje sen Jakuba z Księgi Rodzaju o schodach do nieba. Jakże pasuje ta idea do lotu balonem.

Balonowe tradycje

W Münster corocznie odbywają się huczne karnawały i zawody balonowe, które ściągają wielu turystów. Podobnie jak w odległym o 1000 km Lublinie, jednym z jego miast partnerskich.

Za najpiękniejsze miejsce w Münster uważany jest barokowy budynek administracyjny Westfalskiego Uniwersytetu Wilhelma (dawniej pałac biskupi) otoczony parkiem z ogrodem botanicznym. Plac przed nim we wrześniu 2024 zyskał dodatkowo niezwykłą oprawę.

W dniach 12-15 września 2024 odbyła się tu kolejna, 67. już edycja Mistrzostw Świata FAI balonów gazowych na długim dystansie, czyli Puchar Gordona Bennetta – najstarszych (od 1906 r.) i najbardziej prestiżowych zawodów lotniczych. Uczestnicy zawodów walczą o pokonanie balonami gazowymi bez lądowania jak największej odległości w linii prostej od startu do lądowania; nie mogą lądować w wodzie.



Schlossplatz Münster fot. Ewa Daszewska

Warunkiem dopuszczenia do udziału w Pucharze Gordona Bennetta jest pojemność powłoki balonu: $1000 \text{ m}^3 \pm 5\%$. Obecnie lata się na wodorze. Hel jest zbyt drogi, 1 m^3 helu kosztuje wielokrotnie więcej niż wodoru.

Nie ma określonych wymagań w odniesieniu do kosza balonu. Spotyka się różne konstrukcje z nietypowych materiałów.

W Pucharze Gordona Bennetta bierze udział najwięcej balonów typu Wörner.

Francuzi natomiast startują na balonach własnej konstrukcji, własnej produkcji, wzorowane na balonach starego typu, ale



Gotowi do walki fot. Ewa Daszewska

bardzo lekkich. Obecnie częściej spotyka się balony bezsieciovowe, trochę lżejsze od sieciowych, w kolorze białym. Kolorowy balon szybciej nagrzewa się od słońca, co negatywnie wpływa na mechanikę lotu – balon jest mniej stabilny, co wiąże się z utratą w czasie lotu kilku worków balastu. Białą balon jest bardziej stabilny, odbija światło, więc nie nagrzewa się za bardzo, z kolei nocą nie wychładza się nadmiernie.

Kolej na Niemcy

65. zawody Pucharu Gordona Bennetta w St. Gallen w Szwajcarii w 2022 roku wygrała załoga z Niemiec w składzie: Wilhelm Eimers (72 lata) i Benjamin Eimers, która wylądowała w Zarewo w Bułgarii, na wybrzeżu Morza Czarnego, osiągając wynik 1572,36 km po ponad 60 godzin lotu. Dlatego organizacja tego rocznych zawodów przypadła Niemcom.

Wilhelm Eimers wziął udział w 31 zawodach, a wygrał w 5, zdobył 17 medali. W 2022 roku wystartował po raz drugi z synem Benjaminem, który w zawodach o Puchar Gordona Bennetta startował po raz siódmy. Razem zajęli drugie miejsce w rankingu pilotów balonów gazowych za wynik 2587,21 km, osiągnięty w Wilmington po starcie w 66. edycji z Albuquerque w USA w 2023 roku.

Benjamin „Benni” Eimers w wieku 38 lat otrzymał najwyższe wyróżnienie w swoim sportowym życiu – został wyróżniony Dyplomem FAI Montgolfier 2022 za najlepsze wyniki sportowe w lataniu balonem gazowym. Wilhelm Eimers otrzymał taki dyplom w 1994 r. za wyniki w 1993 r. Był nauczycielem, wyszkolił również wielu polskich pilotów. To człowiek legenda, wzór do naśladowania, chętnie służący radą i pomocą innym pilotom.

W organizację 65. edycji zawodów zaangażowała się czynnie cała rodzina Eimersów: Wilhelm Eimers i Benjamin Eimers wystartowali jako GER-1 balonem D-OTLI, Sebastian Eimers – Dyrektor wykonawczy – w zaplanowanie całego wydarzenia, Fritz Eimers – w mediach społecznościowych.

Udział Polaków

Polacy uczestniczyli w 34 edycjach Pucharu Gordona Bennetta, w 6 zwyciężyli (<http://alldit.pl/2023/09/puchar-gordona-bennetta-udzial-polakow/> – opis po 33 edycjach).

W Münster wystartowały dwie polskie załogi:

POL-1: Jacek Bogdański z POL-1 (zwycięzca z 2018 roku razem z Mateuszem Rękasem) od dwóch lat startuje w gazowych



POL-1 z załogą naziemną – Bartosz Nowakowski, Jacek Bogdański, Przemysław Mościcki, Piotr Lubaczewski fot. Ewa Daszewska



POL-2 z załogą naziemną i meteo, od l. Jarosław Cieślak, Frank Zwanzig, Andrzej Olszewski, Jens Oehmichen, Artur Kolańczyk, Michał Parkitny, Detlef Stremke fot. Ewa Daszewska

zawodach z Przemysławem Mościckim.

POL-2: Andrzej Olszewski i Jarosław Cieślak – startujący razem po raz trzeci.

Polak wystartował też w australijskich barwach. W załodze AUS-1 copilotem Kiffa Soundersa był nasz rodak Dariusz Brzozowski.

Podniosły start

W czwartek 12 września od rana zjeżdżali do Münster uczestnicy. Zarejestrowano 21 2-osobowych składów pilotów z 11 krajów.

Przed pałacem na Schlossplatz Münster członkowie załóg odważali piasek do worków, dodając do niego sól, by zapobiec zamarzaniu w niskich temperaturach na dużych wysokościach, a po deszczu niestety trochę był wilgotny.

Jednak dalsza realizacja założonego programu zależała od pogody. Prognozy były bardzo zmienne. W kierunku na wschód były duże opady deszczu w Europie Wschodniej, na południu czekały Alpy z niepewną pogodą, a na południowy zachód najdalej można było dolecieć do Portugalii na Półwysep Iberyjski. Start w Zawodach o Puchar Gordona Bennetta przełożono na sobotę.

Na odprawie generalnej uroczystie powitano uczestników 67. Zawodów o Puchar Gordona Bennetta i wylosowano kolejność krajów i zawodników.

Rozlosowano kolejność 21 startów: POL-1 startować będzie jako 5., POL-2 jako 14., a pomiędzy Polak w drużynie australijskiej – 10.

Wszystkim przybyłym wręczono pamiątkowy album o historii niemieckiego baloniarstwa. Później zrobiono pilotom pamiątkowe fotografie.

Wieczorem przed pałacem zaprezentowano nowy niemiecki balon gazowy i oficjalnie go ochrzczono, nadając imię: „Westfa-



Przygotowanie balastu fot. Ewa Daszewska



Autorka z pamiątkowym albumem fot. Renata Celer

len”, jak firma, która sponsorowała gaz na zawody.

Zwieńczeniem wieczoru był pokaz przy muzyce świateł balonów na ogrzane powietrze reprezentujących sponsorów.

Strefa widzów ulokowana naprzeciwko pałacu w bliskiej odległości od balonów zapewniała wszystkim zainteresowanym możliwość oglądania tego widowiska w pięknej scenerii.

W piątek po odprawie pilotów, załogi dokonywały ostatniego sprawdzenia sprzętu, przygotowania balastu. Każdy z balonów zabiera około 600 kg balastu – zwykle 60 worków po 10 kg starannie zważonego piasku.

Wypożyczeniem załogi są przyrządy lotnicze: radio (główne i zapasowe), transponder (pokazujący położenie geograficzne balonu oraz wysokość lotu), wariometr z pomiarem ciśnieniowym, Garmin z systemem wysyłania sms drogą satelitarną, akumulatory, instalacja elektryczna (w balonie musi być iskrobezpieczna), oświetlenie pozycyjne balonu, latarki oraz środki bezpieczeństwa: kamizelki ratunkowe, tratwa ratunkowa (lub kombinezony ratunkowe), dwie radioboje, radiopławy (nadajniki lokacyjne z systemami ratowniczymi), aparatura tlenowa, odzież puchowa.

Na wieczornej odprawie pilotów przedstawiono szczegółową prognozę pogody i możliwe trajektorie lotu oraz plan rozstawienia balonów do napełnienia.

Nocna gala z udziałem balonów na ogrzane powietrze o specjalnych kształtach oraz modeli balonów zachwycała publiczność.

W sobotę kulminacyjny punkt programu. Na Schlossplatz Münster wkroczyły dwie cysterny z gazem. Nastąpiło napełnianie balonów gazowych. To bardzo widowiskowe, bo balony wystrzeliwują w powietrze jak grzyby, wyjątkiem są tradycyjne balony siatkowe – te napełnia się długo, a załogi muszą przewieszać balast obciążający kolejno w dolne piętra siatki okalającej balon. Cameron z automatycznym zaworem, napełniany był stopniowo przez specjalny rękaw.

Po napełnieniu balonów piloci udali się na odprawę przedlotową, a po niej ustawili się do pamiątkowego zbiorowego zdjęcia, także razem z załogami.

Potem nastąpił najbardziej widowiskowy moment dla fotografów i najtrudniejszy dla pilotów – oczekiwanie na start.

Przed startem uczestników 67. Zawodów o Puchar Gordona Bennetta o godzinie 18.30, wystartował nowy gazowy balon reklamowy „Westfalen”, pokazując widzom kierunek wiatru, z jakim kolejno będą startowali zawodnicy.



Odprawa generalna fot. Ewa Daszewska

Następnie na podium, ustawione wysoko, tuż przed publicznością załogi przeprowadzały w wylosowanej kolejności kosze zawodników z kolejnymi numerami startowymi. Po sprawdzeniu checklisty przez pilotów oraz kontroli balonu przez oficera bezpieczeństwa następował sygnał do startu. Sędzia odpowiedzialny za start odejmował odpowiednią ilość balastu, tak by zapewnić unoszenie się balonu.

To był niezwykle podniosły moment – przy dźwiękach hymnu narodowego kraju każdego z uczestników. Dla mnie oczywiście najbardziej wzruszające były starty: POL-1 „Orzeł biały”, AUS-1 „Zonzo” z naszym rodakiem i POL-2 „Warsteiner”.

Załoga GER-1: Wilhelm Eimers i Benjamin Eimers, przed startem wykonała istne show, filmując z kosza widzów, a tuż po starcie wyrzuciła pamiątkowe pocztówki – znalazłam się wśród szczęśliwców, którzy złapali kartkę.

Na podniebną wędrówkę piloci zabierają potrzebne wyposażenie i dobry humor. Mają też swoje maskotki, które eksponowali na linach kosza.

Kolejno znikali w mroku przy aplauzie widzów. Dla nich atrakcje trwały jeszcze długo w noc. Na kilku placach miasta odbywały się nocne pokazy balonów na ogrzane powietrze.

Zawodnicy pożegnali gwar i światła. Wpłynęli w noc i coraz niższe temperatury. Na wysokości 2000 m była inwersja. Dzięki temu wodór w balonach zaczynał się trochę ogrzewać. Pierwsza noc jest najtrudniejsza do przetrwania. Piloci zaczęli następną dobę. Po 6. godzinach lotu zawodnicy znaleźli się w okolicy Bonn, lecąc w kierunku południowo zachodnim. Po 14 godzinach lotu wszyscy byli już we Francji.

Wieczorem w niedzielę 15 września bezpiecznie wylądowały 3 drużyny: BEL-1, GBR-1 i POL-2. Postanowiły wylądować przed nocą i ...Pirenejami.

Pozostałe 18 balonów dalej płynęły w noc nad środkową Francją w kierunku południowo-zachodnim.

POL-2: Andrzej Olszewski, Jarosław Cieślak

Piloci wystartowali w Münster razem po raz trzeci, wcześniej w zawodach o Puchar Gordona Bennetta w Toruniu oraz w Szwajcarii. Załogę naziemną POL-2 stanowili:

Frank Zwanzig i Detlef Stremke – sztab, Artur Kolańczyk i Michał Parkitny kierowcy. Wystartowali o 19.40. Lecieli żółtym balonem „Warsteiner” (Wörner z 1990 r.) o znaku D-OWBA, pożyczonym od Wilhelma Eimera. Kierując się na południowy zachód, jak wszyscy, krótko przed godziną 22 przelecieli nad lotniskiem w Dortmundzie (o 22.00 lotnisko zamyka działalność), mieli zgodę na przelot.

Po godzinie 22. ominęli z lewej strony lotnisko w Düsseldorfie. Przelecieli w CTR Kolonia-Bonn, zgodnie z zaleceniem kontrolerów ruchu lotniczego na wysokości 7 tysięcy stóp. Poniżej do lądowania podchodził transportowy Jambojet. Potem już noc



Pokaz sponsorów fot. Ewa Daszewska



Napełnianie balonów fot. Ewa Daszewska

mijała spokojnie. Przelecieli nad Luksemburgiem. Była inwersja, więc nie stracili balastu. Wschód słońca powitał ich już nad Francją. W strefie Bordeaux, gdy na kierunku była Zatoka Biskajska, zrobili podsumowanie. Mieli za mało balastu – trochę mniej niż połowa, żeby ryzykować dłuższy lot nad wodą – starczyłoby tylko na jedną noc. Poza tym otrzymali wiadomość o powodzi na południu Polski. Nie chcieli też obierać kierunku w stronę Lyonu gdyż rejon ten był pod wpływem mistrała. Po przekroczeniu dystansu 800 km podjęli decyzję o lądowaniu. Przed zachodem słońca zaczęli obniżać lot. Na 300 m wiatr wiał z prędkością 40 km/h, teren był lekko górzysty. Przy ziemi mieli już 11 m/s, minęli trzecią z kolei górkę i wylądowali w płytkiej, osłoniętej dolinie, na stojąco, już o zmroku.

Po 23 godzinach i 50 minutach lotu wylądowali w Bourga-neuf we Francji (w pobliżu miejscowości Saint-Léonard-de-Noblat), osiągnąwszy dystans 809,40 km, zajęli 19. miejsce w zawodach o Puchar Gordona Bennetta.

Andrzej Olszewski razem z żoną Katarzyną mieszkają w Polanicy Zdroju. Prowadzą schronisko dla zwierząt – Fundacja „Pod Psią Gwiazdą”. Z Francji udali się bezpośrednio do domu. Nie zdążyli przed wodą. Do domu na szczęście powódź nie doszła. Jednak schronisko zostało zniszczone przez żywioł. Dzięki ofiarności wolontariuszy wszystkie zwierzęta udało się uratować. W odbudowie schroniska pomogli przyjaciele, wsparła ją także społeczność balonowa.

AUS-1: Kiff Saunders i Dariusz Brzozowski

Czwarty wylądował balon „Zonzo” (Wörner) o znaku D-OGBL – załoga AUS-1, Kiff Saunders i Dariusz Brzozowski – nasz rodak. W załodze naziemnej AUS 1 byli: Adam Szorc, Grega Trcek, Michael Wimmer, Barry Ward, Marek Matuszelanski.

Marek Matuszelański – pilot i instruktor balonowy, przyjaciel i instruktor Dariusza, zmarł nagle 13.09.2024. Załoga podjęła wspólnie decyzję o wystartowaniu w Pucharze Gordon Bennetta, aby uczcić pamięć Marka i jego zamiłowanie do balonów, uznając, że w zawody te wpisane jest rzucanie się w nieznane i przewyżnianie wszystkich wyzwań, jakie stoją podczas lotu.



Ostatnie mocowanie lin na ringu balonu fot. Ewa Daszewska

POL-1 Cameron GB1000 fot. Ewa Daszewska

Nowy biały balon „Zonzo” dopiero na kilka dni przed wydarzeniem przyleciał od producenta, wymagał więc solidnego przygotowania. Po 34h 54’ lotu załoga AUS-1 bezpiecznie wylądowała w Langon we Francji (w pobliżu Saint-Symphorien), pokonała dystans 1027,55 km, plasując się na 18. miejscu.

Nadal 17 zespołów pozostawało w powietrzu – 8 ekip korzystało z morskiej bryzy nad Zatoką Biskajską, podczas gdy 9 pozostałych, znajdowało się nad Hiszpanią.



POL-1: Jacek Bogdański, Przemysław Mościcki

Załoga startowała białym balonem Cameron GB1000 (13-letnim) o znaku D-OABD. Budowa balonu Cameron zapobiega mieszanii się wodoru z powietrzem wewnątrz powłoki do końca lotu. To jedyny taki balon na tych zawodach. Umieszczony w dolnej części serwo mechanizm pneumatycznie otwiera klapę na szczycie balonu, regulując ciśnienie wewnątrz powłoki. Balon jest całkowicie szczelny, a wytrzymała tkanina jest zszyta; szwy są uszczelnione taśmą. Pilot może wymusić opadanie, wypuszczając wodór przez klapę lub wejść we wznoszenie, wyrzucając balast. Przy ostatecznym lądowaniu wypuszcza się wodór poprzez rękaw rozrywacza, błyskawicznie opróżniający powłokę z gazu. Dla bezpieczeństwa każdy z tych balonów wyposażony jest w system spadochronowania. W sytuacji krytycznej utraty gazu następuje wciągnięcie dolnej półstrefy w górną półstrefę balonu, tworząc coś na kształt spadochronu i dając możliwość w miarę bezpiecznego wylądowania. Przemyślenia bezpieczeństwa są okupione większym ciężarem – przez co można zabrać mniej balastu, tak potrzebnego na długie dystanse.

O znalezienie pilotów po lądowaniu i zapewnienie im bezpieczeństwa oraz zabezpieczenie sprzętu troszczyła się ekipa pościgowa w składzie: Bartosz Nowakowski i Piotr Lubaczewski. Na podium balon odprowadzała także córka Jacka, Barbara Bogdańska, która przyjechała na start z wnukami. Reszta załogi naziemnej stacjonowała w Krakowie, korzystając z gościnności Hotelu Galaxy, wspierającego POL-1 pomieszczeniami, i kontaktowała się z pilotami przez telefon komórkowy lub satelitarny. Za obsługę meteorologiczną odpowiadała Iwona Lełatko – meteorolog z IMGW (od czterech lat pomagała pilotom w Pucharze Gordona Bennetta w sprawach meteorologicznych, zdążyła poznać specyfikę gazowców) i Jacek Barski – pilot, ATC zapewniały Monika Zams (Grudziądzki Klub Balonowy) i Monika Grotowska, za proponowaną pilotom strategię odpowiadał Bazyli Dawidziuk. Jacek Bogdański podkreślił, że realizacja założonego celu przez ekipę naziemną ma taki sam wpływ na wynik jak umiejętności pilotów i zalety sprzętu.

Jak inne ekipy POL-1 przeleciała nocą nad Niemcami – na wysokości 7 tysięcy stóp nad lotniskami w Dortmundzie i Kolonia-Bonn. W Kolonii dyżurowała jedna kontrolerka, która przeprowadziła większość balonów wyścigu w bezpiecznej separacji z samolotami w bliskiej odległości lub tuż nad pasem startowym.

Minęli Luksemburg. We Francji musieli ominąć strefę lotniczą Paryża. Po wschodzie słońca przelecieli nad elektrownią atomową w Cattenon. Koło Montheries zaczęły pojawiać się cumulusy, wypiętrzające się po przejściu frontu chłodnego w promieniach



POL-1 – wylądowali fot. Przemysław Mościcki

ostrego słońca, to oznaczało aktywność termiczną. Zaczęli się wzbijać wyżej. Lecieli z prędkością przelotową 30-40 km/h. Przed lotniskiem w Couzeix Limoges około godziny 21.20 kontroler ruchu lotniczego nakazał im szybkie wzniesienie na 6 tysięcy stóp (2000 m) w związku z podchodzącym do lądowania

samolotem. Postanowili lecieć dalej w kierunku Hiszpanii. Aby uniknąć trudnych górskich warunków nad Pirenejami, wybrali lot nad Zatoką Biskajską. Nocny lot nad zatoką przebiegał spokojnie na wysokości 600 stóp (około 180 m) z prędkością 25 km/h.

Żałoga naziemna, widząc z brzegu światła pozycyjne balonu w odległości 1500 m z niepokojem obserwowała, tak jak wszyscy obserwatorzy on-line, kurs balonu i sprawdzała potencjalne kierunki i prędkości wiatru oraz ukształtowanie terenu linii brzegowej w północnej Hiszpanii, gdzie spodziewała się powrotu balonu nad kontynent. O godzinie 8.26, gdy piloci znajdowali się koło San Sebastian, kontrolerka ruchu lotniczego nakazała im wzniesić się na wysokość na 3000 m, bo miał startować samolot cargo. Piloci prosili o 15 minut zwłoki, by słońce ogrzało wodór i wzniesili się bez straty balastu. Nie było zgody. Za to polecenie wzniesienia się na 7 tysięcy stóp. Z 15 worków balastu wyrzucili 2 – około 15 kg piasku. To był decydujący moment przekreślający dobry wynik lotu. Niestety służby kontroli ruchu lotniczego w Hiszpanii nie były doinformowane o rozgrywających się zawodach o Puchar Gordona Bennetta. Prędkość wzrastała. Słońce zaczęło mocniej grzać. Wtedy wzbili się na wysokość 16 tysięcy stóp – około 5 km, oczywiście w aparatach tlenowych. Tlen poprawił nastrój!

Trzeba było ominąć Madryt. Na większej wysokości pojawiła się taka możliwość od strony wschodniej. Przy prędkości 80 km/h kierowali się do centralnej Hiszpanii. Niestety po drodze był aktywny poligon wojskowy. Obniżyli lot. Była godzina 10. I zaczęli odczuwać działanie termiki. Z prędkością około 60 km/h przelecieli nad Górami Iberyjskimi (wys. 1500 m). Widoki były wspaniałe, ale robiło się niebezpiecznie. Przed nimi na kierunku była farma wiatraków. Gdy ją minęli, przy prędkości 50 km/h wyhamowali na krzewach winogron niedaleko Logroño.

Jacek Bogdański i Przemysław Mościcki, po 38 h 40 min. lotu wylądowali bezpiecznie w Oyón-Oion w Hiszpanii, osiągnąwszy dystans 1289,77 km, zajęli 16. miejsce w zawodach o Puchar Gordona Bennetta. Przezornie mieli zapięte pasy bezpieczeństwa, a na głowach kaski. Łąka w górzystym terenie kończyła się urwiskiem, z którego kosz spadł.

Obaj piloci oceniają ten lot jako najpiękniejszy w ich dotychczasowej praktyce lotniczej.

Halsowanie z wiatrem...

...czy to możliwe? Balonem tak!

Czwartego dnia od startu, w niedzielę 17 września nadal, po trzech nocach, 12 załóg było w powietrzu. Wydaje się, że nie mają żadnych ograniczeń, jednak wody Oceanu Atlantyckiego stanowiły realną granicę wyścigu. To był już ostatni dzień zmagania. Emocje obserwatorów sięgały zenitu. Obserwując trajektorie lotów nad oceanem wyczekiwali na bezpieczne lądowania.

Kolejne załogi lądowały. Ale walka mistrzów trwała nadal. AUT-2, SUI-1, GER-3 to wracały nad ląd to nad wody Atlantyku wykorzystując zmienne kierunki na różnych wysokościach. In-

ternauci pełni emocji komentowali z niedowierzaniem: - „Czy to w ogóle możliwe?” – „Czy to sterowce?”. To mikrośrodek niżej dał możliwości manewrowania trzem załogom, które poleciały najdalej.

Team Austria wykazał się wyjątkowymi umiejętnościami kierując się na najbardziej południowy kraniec Portugalii, zachwycając się widokiem znad wody odległego Sagres. Dalej lecieć się nie dało. Tym większe uznanie należy się zwycięzcom, bo Christian Wagner brał udział w zawodach o Puchar Gordona Bennetta siódmy raz, a Stefanie Liller dopiero trzeci, licencję pilota ma od 4 lat i została pierwszą kobietą, która zwyciężyła w Pucharze Gordona Bennetta i drugą, która stanęła na podium.

Gratulacje należą się wszystkim pilotom z podium. Wszyscy są zwycięzcami, bo wyniki były bardzo wyrównane, a walka była wytrwała i pełna emocji.

- 1 miejsce zajęła załoga AUT-2: Christian Wagner i Stefanie Liller z Austrii, osiągając dystans 2 111,17 km w czasie 67h 01’,
- 2 miejsce – SUI-1: Kurt Frieden i Pascal Witprächtiger ze Szwajcarii – dystans 2109,75 km w czasie 65h 54’,
- 3 miejsce – GER-3: Andreas Zumrode & Axel Hunnekuhl z Niemiec – dystans 2108,47 km w czasie 68h 57’.

Wszystkie 21 zespołów bezpiecznie wylądowało. Należą się im gratulacje za podjętą walkę, hart ducha i koleżeństwo.

Ostateczne oficjalne wyniki 67. Coupe Aéronautique Gordon Bennett przedstawia tabela.

Ceremonia zakończenia i uroczyste wręczenie nagród odbyło się w sobotę, 21 września 2024 r. w Factory Hotel Münster. Uczczono arystokrację balonową – bo udział w zawodach o Puchar Gordona Bennetta nobilituje, gdyż wymaga najwyższych umiejętności lotniczych. Doceniona była też perfekcyjna organizacja gospodarzy imprezy.

To najbardziej emocjonujące wydarzenie mijającego roku, w którym miałam szczęście wziąć udział.

Autorka składa podziękowanie przyjaciołom:

Renacie Celer i Oswaldowi Szmanie – dzięki Wam mogłam być w sercu wydarzenia, na miejscu startu balonów, pilotom – za długie rozmowy i udostępnienie zdjęć z lotu – dzięki nim możemy poczuć atmosferę lotu, a nie tylko być obserwatorami, Sebastianowi Thiemann’owi – za okazaną pomoc w strefie prasowej.



Ewa Daszewska

Ewa Daszewska, z wykształcenia ekonomista, dodatkowa specjalność marketing, z zamiłowania podróżuje, redaguje i fotografuje.

Szczególnym sentymentem darzy balony na ogrzane powietrze. Te, gnane wiatrem, statki powietrzne dają niepowtarzalne wrażenia obcowania z przestrzenią, umożliwiając swobodne fotografowanie z gondoli.

Zdjęcia i opisy zawodów balonowych prezentuje na stronie internetowej alledit.pl, a na Facebooku na stronie Balonowa gorączka / Balloon Fever zamieszcza informacje o imprezach balonowych, filmowe relacje z zawodów, zdjęcia lotnicze, lotnicze nowości ze świata oraz informacje o swoich publikacjach.

Pasje te realizuje współpracując z organizacjami lotniczymi oraz wydawnictwami. Alledit Ewa Daszewska jest członkiem Stowarzyszenia Polskich Mediów. Współpracuje z TTG POLSKA Wiadomości Turystyczne – portalem informacyjnym branży turystycznej oraz z magazynami lotniczymi.

Podobało Ci się? - Możesz to okazać :) - buycoffee.to/alledit

UROCZYSTE OTWARCIE GRUDZIĄDZKIEGO KLUBU BALONOWEGO

Dnia 9 marca 2024 r. Grudziądzki Klub Balonowy uroczystie otworzył swoją nową siedzibę przy ul. Dąbrowskiego 11/13 w Grudziądzu. Wspaniałe pomieszczenia otrzymane zostały dzięki władzom miasta i ogromnej pomocy Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Nieruchomościami w Grudziądzu. Nowa siedziba pozwoli na dalsze rozwijanie działalności szkoleniowej którą prowadzi od lat GKB.

Lotnicze szkolenia balonowe które prowadzi dotychczas z powodzeniem Grudziądzki Klub Balonowy, będą obecnie odbywały się w Ogólnopolskim Ośrodku Szkolenia Balonowego im. Ireneusza Cieślaka który to osobiście pomagał i uczył naszych grudziądzkich baloniarzy w czasie uruchamiania lokalnego baloniarstwa 25 lat temu.

Otwarcie Grudziądzkiego Klubu Balonowego uświetnili:

Maciej Glamowski (Prezydent Miasta Grudziądza), Szymon Gurbin (Wiceprezydent Miasta Grudziądza), Ryszard Bober (Senator RP), Beata Gurbin (Prezes Stowarzyszenia Obywatelski Grudziądz), Maciej Gburczyk (Radny Miejski), Leszek Czaplewski (Prezes MPGN), i wiele znanych osób ze środowiska baloniarzkiego w kraju, jak choćby: Włodzimierz Klósek, Beata Banaszuk, Ryszard Kurowski, Krzysztof Stanecki oraz przedstawiciele lokalnych mediów oraz wiele innych osób które pomagają i współpracują z naszym klubem.

W uroczystości uczestniczyli harcerze z 11 Grudziądzkiej Wielopoziomowej Drużyny Harcerskiej EVEREST i 11 Grudziądzkiej Gromady Zuchowej LISKI URWISKI. Harcerze często współpracują z GKB w organizacji różnych imprez.

Redakcja

IRENEUSZ CIEŚLAK urodził się 12 lutego 1932 r. w Szamotułach. Był członkiem Aeroklubu Poznańskiego od 1950 roku. Licencję pilota szybowcowego zdobył w 1950 r. W 1957 roku ukończył studia na Wydziale Budowy Maszyn Politechniki Poznańskiej, następnie od 1958 do 1993 pracował w Spółdzielczym Biurze Projektowym w Poznaniu.

W 1972 roku rozpoczęła się jego przygoda z balonami. Sześciokrotnie startował w balonowych mistrzostwach Europy i trzykrotnie w mistrzostwach świata.

W 1976 wystartował w I mistrzostwach świata balonów gazowych, zajmując z Franciszkiem Gralewiczem 8 miejsce. W 1980 w kolejnej edycji tej imprezy był 10 (razem ze Stefanem Makné). W 1979 w zespole ze Stefanem Makné zajął w mistrzostwach świata balonów na ogrzane powietrze 20 miejsce, a w 1980 razem z Eugeniuszem Olszańskim był 6 w mistrzostwach Europy balonów na ogrzane powietrze.

Jego największym sukcesem sportowym było zwycięstwo w pierwszej po II wojnie światowej edycji Pucharu Gordona Bennetta w 1983 r. w załodze tworzonej ze Stefanem Makné. Polski duet w balonie SP-BZO Polonez wystartował 28 czerwca 1983 r. z Paryża i po 36 godzinach i 26 minutach wylądował w niemieckiej wsi Offenstetten, osiągając dystans 690 km. Sukces ten przyniósł zawodnikom także 8 miejsce w Plebiscycie Przeglądu Sportowego na najlepszego sportowca Polski w 1983.

W kolejnych edycjach Pucharu Gordona Bennetta reprezentował Polskę z innymi partnerami i zajmował kolejno 4 m. w 1984 (z Waldemarem Ozgą), 5 m. w 1985 z Jerzym Czerniawskim i 9 m. w 1988 (z Waldemarem Ozgą).

Był również instruktorem sportu balonowego. Pochowany na cmentarzu Junikowo w Poznaniu.

(Źródło nowy biograficznej: Wikipedia)



Szymon Gurbin, Ryszard Bober, Maciej Glamowski i Jacek Lewandowski w czasie uroczystości otwarcia klubu



Krzysztof Stanecki przybliża postać Ireneusza Cieślaka



Moment odsłonięcia tablicy klubu







*A po wspaniałym locie
koniecznie kanapka z dodatkiem
doskonalego majonezu ♥*

Zdjęcia na których możemy zobaczyć grudziądzkie balony w różnych miejscach i przy rozmaitych okazjach dzięki zdjęciom z drona Rafała Gutowskiego



AIRGUTEK







CZARTER NAJWYŻSZYCH LOTÓW

Podróżuj komfortowo prywatnym odrzutowcem. Sprzedaż czarterów ad hoc lub w pakietach godzinowych. Dotrzesz do celu bezpiecznie i na czas.

A może chciałbyś mieć własny samolot lub śmigłowiec?

- **PRZEANALIZUJEMY TWOJE POTRZEBY**
- **POMOŻEMY W WYBORZE STATKU POWIETRZNEGO**
- **ZAJMIEMY SIĘ OBSŁUGĄ TECHNICZNĄ I HANGAROWANIEM**
- **ZADBAMY O ZARZĄDZANIE OPERACJAMI**
- **ZOPTYMALIZUJEMY KOSZTY UTRZYMANIA**

Skontaktuj się z nami i dograjmy szczegóły naszej współpracy:

CZARTER SAMOLOTÓW 24/7

E: sales@amcaviation.eu

T: +48 609 430 400

BIURO AMC

E: office@amcaviation.eu

T: +48 607 052 513

STACJA OBSŁUGOWA 24/7

E: maintenance@amcaviation.eu

T: +48 601 629 629

ANDRZEJ KISIEL

Andrzej Kisiel – wychowanek Aeroklubu Grudziądzkiego. W Lisich Kątach szkolił się na szybowcach i zdobył licencję szybowcową oraz mechanika lotniczego obsługi. Absolwent Politechniki Warszawskiej, współzałożyciel, współwłaściciel firmy AMC Aviation, która została dwukrotnie nagrodzona „Diamentem Forbesa” a w ubiegłym roku obchodziła 15-lecie powstania. AMC Aviation zatrudnia około 80 osób, użytkuje 15 samolotów odrzutowych w komercyjnym przewozie lotniczym AOC (certyfikat przewoźnika lotniczego), oraz inne samoloty (odrzutowe i turbośmigłowe) i śmigłowce turbinowe, czyli kolejne 20 egzemplarzy, są użytkowane prywatnie, a zarządzane przez AMC Aviation

Mój biznes to też idea. Ludzie, którzy ze mną pracują to pasjonaci lotnictwa i wierzą w misję uświadamiania Polakom, że można mieć w Polsce do dyspozycji samolot odrzutowy i... nam to się udaje.

Co spowodowało Twoje zainteresowanie lotnictwem?

Już w szkole podstawowej kleiłem modele z „Małego Modelarza”, czytałem książki związane z lotnictwem – od „Dywizjonu 303” Arkadego Fiedlera, przez Janusza Meisnera i jego lotniczo-wojenne książki o polskich pilotach na zachodzie, po „Nocny lot” Antoine de Saint-Exupéry. Lektura tych i innych książek do tego stopnia rozbudziły moją chęć bycia pilotem, że po szkole podstawowej chciałem kontynuować naukę w Liceum Lotniczym w Dęblinie. Moi rodzice odradzali mi to ze względu na skomplikowane badania lekarskie, które musiałbym przejść, więc kontynuowałem naukę w Kwidzynie w Technikum Mechanizacji Rolnictwa. Może pewien wpływ na moje lotnicze marzenia miało wydarzenie, którego byłem świadkiem jako 13 letni chłopak. Spędzałem wakacje u rodziny, w okolicy Jarocina, skąd pochodziła moja mama i rozbił się tam samolot wojskowy. Załoga się katapultowała, a ja z kolegami odwiedziliśmy miejsce wypadku, wynajdując kawałki maszyny w ziemi.

Lotnictwo cały czas nie dawało mi spokoju i kiedy usłyszałem od kolegów z klasy, że jadą na lotnisko Aeroklubu Grudziądzkiego zapisać się na szkolenie szybowcowe pojechałem z nimi do Lisich Kątów. Niestety nasza listopadowa wyprawa skończyła się przybyciem do Lisich Kątów po godzinie 17 i nikogo w aeroklubie już nie było. Następną próbą była bardziej udana. Zapisaliśmy się na szkolenie teoretyczne i dostaliśmy skierowanie na badania lotniczo-lekarskie.

Czyli zacząłeś realizować marzenia?

Tak. Już zimą wziąłem udział w kursie teoretycznym, który odbywał się w Technikum Chemiczno-Elektrycznym w Gru-



Andrzej Kisiel w kabinie wymarzonego szybowca SZD-48 Jantar Standard 2



Lisich Kąty 1995 r. przed lotem szybowcem SZD-30 Pirat



Lisich Kąty 2000 r. w kabinie szybowca



Lisich Kąty 1998 r. Andrzej z synem Arturem i siostrzenicą Jagodą przy szybowcu SZD-51 Junior

dziedu, w soboty i niedziele. W kwietniu 1989 roku rozpoczęło się weekendowe latanie. Szkolił mnie instruktor Kazimierz Herduś na szybowcu Bocian, przy użyciu wyciągarki szybowcowej. Założenie było takie, żeby szkolenie podstawowe zakończyć przed wakacjami. Niestety w czasie prac, w gospodarstwie rolnym moich rodziców w Gardei, uszkodziłem sobie rękę i gips uniemożliwił mi zdobycie III klasy pilota szybowcowego razem z kolegami z grupy, wiosną. Po miesiącu przerwy, dopiero w czasie wakacyjnego obozu w Lisich Kątach wykona-



Wpisy do książki pilota szybowcowego, również z Lisich Kątów

Egzamin sprawdzający przed dopuszczeniem do egzaminu przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną

Przedmiot	Data sprawdzenia	Nazwisko sprawdzającego	Podepis sprawdzającego	Ocena
Teoria i przep. lotnicze	20.09.97	A. Górnowski	[podpis]	5
Teoria i przep. lotnicze	-	-	[podpis]	5
Metereologia	-	-	[podpis]	5
Nauki o samolocie	-	-	[podpis]	5
Eksploatacja samolotu	-	J. Biederman	[podpis]	5
Podst. techn. samolotu	-	-	[podpis]	5
Sam. pociąg. i lotnicze	-	-	[podpis]	5
Podst. techn. samolotu	-	J. Kosiński	[podpis]	5
Podst. techn. samolotu	-	-	[podpis]	5
Podst. techn. samolotu	-	-	[podpis]	5

Ocena ogólna: 5,0 (5)

Na podstawie powyższych egzaminów kierując ucznia-pilota [podpis] do egzaminu przed PLKE, który odbędzie się w dniach [] w [] w []

Miejscowość: [] Data: [] Podpis i pieczęć []

100

Sprawdzian wiedzy poprzedzający egzamin w PLKE

tem loty samodzielne i zakończyłem szkolenie szybowcowe do III klasy pilota szybowcowego. Oczywiście całe wakacje 1989 i 1990 roku, starałem się spędzać na lotnisku latając i zdobywając kolejne uprawnienia do licencji pilota szybowcowego. Niestety miałem również wiele obowiązków w naszym gospodarstwie rolnym i pogodzenie tego było bardzo trudne.

Jak wspominasz swój pierwszy prawdziwy kontakt z lataniem na lotnisku Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach, czy wyobrażenia pokryły się z rzeczywistością?

Wydawało mi się, że szkolenie szybowcowe to będzie tylko latanie. W aeroklubie zaskoczyło mnie to, że wiele czasu poświęciliśmy na przygotowanie do latania. Trochę mnie to odstraszało ale uczyło też pokory, że latanie to nie tylko lot. Podobała mi się atmosfera na lotnisku w Lisich Kątach: odprawa przed lotami, wyhangarowanie i przygotowanie sprzętu. To wszystko mi pasowało i wzbudzało mój podziw. Uczyło pokory do latania i zdałem sobie sprawę z powagi nawet najprostszego lotu szybowcem nad lotniskiem. Nasi instruktorzy, mechanicy obsługujący wyciągarkę i ściągarkę – to wszystko był dla mnie nowy, wspaniały świat.

Wspomnienie z pierwszych lotów?

Mój pierwszy lot szybowcem za wyciągarką przerósł moje wyobrażenia. Takiego przyspieszenia i takich wrażeń się nie spodziewałem. Pamiętam to do dziś. Tego nie można właściwie z niczym porównać. Była też obawa czy dam radę nauczyć się latać, jednak te pierwsze wrażenia utwierdziły mnie w przekonaniu, że latanie to jest coś fajnego. Widok ziemi z lotu, wrażenia z tym związane były dla mnie wyjątkowe.



Lisich Kąty 1997 r. obóz studentów Politechniki Warszawskiej (Motoszybowiec PW 4 Pelikan)

Aeroklub to również ludzie?

Tak, poznałem wiele ciekawych osób, z którymi dużo rozmawiałem o lataniu szybowcowym, samolotowym, studiach, pracy. Duży wpływ na kształtowanie się mojego spojrzenia na lotniczy świat oprócz instruktorów mieli starsi stażem koledzy: Marek Tybura, Sławek Tur-

bakiewicz, niezapomniana Alina Szmuc, Waldek Wingralek, Mirek Cieśla i wielu innych. Wiele rozmów – niektóre w pościgu z Kwidzyna do Grudziądza w czasie dojazdu na lotnisko.

Musimy pamiętać, że był to okres zmian ustrojowych w naszym kraju. Latanie przestawało być darmowe, a nas nie było stać na opłaty za hole i godziny lotu szybowcem. Aeroklub starał się nam pomagać – można było pracować na sprzęcie, stróżować i wykonywać inne prace, ale sam ledwo wiązał koniec z końcem.

Jak potoczyły się Twoje dalsze losy?

Skończyłem szkołę średnią i już całkowicie zakochany w lotnictwie, po licznych wakacyjnych rozmowach i opowieściach lotniczych w aeroklubie wybrałem studia na Politechnice Rzeszowskiej, z myślą zakwalifikowania się na pilotaż. Myślę, że na tę decyzję miały wpływ rozmowy z Alina Szmuc, utalentowaną szybowniczką, córką dyrektora mojego Technikum, która w tym czasie kończyła studia na Pilotażu Politechniki Rzeszowskiej. A paradoksalnie śmierć Aliny w wypadku szybowcowym 1990 roku, była dodatkowym czynnikiem w podjęciu tej decyzji. Niestety, w okresie zmian ustrojowych w naszym kraju politechnika szkolila niewielu pilotów i ja z niedokończoną licencją pilota szybowcowego nie miałem szans w konkurencji z kolegami z roku, którzy latali na szybowcach, samolotach i byli w trakcie szkolenia do licencji pilota samolotowego zawodowego. Ponieważ technika lotnicza pociągała mnie podobnie jak latanie, po pierwszym roku rzeszowskich studiów przenieśliem się na Politechnikę Warszawską, na wydział Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa. Tę decyzję pomógł mi podjąć Pan Dr Oniszczyk, oblewając mnie na egzaminie z mechaniki ogólnej. W zasadzie z perspektywy czasu powinienem mu być za to wdzięczny... Nie znaczyło to, że wymazałem moje marzenia o pracy pilota, jednak uznałem, że warszawska uczelnia w lepszym stopniu umożliwi mi kontakt z lotnictwem i lataniem. Tam spotkałem wielu kolegów szybowników, których wcześniej poznałem na lotnisku w Lisich Kątach. Zacząłem działać w lotniczych stowarzyszeniach Politechniki Warszawskiej – w Kole Naukowym Lotników w EUROAVII czy Akademickim Zrzeszeniu Lotniczym. Remontowaliśmy szybowce, które studenci otrzymali z zakładów szybowcowych – prototyp SZD-51 Junior i SZD – 50 -1 Dromader, późniejszy Puchacz, czy w końcu PW-4 Pelikan (motoszybowiec zbudowany przez studentów i pracowników mojego wydziału).

Czyli rozwijałeś równocześnie obie pasje lotnicze – technikę i latanie?

W tamtym okresie moim celem była praca pilota a technikę, studia, działalność w stowarzyszeniach studenckich traktowałem jako drogę do tego celu.

Ale licencję mechanika lotniczego zdobyłeś jako pierwszą?

VIII. UPRAWNIENIA NADANE PRZEZ UŻYTKOWNIKA SPRZĘTU.

Typ sprzętu	Uprawnienia	Data nadania	Nr prot.	Potwierdzenie podpis i pieczęć
PIRAF	W zakresie obsługi	14.04.98	6/13	[podpis]
PUCHACZ	W zakresie obsługi	8.07.93	7/46	[podpis]
Junior	W zakresie obsługi	8.07.93	7/47	[podpis]
BOCIAN	W zakresie obsługi	9.05.98	17/98	[podpis]
FOKA	W zakresie obsługi	9.05.98	16/98	[podpis]
JANTARSTO	W zakresie obsługi	9.05.98	15/98	[podpis]
JANTAR 1	W zakresie obsługi	9.05.98	14/98	[podpis]
JANTAR 2B	W zakresie obsługi	9.05.98	13/98	[podpis]

[podpis]

Wpisy uprawnień w książce mechanika



Rajd Aeroklubu Warszawskiego w 2003 r.: Lisie Kąty - Malbork - Pruszcz Gdański – zdjęcie w Lisich Kątach (Motoszybowiec PW 4 Pelikan)



Naprawa PW4 w Lisich Kątach – Rajd Morski Aeroklubu Warszawskiego w 2004 r.

Licencję mechanika obsługi szybowców zdobyłem na kursie organizowanym w Aeroklubie Grudziądzkim przez Zbigniewa Kościńskiego – Szefa Technicznego Aeroklubu Grudziądzkiego w 1995/96 roku, a licencję pilota szybowcowego zdobyłem rok później.

Studiując w Warszawie zacząłeś pracę jako mechanik szybowcowy w Aeroklubie Warszawskim?

Tak. W Aeroklubie Warszawskim pracowałem wtedy jako instruktor szybowcowy kolejny wychowanek Aeroklubu Grudziądzkiego – Marek Tybura. Był opiekunem sekcji szybowcowej i kiedy zabrakło im mechanika obsługi szybowców, zaproponował mi pracę. Miałem już wówczas rodzinę, drugie dziecko w drodze i mieliśmy z żoną Renatą dużo materialnych potrzeb więc praca była mi potrzebna. Był to wymagający okres, bo w aeroklubie miałem do obsługi 36 szybowców, dużo obowiązków rodzinnych i kończenie studiów, z pisanie pracy magisterskiej włącznie. Dodatkowo opiekowałem się pokaźną flotą szybowców Politechniki Warszawskiej. Półtora roku pracowałem w Aeroklubie Warszawskim i tam odpracowując latanie wyszkoliłem się na samolotach, do licencji pilota samolotowego turystycznego, zbliżając się nieco do mojego celu – uprawnień pilota zawodowego. Praca w Aeroklubie Warszawskim dała mi wiele wiedzy i umiejętności. Poznałem też wielu wspaniałych ludzi, którzy mieli duży wpływ na moje przyszłe lotnicze losy.

A jak studia?

Praca w aeroklubie dała mi możliwość napisania pracy na temat „Odtworzenie zdolności lotnych szybowców z kompozytów polimerowych” była to realna praca na bazie szybowca prototy-



Obsługa techniczna Bell 427, Jet Service 2003 r.

powego SZD – 50-1 Dromader, który dostała wydział Meil jako nietłoty prototyp od Bielskich zakładów szybowcowych, Całe pokolenie studentów miało swój udział w przebudowie, ale to mnie z pomocą ówczesnych członków KNL (z udziałem Jurka Kędzierskiego, Macieja Drózdza i Rafała Wołosza) udało się temat zakończyć. Tzn szybowce zarejestrować, zorganizować świadectwo zdatności do lotu i wdrożyć do latania a nawet do szkolenia studentów na obozach KNL i AZL m.in. w Lisich Kątach. W tamtym czasie inny członek Aeroklubu Grudziądzkiego – Sławomir Turbakiewicz pracował jako mechanik w firmie Jet Service i obsługiwał samolot LearJet 45 i śmigłowiec Bell 427. Zaproponował mi pracę w tej firmie jako mechanika obsługi tego sprzętu. Miałem już licencję mechanika obsługi samolotów do MTOW 5700 kg, ale propozycja Sławka wydała mi się niedorzeczna. Nie sądziłem, że dam sobie radę z obsługą tak zaawansowanych technicznie statków powietrznych. Poza tym cały czas chciałem być pilotem a nie mechanikiem...

Ale kusilo?

Tak, kusilo, chociaż dodatkowo obawiałem się bariery językowej, bo szkolenie na te sprzęty miało się odbywać w Stanach Zjednoczonych. Dałem się namówić i poszedłem na rozmowę z nadzieją, że mnie nie przyjmą... ale przyjęli no i padł na mnie błąd strach, bo już za dwa miesiące – w lutym 2001 roku miałem polecieć do USA na szkolenie. Na szczęście Sławek miał dużo notatek i materiałów ze swojego szkolenia na LearJeta i z moją żoną Renatą, która bardzo dobrze знаła język angielski przerobiliśmy wszystkie dostępne materiały, które miałem.

I pojechałeś na szkolenie do Stanów Zjednoczonych.

Tak. Wszystko dla mnie było nowe. Nigdy nie byłem na in-



Obsługa techniczna Challenger 300, Jet Service 2007 r.



Biuro dostawcze Cessna Independence, odbiór fabryczny nowej Cessny 510 Mustang, wrzesień 2009 AMC Aviation, Urszula Wilkowska i Andrzej Kisiel



Hala szkoleniowa w Bell Helicopter Academy, szkolenie na Bella 430 w 2011 r. w Fort Worth

nym kontynencie, nigdy nie leciałem samolotem pasażerskim za Atlantyk. Co krok to wyzwanie, co krok to pokonywanie nowej bariery: w samolocie Lufthansy do Chicago, przy wypożyczaniu samochodu na lotnisku, a najtrudniejsze – szkolenie w obcym państwie, w obcym języku było przede mną. Miałem przemyślany sprytny plan, żeby gładko przejść to szkolenie. Pomyślałem, że usiądę w ostatniej ławce, za innymi studentami, żeby nie rzucać się w oczy, będę starał się zrozumieć wykład, a to co mi umknie, to doczytam w hotelu. Specjalnie w ośrodku szkolenia zjawiłem się przed czasem, żeby zająć strategiczne miejsce na sali. Trochę zmartwiłem się gdy zobaczyłem na recepcji materiały już tylko dla mnie, myśląc jak za czasów studenckich, że jestem ostatni i pewnie wszystkie dobre miejsca będą już zajęte. a pozostali przybyli na szkolenie jeszcze



Hangar AMC Aviation w Modlinie

szybciej. Wchodzę więc do sali – nikogo nie ma, a w pierwszej ławce jest moja wizytówka. Przyszedł wykładowca, powiedział – cześć nazywam się Jerry Timons i będziemy mieli razem zajęcia. Okazało się że byłem jedynym studentem na tym szkoleniu. Szkolenie odbywało się w ośrodku „Flightsafety” w Wichita w Kansas. To miejsce uznawane jest za serce lotnictwa biznesowego świata. Tam jest największa fabryka Cessny, Beechcrafta i Learjetów. Mówi się, że w Wichita w każdej rodzinie jest co najmniej jedna osoba, która pracuje w lotnictwie.

Jak długo trwało szkolenie?

Szkolenie trwało dwa tygodnie, po trzech dniach zacząłem rozumieć, co mówi do mnie instruktor, a po tygodniu razem chodziliśmy na lunch i rozmawialiśmy o innych sprawach – bariera językowa pękła, była czysta nauka i miło spędzany czas. Bardzo spodobał mi się amerykański system szkolenia, sposób prowadzenia wykładów i egzaminów. Wszystko to jest logiczne i spójne. Było śmiesznie, kiedy w czasie wykładów Jerry pytał czy mam pytania – ja grzecznie odpowiadałem – nie mam pytań na co Jerry odpowiadał: dobry student - nie ma pytań.

Czyli z perspektywy czasu oceniasz tą decyzję pozytywnie?

To szkolenie, pobyt w USA zmieniło mnie i ukształtowało pod wieloma względami. Mogę powiedzieć, że był to najważniejszy czas w moim zawodowym życiu i mimo, że w Wichita byłem kilkanaście razy to ten pierwszy czas zapamiętam do końca życia.

Po powrocie zacząłeś pełnić obowiązki mechanika w firmie Jet Service?

Tak, bazę mieliśmy na Okęciu i do obsługi Learjeta 45 i Bell - 427 jednak musiałem jeszcze zdobyć amerykańską licencję



Babice 2009 r. lot samolotem z synem Arturem



Prezentacja pierwszego odebranego śmigłowca EC135 dla LPR we wrześniu 2009 r. (przemawia minister zdrowia Ewa Kopacz)



Samolot Aviat Husky użytkowany przez Aeroklub Aviator (Marek Tybura i Andrzej Kisiel)



Zdobywca III miejsca Marek Tybura i Andrzej Kisiel Aviat Husky na lotnisku w Kamienicy, Słowenia w 2017 r.

mechanika FAA A&P. Poleciałem do Dallas i po dwóch miesiącach wróciłem z amerykańską licencją mechanika lotniczego. Po roku firma wymieniła samolot LearJet 45 na Bombardiera Challenger 604. Znowu wyjazd na szkolenie do US tym razem do Wilmington.

W 2005 roku firma Jet Service zmieniła właściciela, nazwę i profil działania. Do tej pory zajmowaliśmy się dwoma statkami powietrznymi a teraz mieliśmy świadczyć usługi obsługi technicznej i wynajmu samolotów biznesowych. Pojawiały się nowe samoloty, ja zostałem dyrektorem technicznym i jednocześnie obsługiwałem samoloty naszej firmy jako mechanik. Uzyskaliśmy certyfikat przewoźnika lotniczego AOC już w oparciu o przepisy Unii Europejskiej. Pojawiały się nowe samoloty: Cessna CJ2, Cessna XLS, Bombardier Challenger 300 i Bombardier Global 5000. Tak zakończył się rok 2008. Niestety początek roku 2009 to krach na giełdzie i spadek zainteresowania usługami tego typu i rezygnacje z części zamówionych samolotów.

W tamtym okresie zgłosił się do mnie właściciel samolotu Bombardier LearJet 60XR, który poszukiwał możliwości obsługi jego samolotu w Polsce. Właścicielowi nie udało się porozumieć w sprawie obsługi samolotu przez Jet Service i złożył mi propozycję zajęcia się jego samolotem. Wspólnie z Urszulą Wilkowską założyliśmy firmę obsługową AMC Aviation a koledzy piloci założyli firmę FlyJet. Mieliśmy wspólnie działać: Fly Jet jako operator a my jako obsługa techniczna. Moją ambicją było utworzenie stacji serwisującej samoloty typu biznes jet, na poziomie europejskim.



Odbiór G750 z Fabryki na Słowenii – październik 2021 – przebazowanie Słowenskie Konice - Babice, 3h 30min

Ze względów oczywistych nie dało się pogodzić pracy w Jet Service i naszej firmie AMC Aviation. Odszedłem z pracy, przechodząc na własny rozrachunek.

Znajdowałeś czas na własne latanie szybowcowe i samolotowe?

Latanie szybowcowe jest bardzo czasochłonne i musiałem z tego zrezygnować. Latałem na samolotach, szkoliłem się do licencji pilota liniowego bo praca w zawodzie pilota dalej była dla mnie głównym celem. Wspólnie z Markiem Tyburą wynajęliśmy od Muzeum Lotnictwa w Krakowie samolot Piper Cub i doprowadziliśmy go do stanu lotnego. Bardzo miło wspominałem latanie na tym zabytkowym sprzęcie, jednak jak kiedyś po starcie z Babice musieliśmy omijać górkę smięciową, bo oboje przybraliśmy na wadze i 65 KM Pipera już nie dawało rady, postanowiliśmy coś z tym zrobić. Kupiliśmy więc samolot Aviat Husky, który mamy do dziś i używamy do różnych celów lotniczych m.in. Do holowania szybowców i banerów.

Zauważam, że rozwój zawodowy techniczny był dużo bardziej dynamiczny niż lotniczy?

Tak było. Przed podjęciem decyzji o utworzeniu firmy, musiałem odpowiedzieć sobie na pytanie w którą stronę mam iść w lotnictwie. Wtedy też podjąłem decyzję, o skupieniu się na tworzeniu i rozwoju firmy AMC Aviation. Zrezygnowałem z mojego dążenia do zdobycia licencji liniowej. Na samolotach latałem i latam do dziś ale traktuję to jako hobby.

Początki nowej firmy AMC Aviation to jeden prywatny LearJet 60XR do obsługi. Czy były perspektywy na kolejne, czy jeden samolot to nie za mało na utrzymanie firmy lotniczej?

Obsługa jednego samolotu zapewniała nam łagodne przejście z pracy na umowę na pracę na własny rozrachunek. Oczywiście musieliśmy zainwestować nasze oszczędności w budowę firmy, licząc naiwnie na szybki zwrot z inwestycji. Niestety, rzeczywistość nie okazała się tak różowa. Dochody z obsługi jednego samolotu nie dawały nam wystarczających dochodów do wynajęcia biura, hangaru, opłat i naszych płac. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności zaproponowano mi pracę w Lotniczym Pogotowiu Ratunkowym jako kierownik CAMO. Było to w 2009 roku przed odbiorem 23 śmigłowców EC -135 dla LPR. Zostałem dołączony do zespołu akceptacyjnego nowej floty. Praca, która miała mi pomóc utrzymać się, stała się wielką przygodą i wyzwaniem. Musiałem zmienić rozumienie starej kadry tech-



Pamiątkowe zdjęcie po zamknięciu transakcji zakupu i zakończeniu dostawy – Partyz



Lot z Modlina do Watorowa w 2022 r. Student Politechniki Śląskiej specjalności pilotaż leci szkolić się na samoloty wielosilnikowe

nicznej, pracującej do tej pory na śmigłowcach Mi-2. Wirnik w śmigłowcach zachodnich kręci się w drugą stronę... to prawda i przy okazji przenosi do zadania, które miałem do wykonania z personelem Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Z wyśłużonych, z innej epoki i innego systemu śmigłowców Mi-2 przechodziliśmy na naszpikowane elektroniką najnowocześnie wyposażone śmigłowce sanitarne na świecie.

Ogromne doświadczenie, bardzo trudna praca i duża satysfakcja w takiej epokowej przemianie tak ważnego elementu w funkcjonowaniu państwa polskiego. Trwało to prawie dwa lata jak byłem kierownikiem CAMO w LPR, a później jeszcze rok byłem inspektorem ARC czyli wykonywałem inspekcję na śmigłowcach i samolotach floty LPR

Po jakimś czasie do AMC Aviation doszedł drugi samolot i nasza firma zaczęła „podnosić skrzydła”. Zaczęły się pojawiać do obsługi w naszej firmie samoloty PILATUS PC-12, Global Express zarejestrowany w USA i tylko ja w Polsce miałem uprawnienia do obsługi technicznej tego samolotu. We Wrocławiu pojawiła się Cessna Mustang, którą też zaczęliśmy obsługiwać technicznie. Stopniowo przybywało samolotów. Na polskim rynku powstała firma Bingo Airways, która wykonywała loty charterowe na samolotach Airbus A-320 i AMC Aviation zostało zakontraktowane przez Bingo Airways do przeprowadzenia procesu certyfikacji przewoźnika lotniczego. Zarządzaliśmy Ciągłą zdadnością do lotu – flotą czterech samolotów pasażerskich Airbus A-320 – kolejne duże wyzwanie i wielka satysfakcja, że podołaliśmy. Posmakowaliśmy co to linia lotnicza. Skomplikowana logistyka zabezpieczenia obsługi technicznej, magazynu części zamiennych było zupełnie inaczej niż w naszej dotychczasowej działalności. Niestety Bingo Airways nie przetrwało na trudnym rynku lotów charterowych.

Po tych doświadczeniach zdecydowaliśmy, że to AMC Aviation zostanie przewoźnikiem lotniczym AOC. Zdobyliśmy certyfikat przewoźnika lotniczego i powoli zaczęliśmy stawiać kroki w czarterowaniu samolotów biznesowych. Zaczęło nam być ciasno w wynajmowanym hangarze na lotnisku Okęcie i w 2012 roku przenieśliśmy się na lotnisko w Modlinie.

Ostatnio zacząłeś obsługiwać samolot kolejnego wychowanka Aeroklubu Grudziądzkiego, który w Lisich kątach zdobył licencję turystyczną i zawodową?

Tak, zgadza się. Weszliśmy we współpracę i obecnie posiadamy samolot odrzutowy Challenger 605, który jest dostępny w naszej flocie AOC.

Jesteś jednym z pomysłodawców i założycieli Aeroklubu Aviator. Możesz powiedzieć kilka słów o tym pomysle?

Aeroklub Warszawski to olbrzymia organizacja, która siłą rzeczy musi być zarządzana jak korporacja. Brakowało mi tam takiej



Impreza AMC Aviation z okazji 15 lecia istnienia firmy w hangarze w Modlinie październik 2023 (3).jpg

klubowej atmosfery, podobnie myślał Marek Tybura z którym, mieliśmy wizję stworzenia klubu opartego na gronie koleżanek i kolegów skupionego wokół ludzi z pasją do latania. Aeroklub Aviator powstał w 2019 roku, ale to historia na inną rozmowę.

Dobry pomysł...

O żonie Renacie już wspomniałeś, kiedy wspomagała Ciebie w przygotowaniu do szkolenia na LearJeta. Możesz kilka słów o swojej rodzinie?

Renata pracuje w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Była asystentem kontrolera ruchu lotniczego, obecnie pracuje w dziale zarządzania przepływem i pojemnością ruchu lotniczego, zajmuje się slotami czyli reguluje intensywność ruchu w przestrzeni powietrznej nad Polską. Syn Artur – najstarszy, skończył Politechnikę Śląską na Pilotażu i zdaje na licencję liniową a obecnie pracuje jako personel pokładowy w PLL LOT. Jest też członkiem Aeroklubu Aviator, i buduje swoje doświadczenie lotnicze, jest również odpowiedzialny za sprzedaż samolotów typu Gogetair G750 w naszej rodzinnej firmie TIVANO., Córka Małgorzata, ukończyła Technikum Lotnicze w Warszawie o specjalności Technik – awionik, wyszkoliła się na szybowcach, a teraz pracuje w AMC Aviation. Praktykowała w dziale obsługi technicznej, potem w CAMO, ale okazało się że najbliższe jej sercu są finanse, więc spełnia się lotniczo w dziale finansowym. Najmłodsza córka – Maria, studiuje prawo ale na część etatu również pracuje w AMC Aviation w dziale jakości i bezpieczeństwa lotniczego,

Masz inne pasje?

Kiedyś ukończyłem szkołę muzyczną, muzyka zawsze była moją pasją. Ale „porzuciłem” karierę muzyka na rzecz lotnictwa. Lotnictwo stało się moją pasją. Przyszedł moment że lotnictwo stało się również moim życiem zawodowym, ale nadal pozostała moja pasja. No i teraz dociera do mnie, że w zasadzie straciłem pasję... Lotnictwo w całości stało się moim codziennym życiem... Dlatego jakiś czas temu wróciłem do muzyki... czasami gram na pianinie i gitarze. Może jeszcze odkryję nowe pasje – mam kilka na uwadze ...

Dziękuję za rozmowę. Znamy się od wielu lat z Lisich Kątów i muszę przyznać, że sam jestem pod wrażeniem Twojej opowieści. Życzę w imieniu naszych czytelników, lotniczej braci z Grudziądza dalszych sukcesów i pomysłów na nowe lotnicze przedsięwzięcia.

Dziękuję!

Rozmawiał
Andrzej Ogonowski



SZUKASZ SAMOŁOTU ? SPRAWDZ **G750**!

Gogetair G750 to przede wszystkim ergonomia, niepowtarzalny design oraz bezpieczeństwo.

Samolot osiąga ten kompromis przy jednoczesnym utrzymaniu bardzo wysokich osiągnięć

DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ!

Samolot jest zbudowany z kompozytów węglowych a klatka kabiny wzmocniona jest włóknom kevlarowym.

Samolot posiada 2 miejsca.

DODATKOWO
WYPOSAŻONY JEST
W SYSTEM **BRS**

SPRAWDŹ SAM!
ZGŁÓŚ SIĘ DO NAS NA
LOT TESTOWY

- ZMIENNY SKOK ŚMIGŁA
- 2-OSIOWY AUTOPILOT
- SILNIK ROTAX
- PONAD 8H LOTU PRZY 120KT TAS



ZADZWOŃ LUB NAPISZ

+48 608 163 560
office@tivanoair.com



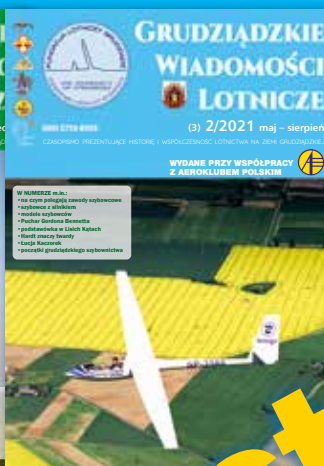
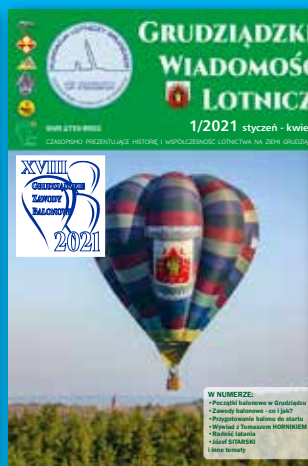
TIVANO
GO TO AIR

www.tivanoair.com

Tivano sp. z o. o.
Ul. Dworkowa 16
05-090 Raszyn



Od przeszłości do współczesności grudziądzkiego lotnictwa - na skrzydłach Fundacji Lotniczy Grudziądz



Poszukujemy dokumentów, zdjęć, książek, czasopism i eksponatów które stanowiąby zbiory do naszego powstającego grudziądzkiego muzeum lotniczego.

Fundacja Lotniczy Grudziądz przypomina:
Nasz album oraz czasopismo można nabyć również
w siedzibie Fundacji Lotniczy Grudziądz
i Grudziądzkiego Klubu Balonowego,
przy ul. Dąbrowskiego 11/13 w Grudziądzu
(tel.: 600231393, info@lotniczygrudziadz.pl)

nr konta bankowego: 55 1240 1949 1111 0010 9311 8599



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



HENRYK KUCHARSKI

Henryk Kucharski urodził się 13.04.1936 w Boryszewie w powiecie sochaczewskim. Swoją przygodę z lotnictwem rozpoczął latem 1953 w Ligocie Dolnej, gdzie jako skierowany przez Aeroklub Wrocławski uczeń wrocławskiego Technikum Włókien Sztucznych ukończył szkolenie w szkole szybowcowej. Latał dwumiejscowym Żurawiem i jednomiejscową Salamandrą. Kontynuował szkolenie w Aeroklubie Wrocławskim, a po rozpoczęciu studiów na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim latał w Aeroklubie Robotniczym w Świdniku. Następnie w Warszawie w Aeroklubie Warszawskim, gdzie studiował polonistykę na Uniwersytecie Warszawskim na którym uzyskał tytuł magistra filologii polskiej.

Był licencjonowanym pilotem szybowcowym I klasy. Użył złotą odznakę szybowcową z 2 diamentami. Samodzielnie latał 25 typami szybowców, m.in. Komarem, Sroką, Sępem, Czapłą, Bocianem, Blanikiem, Puchaczem, Muchą, Jaskółką, Jastrzębiem, Piratem, Foką, Cobrą, Jantarem i motoszybowcem Ogar.

Był również pilotem samolotowym I klasy, z licencją pilota samolotowego zawodowego II klasy. Samodzielnie latał 9 typami samolotów (Jak 18, Wilga, Gawron, Zlin, An-2).

Startował w licznych zawodach szybowcowych (okręgowych i ogólnopolskich) i samolotowych (klubowych, okręgowych i ogólnopolskich, z mistrzostwami Polski włącznie). Zdobywca kilku medalowych miejsc, w tym w Lubelskich Zimowych Zawodach Samolotowych zaliczanych do najtrudniejszych w kraju (startując jako pilot i dziennikarz w jednej osobie). Samolotowy mistrz Warszawy.



Rodzina Henryka Kucharskiego na pokładzie AN-2 w Nowym Targu. Żona Mieczysława, córka Paulina i syn Przemysław



Nowym Targu, Nowych Sączu, na Żarze.

Był członkiem załogi (jako II pilot) samolotu An-2, który pilotował podczas lotu z Egiptu do Warszawy, a następnie prowadził grupę samolotów Dromader z Polski do Hiszpanii i z powrotem. Łącznie jako pilot szybowcami i samolotami wylatał ok. 2000 godzin.

Przy okazji warto wspomnieć, że w swojej działalności sportowej nie ograniczał się do lotnictwa. Był też obiecującym zawodnikiem rugby i członkiem kadry narodowej w tej dyscyplinie.

Pracę w Skrzydlatej Polsce rozpoczął w 1962, jednak z redakcją współpracował wcześniej. Wspominał, że wygrał w latach 50-tych konkurs dla czytelników, związany z plebiscytem na Złotą 10 Sportowców Lotniczych, zdobywając radioodbiornik Szarotka.

Będąc już etatowym pracownikiem Skrzydlatej Polski czterokrotnie zdobywał nagrodę Stowarzyszenia Dziennikarzy Pol-



Książka Pilota Szybowcowego Henryka Kucharskiego



Z przyjacielem Krzysztofem Włodarkiewiczem na zimowych lubelskich zawodach samolotowych



Aeroklub Grudziądzki w Lisich Kątach, zdjęcie wykonane przez Henryka Kucharskiego w czasie jednego z wielu pobytów Lisich Kątach



Przed lotem na falę tatrzańską

Kontrola techniki pilotażu

Typ samolotu	Boulton	nr	2796
Zakres kontroli	zasadnicza		
start	- 5		
lot na wysokości	- 5		
wytrącenie niebezpieczeństwa	- 5		
obrotach powst.	- 5		
kręgi - hydroplan	- 5		
Uwagi:	5/4		
Kontrola ważna na okres do	5. 06. 1990 r.		
Imię i nazwisko instruktora przeprowadzającego kontrolę	Andrzej Ogonowski		
Lisich Kąty 5.06.89.			

Wpis KTP wykonany po locie przez instruktora Andrzeja Ogonowskiego w Lisich Kątach



Henryk Kucharski w kabinie Wilgi



W Lisich Kątach



Rysunek, który pojawiał się w cyklu artykułów autorstwa Henryka Kucharskiego pt. „Korespondencja własna z pokładu WILGI”



Henryk Kucharski z żoną Mieczysławą podczas lotu dla dziennikarzy na pokładzie Tu-134 PLL LOT - rok 1967

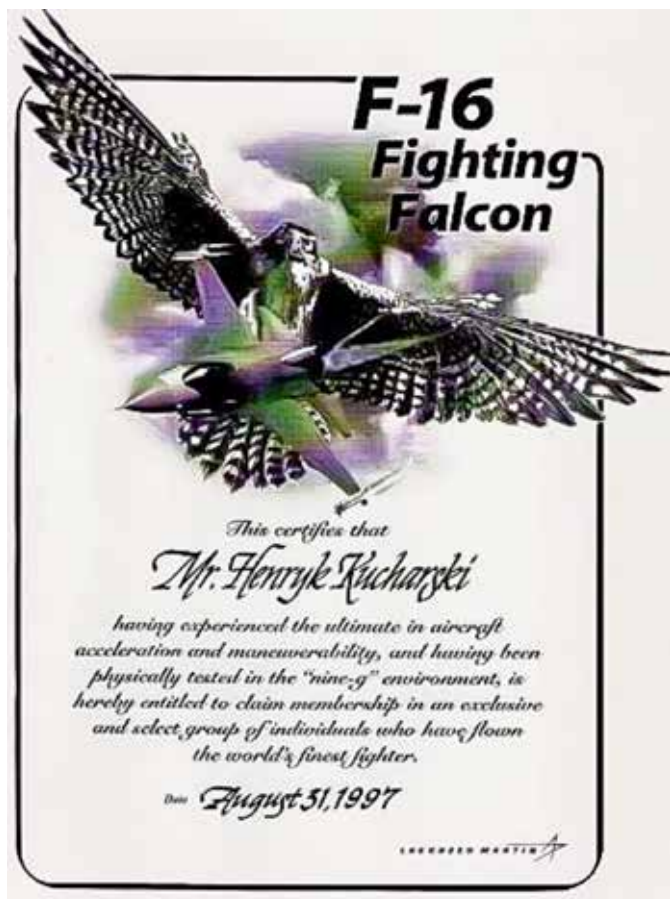




Henryk Kucharski w kabinie F-16



Henryk Kucharski po locie z pilotem F-16



Certyfikat upamiętniający lot F-16



Henryk Kucharski w trakcie spotkania z Tadeuszem Górą

skich Pióro Ikara. Był autorem licznych publikacji lotniczych, w tym relacji z zawodów i mistrzostw Polski i świata szybowcowych, samolotowych, spadochronowych, balonowych i innych. Był również inicjatorem i publikował w Skrzydlatej Polsce listę 10 najlepszych sportowców lotniczych – Złotą 10 Sportowców Lotniczych. Przez 14 lat był Redaktorem Naczelnym Magazynu Lotniczego Skrzydła Polska. W 2004 przeszedł na emeryturę, ale nie rozstał się z redakcją pełniąc funkcję Redaktora Seniora, służąc radą i pomocą kolejnym redaktorom naczelnym. Redagował wiele książek lotniczych.

Był jednym z pierwszych Polaków, który już w 1997 roku odbył 35-minutowy lot samolotem wielozadaniowym F-16. Jako doświadczonemu pilotowi siedzący w drugiej kabinie Amerykanin Steve Barter pozwolił na samodzielne pilotowanie. Henryk wykonał kilka ewolucji, leciał z przeciążeniem 9G, wszystko zniósł w dobrej formie. To była wielka nagroda za jego osiągnięcia i szacunek, jaki miał w środowisku lotniczym. O tym locie napisał w swoim pięknym stylu w Skrzydlatej Polsce.

Połączył w swoim życiu trzy pasje: lotnictwo, sport i dziennikarstwo. Działał w wielu organizacjach lotniczych. Był sekretarzem Zarządu Aeroklubu Warszawskiego, sekretarzem Komisji Szybowcowej i Komisji Samolotowej oraz przewodniczącym Komisji Sportowej Aeroklubu Polskiego; przez 2 kadencje – sekretarzem Zarządu Krajowej Rady Lotnictwa, której był członkiem założycielem; członkiem Zespołu do Spraw Tradycji i Wyróżnień Aeroklubu Polskiego; Przewodniczącym Kapituły Błękitnych Skrzydeł – najwyższego w kraju honorowego wyróżnienia lotniczego roku Skrzydlatej Polski i Krajowej Rady Lotnictwa, od lat wręczanego podczas centralnych obchodów Święta Lotnictwa Polskiego; członkiem Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa; członkiem honorowym Aeroklubu Polskiego i Ligi Przyjaciół Polskiego Lotnictwa.

Wyróżniony licznymi odznaczeniami i dyplomami m.in. Złotym Krzyżem Zasługi i Złotym Medalem za Zasługi dla Obronności Kraju. Jednym z ostatnich wyróżnień jakie mu przyznano była odznaka „Grudziądzkie Skrzydła” w 2020 roku.

W 2015 roku we Wrocławiu przy hotelu Kosmonauty przy ul. Przybyły 22 posadzono dąb Henryka w Alei Dębów Sław Lotnictwa Polskiego.

Jednak najważniejsza była dla niego rodzina – żona Mieczysława, córka Paulina i syn Przemysław, który także związał swoje życie zawodowe i prywatne z lotnictwem i szybownictwem.

Był człowiekiem kochającym lotnictwo i pracującym dla niego. Zmarł w Warszawie po długiej i ciężkiej chorobie 10.12.2023 r.

**Paulina Górczyńska
Przemysław Kucharski**

LATANIE

Raz posmakowawszy latania, będziesz chodził po ziemi z oczami zwróconymi ku niebu, bo tam byłeś i tam zawsze będziesz pragnął powrócić

Leonardo da Vinci

Latanie to coś więcej niż pasja – to styl życia, odrobina magii i potężna dawka adrenaliny. Dla wielu z nas pierwsze marzenie o wzbiciu się w powietrze rodzi się jeszcze w dzieciństwie, gdy patrzymy na niebo i wyobrażamy sobie, że to my zasiadamy za sterami samolotu lub szybujemy wśród chmur. Ale dla niektórych droga do realizacji tego marzenia bywa kręta.

Sam jako dziecko usłyszałem, że nie mogę latać, bo mam problemy z jękaniem, a w lotnictwie liczy się precyzja i krótka komunikacja. Dziś wiem, że to były tylko ograniczenia w głowach innych ludzi, a nie moje. Latanie nie jest zarezerwowane dla wybranych. To przestrzeń, w której każdy może odnaleźć swoją wolność, o ile jest gotów podjąć wysiłek, by tam dotrzeć.

Początki i trudności

Pierwsze kroki w lotnictwie bywają trudne. Główna przeszkoda? Czas, pieniądze, a czasem brak lotniska w pobliżu. Ale, paradoksalnie, największe bariery bywają w naszym umyśle. Okazuje się jednak, że marzenia są w zasięgu ręki. Kursy podstawowe w aeroklubach są dostępne nawet dla studentów, a jeśli ktoś naprawdę chce latać, znajdzie sposób, by odłożyć na pierwsze godziny w powietrzu. Schody zaczynają się później – gdy pojawia się chęć zakupu własnego szybowca czy samolotu.

Aerokluby to klucz do rozpoczęcia przygody z lotnictwem. To nie tylko organizacja pilotów, ale przede wszystkim społeczność, w której każdy pomaga każdemu. Tam też jest sprzęt, instruktorzy i obsługa techniczna. Tam możemy się czuć bezpiecznie i wiedzieć, że otaczający nas ludzie rozumieją naszą chęć nauki latania. Lotnictwo jest sportem zespołowym, gdzie wspólne działania – od przygotowania szybowca po zakończenie dnia lotów – sprawiają, że latanie jest bardziej dostępne i przystępne finansowo.

Magia szybowania

Szybowanie to najczystsza forma latania – bez hałasu silnika, w harmonii z naturą. Wspomnienia lotów wśród białych obłoków, bocianów czy orłów pozostają w sercu na zawsze. Często, opowiadając o tym ludziom, spotykam się z obawami: „Jak to bez silnika? To na pewno niebezpieczne!”. Ale wystarczy jeden lot zapoznawczy, by wszystkie wątpliwości rozwiązy się jak chmury na niebie.

Największe emocje? Loty w mekkach szybownictwa, takich jak Bezmiechowa czy Góra Żar. Tam każdy pilot może przeżyć niezapomniane chwile. Miałem zaszczyt latać z Sebastianem Lampartem, który dokonał niezwykłego przelotu nad Mount Everestem wraz z Sebastianem Kawą! To doświadczenie, które na zawsze zostaje w pamięci. Takie miejsca jak Bezmiechowa, Żar czy Lisie Kąty koło Grudziądza to mekki szybowników, w których można spotkać prawdziwe legendy, pasjonatów, doskonalić swoje umiejętności. Każdy instruktor ma swój unikalny bagaż doświadczeń, którym chętnie się dzieli, a latanie z różnymi pilotami to najszybsza droga do rozwoju.



Czerwcowy wschód słońca



Start szybowca Bocian za wyciągarką



Na pierwszym planie Piotr Syrocki w tylnej kabinie Sebastian Lampart



Start za wyciągarką widziany z kabiny



Życie „kwadratu”



Piotr Syrocki w samodzielnym locie



Instruktor Darek Leszkiewicz w pogotowiu



Obsługa lotów pracuje na „kwadracie”



I takie widoki bywają na starcie

Wojsko i precyzja

Latanie to rozległa dyscyplina. Na lotniskach klubowych, często trawiastych, nie ma wieży kontroli ruchu lotniczego ani zaawansowanej infrastruktury. Kluczową rolę odgrywa „Kwadrat” – miejsce, gdzie kierownik lotów i instruktorzy zarządzają wszystkim. To tam wkracza wojskowy dryl. Każdy błąd zostanie zauważony i poprawiony – wszystko po to, by zapewnić maksymalne bezpieczeństwo

Dlaczego warto latać?

Bo latanie to wolność. To uczucie, którego nie da się porównać z niczym innym. To także wspólnota, której nie znajdziesz nigdzie indziej. Lotnictwo to nie tylko technika i procedury – to sztuka, filozofia i ciągłe przekraczanie własnych granic.

Dziękuję Grudziądzowi i jego lotnisku za stworzenie miejsca, gdzie marzenia o lataniu stają się rzeczywistością. Mieszkańcom gratuluję, a Władzom Grudziądza życzę aby doceniły to miejsce, potencjał i ludzi związanych z lotnictwem. A tym, którzy wciąż patrzą na niebo z dołu, powiem jedno: spróbujcie – warto.



Piotr Syrocki

Autor o sobie:

Już jako 6 latek złapałem bakcyła modelarskiego dzięki modelom samolotów mojego Taty stojących na telewizorze. Tata co prawda już się nie zajmował modelarstwem, ale wtajemniczył mnie w podstawy i zapisał mnie do modelarni – (na marginesie) piękne lata, kiedy na każdym osiedlu funkcjonowały modelarnie. Regularnie brałem udział w konkursach i zawodach modeli redukcyjnych i latających do ukończenia liceum. Następnie wybrałem Architekturę jako kontynuację i rozwinięcie umiejętności tworzenia form przestrzennych – jednocześnie zapominając o pasji do latania. Po kilku latach już w dorosłym życiu voucher na lot szybowcem na dzień taty, przypomniał mi o zapomnianych marzeniach. I się zaczęło! – resztę znać:)

„GRUDZIĄDZ” PO NIEBIE LATA

Nie jesteście miastem przyziemnym! I kiedy po niebie majestatycznie płynie bajecznie kolorowy aerostat z napisem: GRUDZIĄDZ, to nie ma takiej siły, żeby ludzie na ziemi, z uśmiechem na twarzy, nie zadzierali głów do góry. Oko cieszy się widokiem, w duszę sączy się coś optymistycznego. Jako Grudziądzki Klub Balonowy jesteśmy szczęśliwi, że po raz trzeci w swojej historii nasze miasto to również nazwa naprawdę niezwykłego statku powietrznego.

„GRUDZIĄDZ” noszą dobre wiatry po różnych rejonach Polski, a kto wie czy w przyszłości nie poniesie go jeszcze dalej. Parafrazując jednak słowa Pawlaka, po czymkolwiek niebie by ów balon nie latał, wszędzie przynosi chlubę swojemu macierzystemu miastu.

Na początku XX wieku historię grudziądzkich aerostatów rozpoczął balon gazowy z wypisanym na niemal idealnie kulistej powłoce napisem GRAUDENZ. Trzeba pamiętać, że cała lotnicza tradycja naszego miasta, z oczywistych względów historycznych, zaczęła się od Niemców. Szybko jednak, bo już w latach 20. wieku w blękitnie tegoż nieba rozgościły się biało-czerwone szachownice polskich samolotów, na których wyszkolono – jak się później okazało – asów polskiego lotnictwa. Jednak na kolejny grudziądzki balon trzeba było czekać aż do lat 90. To wtedy wyszkoiliła się niewielka grupa pierwszych grudziądzkich pilotów balonów na ogrzane powietrze i naturalną koleją rzeczy, po długich staraniach, na niebie zagościł „Powiat – Miasto GRUDZIĄDZ” – aerostat o charakterystycznym gruszkowatym kształcie, z dominującym ciemnoniebieskim kolorem powłoki oraz herbem miasta.

Kiedy, przy wsparciu grudziądzkiego samorządu, przymierzaliśmy się do kolejnego, trzeciego już „Grudziądza”, zdawaliśmy sobie sprawę, że to moment wyjątkowy. Z naszej miłości do latania i do naszego miasta chcieliśmy bardzo, żeby nowy balon wyróżniał się, przyciągał wzrok i był świetną promocją miejsca, którego nazwę będzie dumnie nosił na sobie. Dlatego projekt graficzny powierzyliśmy w uzgodnieniu z władzami miasta Pani Kamelii Florez-Oviedo – utalentowanej graficzce od lat pracującej dla Grudziądza. Jej dotychczasowa praca jest bardzo widoczna w przestrzeni miasta w formie spójnego przekazu graficznego plakatów, różnego rodzaju publikacji oraz przekazu internetowego. Nasz grudziądzki balon również



się w to idealnie wpisał, co sprawiło, że jest teraz inny, niż wszystkie inne znane nam balony, zwraca uwagę tą swoją wyjątkową urodą, a jednocześnie daje świadectwo nawet kiedy jeszcze stoi na ziemi i dopiero szykuje się do startu, że Grudziądz to miasto odlotowe!

Droży Czytelnicy, wypatrujcie „GRUDZIĄDZA” na naszym wspólnym niebie. Nie trzeba nikogo przekonywać, że to wdzięczny obiekt do fotografowania, więc jeżeli tylko obudzi się w Was niepohamowana żądza robienia mu zdjęć, nie powstrzymujcie się. Fotografujcie, udostępniajcie, publikujcie. Niech ten balon przez długie lata będzie naszą wspólną dumą, radością i promocją naszego miasta. I jeszcze niech zawsze sprzyjają mu dobre wiatry.

Szymon Gurbin



»INSTALMET«

Producent zbiorników od 1992

oferuje produkty dla branż:

Ciepłownictwo:

- Stabilizatory ciepłej wody
- Zasobniki ciepłej wody
- Zbiorniki buforowe - akumulacyjne wody, glikolu
- Filtroodmulniki FO, FOM
- Odmulacze siatkowo inercyjne - IOW
- Sprzęgła hydrauliczne SH, SH/P, SH-OM
- Zbiorniki kondensatu A-1, A-2, A-3, B
- Separatory powietrza
- Poziome podgrzewacze wody
- Zbiorniki rozprężne
- Naczynia wyrównawcze
- Rozdzielacze
- Wymienniki ciepła
- Rozprężacze odmulin i odsolin

Akcesoria:

- Izolacje
- Grzałki
- Anody magnezowe, tytanowe
- Przeciwniektierze

Chłodnictwo:

- Zbiorniki wody lodowej
- Zbiorniki glikolu propylenowego, etylenowego
- Zbiorniki mrówczanu potasu
- Sprzęgła chłodnicze

Wodociągi:

- Zbiorniki hydroforowe
- Mieszacze wodno-powietrzne - aeratory
- Filtry piaskowe

Inne:

- Zbiorniki wyrównawcze sprężonego powietrza
- Piaskarki - zbiorniki oczyszczarek strumieniowych
- Podgrzewacze wody basenowej
- Zbiorniki solanki
- Zbiorniki azotu
- Zbiorniki oleju
- Rurki manometryczne
- Konstrukcje stalowe

Przedsiębiorstwo

**Produkcyjno - Usługowo - Handlowe
INSTALMET s. j.**

**86-300 Grudziądz, ul. Parkowa 50 a
tel. 56 462 19 14**

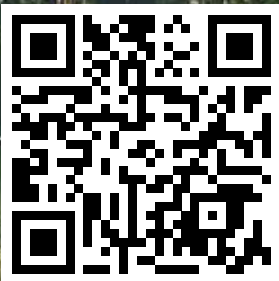
e-mai: instalmet@wp.pl



X
Ląduj tutaj
lub na stronie



www.instalmet.com.pl



SPECJALIŚCI OD OPON



*SPRAWDŹ OFERTĘ NA
WWW.OPONYEXPRESS.PL
WWW.LASSA.PL*



U NAS:

- WYSZKOLISZ SIĘ DO LICENCJI PILOTA SAMOLOTOWEGO I SZYBOWCOWEGO
- ZROBISZ HOL I NOCKĘ SAMOLOTOWĄ
- KUPISZ LOT ZAPOZNAWCZY SZYBOWCEM LUB SAMOŁOTEM



www.lisie.pl



+48 607 092 600



Lisie Kąty 20, 86-302 Grudziądz



wyszkolenie.an@lisie.pl

CHCESZ ROZPOCZĄĆ
PRZYGODĘ Z LATANIEM?



**ZAPRASZAMY DO
LISICH**

DIETA NA LATO *lata*



smaczna i skuteczna



dopasowana do Twoich potrzeb



budująca trwałe, dobre nawyki żywieniowe



prosta w realizacji



**DIETETYK
ANNA CHALASTRA**

665 043 777

krasinska.dobrydietetyk.pl

anna.krasinska@dobrydietetyk.pl

Pomogę w realizacji Twoich celów

UMÓW WIZYTĘ JUŻ DZIŚ!

**PONAD 25 LAT
DOŚWIADCZENIA**



SPOKOJNY LOT W KWESTIACH FINANSOWYCH
- BIURO RACHUNKOWE
PODMAR GRUDZIĄDZ

WWW.PODMAR.PL

KADRY-PŁACE
REJESTRACJA SPÓŁEK
KSIĘGOWOŚĆ DLA SPÓŁEK
ROZLICZANIE ROLNIKÓW Z VAT
KSIĘGOWOŚĆ DLA OSÓB FIZYCZNYCH
KSIĘGOWOŚĆ DLA STOWARZYSZEŃ I FUNDACJI



TEL. 56 643 08 04
UL. DWORCOWA 40
86-300 GRUDZIĄDZ



Podmar
BIURO RACHUNKOWE



Przemarsz kadetów szkoły lotniczej LOPP ulicą Wybickiego w Grudziądzu – 1938 r.



**NUMER WYDANY PRZY WSPÓŁFINANSOWANIU PRZEZ URZĄD MIEJSKI W GRUDZIĄDZU.
DZIĘKUJEMY RÓWNIEŻ ZA WYDATNĄ POMOC STOWARZYSZENIU „OBYWATELSKI GRUDZIĄDZ”**

Wydawca:

FUNDACJA LOTNICZY GRUDZIĄDZ, ul. Ciołkowskiego 1/27, info@lotniczygrudziadz.pl

przy wsparciu URZĘDU MIEJSKIEGO W GRUDZIĄDZU i URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Zespół redakcyjny:

Marta Babacz, Joanna Biedermann, Agnieszka Brymora, Wiktor Czubski, Jakub Dziedziak, Tomasz Filus, Remigiusz Gadacz, Agnieszka Gibalska-Dembek, Robert Gretzyngier, Szymon Gurbin, Danuta Herczyńska, Jarosław Jastrzębski, Zbigniew Kościński, Przemysław Kucharski, Michał Łagosz, Artur Łończuk, Andrzej Maciejewski (RN), Roman Mechliński, Andrzej Ogonowski, Dominika Szagdaj, Dawid Schoenwald, Andrzej Szynaka, Kinga Tchorz, Krzysztof Wieczorek, Michał Wojda i in.

Zdjęcia:

Archiwum Lotniczego Grudziądza, Marta Babacz, Joanna Biedermann, Piotr Bilski, Tomasz Hornik, Artur Łończuk, Aleksander Łubiński, Andrzej Maciejewski, Andrzej Ogonowski, Aneta Ratkowska, Tadeusz Ruciński, Łukasz Skonecki, Adam Szalczyński, Kinga Tchorz, Grzegorz Turek, Marek Wentowski, Krzysztof Wieczorek, Waldemar Wingralek, Studio Vento, Michał Wojda i in.

Druk:

EPROS Sp. z o.o. sp.k., ul. Powstańców Wielkopolskich 17, 86-300 Grudziądz, www.epros.pl, e-mail: info@epros.pl