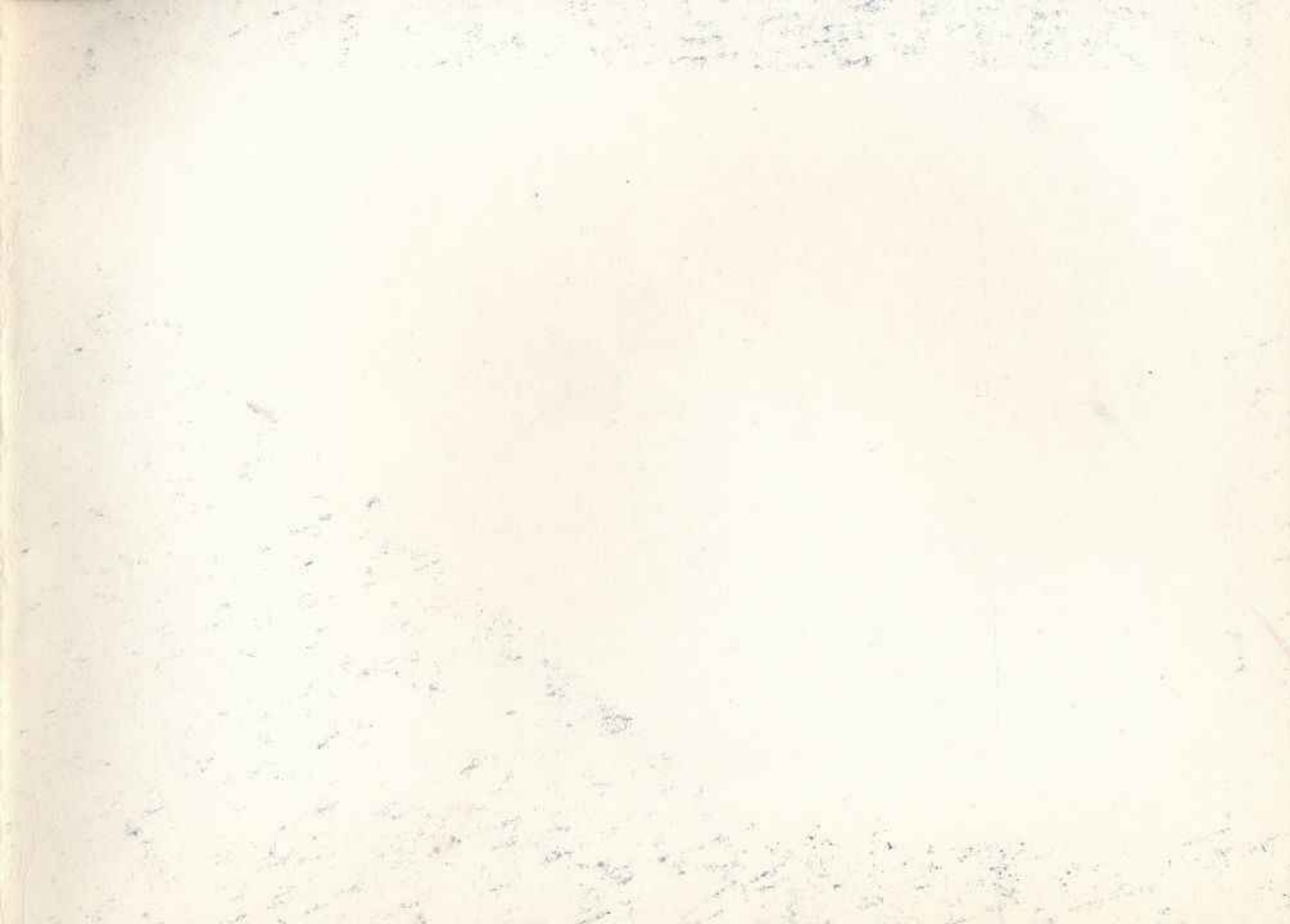


Tadeusz
Chwałczyk

SKRZYDŁA LUBELSZCZYZNY





Tadeusz Chwałczyk

**SKRZYDŁA
LUBELSZCZYZNY**



Muzeum Lubelskie · Lublin 1989

Na okładce:
Samolot Po-2 z początków reaktywowania działalności
Aeroklubu Lubelskiego po wojnie

WYSTAWA

ze zbiorów Aeroklubu Lubelskiego, Aeroklubu
Robotniczego w Świdniku, Muzeum Techniki w Warszawie,
Muzeum Kultury Fizycznej i Sportu w Lublinie
oraz osób prywatnych

styczeń — wrzesień 1989 r.

sale wystawowe Muzeum Kultury Fizycznej i Sportu w Lublinie

W lotnictwie czas biegnie jakby szybciej niż w innych dziedzinach życia. I to nawet nie dlatego, że samolot jest, jak dotąd, najszybszym, powszechnie dostępnym środkiem transportowym człowieka. Szybsze przemijanie w czasie wynika w lotnictwie przede wszystkim z jego oszalałego rozwoju technicznego. Coraz doskonalsze rozwiązania konstrukcyjne szybko eliminują dotychczasowe osiągnięcia. Ten wyścig techniki z czasem powoduje „odstawianie do lamusa” często sprawnych jeszcze skrzydlatych wytworów myśli konstrukcyjnej. Szybciej też kwalifikuje się do muzeum samolot niż na przykład samochód. Towarzyszy temu smutne, niestety, zjawisko rychłego zapominania o dorobku lotnictwa. Łatwiej bowiem pomieścić w muzealnej sali stary welocyped niż wielokrotnie od niego większy płatowiec. Potomnym pozostają więc tylko zdjęcia, rysunki i — ewentualnie — wykonane na ich podstawie modele w zmniejszonej skali. Pomniejszeniu, siłą rzeczy, ulega także skala lotniczych osiągnięć.

Droga do polskich skrzydeł

Udokumentowane próby zbudowania w Polsce maszyny latającej cięższej od powietrza podejmowano już od połowy XVII wieku. Wówczas to dworzanin króla Władysława IV, spolszczony Włoch — Tytus Liwiusz Boratyni, zaprojektował aparat latający wzorowany na ptakach. Inaczej mówiąc, miał to być ornitopter, czyli płatowiec o ruchomych skrzydłach. Siłę napędową miały stanowić mięśnie pilotującego go człowieka. Brak jednak wiarygodnych informacji o odbyciu lotów na tym — jak określono konstrukcję — „latającym smoku”.

W następnych latach w różnych stronach Polski podejmowane były dalsze próby budowy maszyn latających, ale dopiero w 1896 roku zostały one uwieńczone powodzeniem w postaci udanego lotu.

Polska, podzielona wówczas zaborczymi kordonami, nie mogła stworzyć swego własnego lotnictwa. Nie przeszkodziły one jednak wielu naszym utalentowanym rodakom w poszukiwaniu dróg wzniesienia się w powietrze.

Siedemnastego grudnia 1987 roku minęło 85 lat od dnia, kiedy Orville Wright odbył w Stanach Zjednoczonych pierwszy w świecie udany lot na samolocie, który skonstruował wraz z bratem Wilburem. Mało kto jednak wie, że obliczenia śmigła do tego samolotu wykonali oni w oparciu o teorię sformułowaną już w latach 1887-1891 przez Polaka, prof. Stefana Drzewieckiego, mieszkającego wówczas w zaborze rosyjskim.

W 1996 roku upływie 100 lat od pierwszego udanego wzlotu szybowcowego w Polsce. Dokonał tego, zaledwie w pięć lat po słynnym Otto Lilienthalu, nasz rodak, artysta malarz Czesław Tański.

Postać Tańskiego, uważanego za ojca polskiego szybownictwa, jest nam szczególnie bliska. Trzeba bowiem przypomnieć, że pierwowzór szybowca nazwanego „Lotnią” zbudował on i oblatał w naszym regionie, w Janowie Podlaskim.

Inni Polacy również wpisali się do historii światowego lotnictwa. Nie sposób wymienić wszystkich, ale nazwiska kilku z nich warto przypomnieć.

Inż. Józef Lipkowski. Na początku tego stulecia pracował we Francji i w Rosji. Był m.in. głównym dyrektorem zakładów metalurgicznych i mechanicznych w Rosji, a po odzyskaniu przez Polskę niepodległości organizował nasz przemysł zbrojeniowy. W 1903 roku opracował rewelacyjny, jak na owe czasy, pomysł budowy olbrzymiego śmigłowca o dwóch przeciwbieżnych wirnikach. Niepowodzenia w próbach, a przede wszystkim brak zainteresowania jego pomysłem ze strony czynników rządowych carskiej Rosji i dynamiczny w tym czasie rozwój samolotów, skłoniły go do rezygnacji z dalszych eksperymentów. Któż mógł wówczas przypuszczać, że w kilkadziesiąt lat później śmigłowce zrobią w świecie taką karierę i że budowane będą także w Polsce!

Inż. Adolf Warchałowski. Został uznany za pierwszego Polaka, który zbudował w pełni udane samoloty. Pracował w wiedeńskiej wytwórni „Autoplan”. Po przeszkoleniu we Francji, jako pierwszy poddany cesarza Franciszka Józefa otrzymał licencję pilota austriackiego. W dniu 9 maja 1910 roku osobiście oblatał wykonany według swego projektu samolot Autobiplan „Warchałowski-I”. Łącznie skonstruował w Austrii dziewięć różnych płatowców.

Inż. Jerzy Rudlicki. W roku 1909, jako 16-letni uczeń jednej z odeskich szkół, zbudował szybowiec w układzie „kaczki”, czyli z usterezeniem z przodu. Już to niekonwencjonalne rozwiązanie wskazywało na duży talent młodego konstruktora. Rudlicki w ciągu dwóch lat zdołał opracować i zbudować aż osiem różnych szybowców! Za

ostatni z nich otrzymał dyplom Odesskiego Oddziału Cesarskiego Rosyjskiego Stowarzyszenia Technicznego. W sierpniu 1914 roku, a więc w chwili wybuchu I wojny światowej, gotów był do lotu jego pierwszy samolot R-I. Litera „R” pojawiła się w kilka lat później na pierwszych lubelskich samolotach, kiedy inż. Jerzy Rudlicki został szefem biura konstrukcyjnego Zakładów Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz”.

Aeroplany nad Lublinem

Pierwsze wloty aeroplanów — jak wówczas z francuska określano samoloty — zostały przeprowadzone w Lublinie latem 1911 roku. Stacjonujący w mieście oddział carskich lotników dysponował pięcioma samolotami „Blériot”, które bazowały na łąkach nad Bystrzycą, a ściślej — na istniejącym tam wówczas hippodromie. W dniu 29 sierpnia lotnicy zademonstrowali mieszkańcom miasta sprawność maszyn. Jedna z lubelskich gazet tak zrelacjonowała ów pokaz:

„W dniu wczorajszym Lublin był po raz pierwszy świadkiem wlotów na aeroplanach aż trzech od razu lotników. Niespodziewanie, gdyż znaczna część mieszkańców o zamierzonych wlotach nic nie wiedziała, rozległ się nad miastem charakterystyczny szum śmigieł aeroplanu i tysiące osób miało sposobność obserwować, jak lekko i swobodnie unosi się w powietrzu olbrzymi ptak ze stali i płótna, wzbijając się coraz wyżej i wyżej”.

Taki był pierwszy kontakt Lublina z samolotami, ale nikt z miesz-



Członkowie Klubu Lotniczego PWS przy samolocie „Hanriot H-28”

kańców nie przypuszczał wówczas, że za niespełna dziesięć lat pojawią się nad miastem samoloty pilotowane przez Polaków.

Sytuacja wojskowo-polityczna w początkach października 1918 roku niedwuznacznie wskazywała, że upadek uwikłanych w wojnę państw centralnych jest już kwestią dni. Wzmogły się wówczas ruchy różnego rodzaju „emisariuszy”, którzy próbowali nawiązać kontakty pomiędzy polskimi lotnikami rozproszonymi w walczących armiach lub przebywającymi w innych państwach Europy. Trzeba bowiem przypomnieć, że próby stworzenia polskiego lotnictwa wojskowego były podejmowane już wcześniej, jednak rozwój wydarzeń wojennych pokrzyżował te plany.

Oficer 5 baterii w Legionach Piłsudskiego, ppor. Janusz de Beaurain, przedstawił wiosną 1916 roku projekt odkomenderowania do lotniczych szkół austriackich pewnej liczby oficerów i podoficerów celem ich przeszkolenia w pilotażu. Koncepcja zyskała aprobatę i w ten sposób m.in. sam de Beaurain uzyskał patent pilota.

Przypomnienie tej postaci jest o tyle istotne, że ppor. de Beaurain był związany z pewną tajną misją, która miała rozegrać się w... Lublinie. Otóż w lipcu 1917 roku Józef Piłsudski zamierzał udać się samolotem do Rosji, aby objąć dowództwo nad tworzonymi tam oddziałami polskimi. O planie tym zostali w tajemnicy powiadomieni porucznicy Barthel de Waydenthal i Janusz de Beaurain. Ten ostatni nawiązał kontakt z por. Karolem Słowikiem, pełniącym służbę w austriackim parku lotniczym w Lublinie. Miał on przygotować samolot i zapewnić jego obsługę. Urowadzenie austriackiego samolotu nie doszło jednak do skutku, gdyż 22 lipca 1917 roku Piłsudski został aresztowany przez Niemców.

Lotniczy temat powrócił na lubelski grunt jesienią 1918 roku. Z tamtego okresu zachował się dokument następującej treści:

„Dowództwo Wojsk Polskich w Lublinie. Sztab Jeneralny. Nr O.P. Pan Wiktor Ryl obejmie z polecenia Dowództwa wojsk polskich

w Lublinie park lotniczy.

Major — Szef Sztabu [nieczytelny podpis].

Lublin, dnia 5 listopada 1918 r.”

Mianem „park lotniczy” określano w owych czasach zabudowania i warsztaty przylotniskowe.

Tak więc, 5 listopada ppor. Ryl zjawiał się w hangarach etapowego parku lotniczego, który znajdował się w sąsiedztwie dzisiejszej ulicy Krochmalnej. W imieniu polskich władz wojskowych zażądał od zaskoczonych i zdeorientowanych Austriaków przekazania całego dobytku. Po krótkiej słownej utarczce, grożąc użyciem siły, przejął zabudowania i znajdujący się w parku sprzęt lotniczy. Ogłosił też natychmiast werbunek ochotników do pilnowania zdobytego majątku. Zgłosili się legioniści, dowórczy i szeregowi Polacy z armii rosyjskiej i austriackiej. Pierwszymi lotnikami wojskowymi w Lublinie byli: por. Lipczyński oraz podchorążowie Kostanecki i Miłkowski, a także mechanicy Eberhardt, Konopacki i Korczak. Przy zabudowaniach zaciągnięto polskie warty i przeprowadzono inwentaryzację majątku odebranego Austriakom. Stanowiło go pięć samolotów „Fornier Lloyd”, benzyna lotnicza, smary i części zamienne.

Pod koniec listopada przybył do Lublina por. Karol Słowik — ten sam, który poprzednio był uczestnikiem spisku mającego na celu uprowadzenie samolotu dla Józefa Piłsudskiego. Porucznikowi Słowikowi powierzono funkcję komendanta tej zaimprovizowanej stacji lotniczej. Przewidywano przekształcenie jej w eskadrę, a tymczasem zakwaterowani obok placu wyścigów konnych żołnierze określani zostali jako „Oddział Lotniczy w Lublinie”.

Po miesiącu władze centralne delegowały do Lublina mjr. Syrokomlę-Syrokomskiego, który został dowódcą oddziału przemianowanego na „2 Eskadrę Lotniczą”. Takie były „skrzydlate” początki Lublina w pierwszych dniach niepodległości.



Hangar Lubelskiego Klubu Lotniczego na Bronowicach

Lotnicza firma na Bronowicach

Pierwsze próby stworzenia na terenach Polski przemysłu lotniczego podjęto w czerwcu 1910 roku, kiedy to powstało Warszawskie Towarzystwo Lotnicze „Aviata”. W założeniu miało prowadzić jedynie kursy pilotażu, ale uzyskało też zgodę władz carskich na utworzenie warsztatów celem wykonywania ewentualnych napraw uszkodzonych samolotów. W tych właśnie warsztatach, wiosną 1911 roku, uruchomiono licencyjną produkcję francuskiego samolotu „Farman-IV”. Po wybudowaniu około dziesięciu płatowców władze zaborcze zlikwidowały zarówno warsztaty, jak i samą „Aviatę”, a cały majątek przejęła carska armia.

Wraz z odzyskaniem niepodległości zaistniała pilna potrzeba naprawy odziedziczonych po zaborcach samolotów oraz zapewnienia dostaw nowego sprzętu dla powstałego lotnictwa wojskowego. Obowiązek taki nałożono na utworzone w Warszawie w 1918 roku Centralne Warsztaty Lotnicze. O ile jednak z remontami płatowców jeszcze jakoś sobie radziły, to produkcji samolotów nie były w stanie podjąć. Wówczas też (w roku 1920) Inspektorat Wojsk Lotniczych wytypował na producenta płatowców Zakłady Mechaniczne „E. Plage i T. Laśkiewicz” w Lublinie.

Położone w dzielnicy Bronowice, przy ul. Fabrycznej 26 (dzisiejsza ul. Wrońska), znane były dotąd z wytwarzania kotłów i urządzeń gorzelnianych. Stanowiły własność Kazimierza Arkuszewskiego i Romana Laśkiewicza, a jeden z ich założycieli, Emil Plage, zaliczał się do pionierów budowy samolotów, które w latach 1910-1912 konstruował w Berlinie. Być może właśnie to zadecydowało o wyborze lubelskich zakładów na producenta pierwszych samolotów w niepodległej Polsce.

Dyrektorem naczelnym był wówczas Teofil Laśkiewicz, a technicznym — inż. Witold Rumbowicz. Na stanowisko kierownika biura konstrukcyjnego samolotów zaangażowano inż. Stanisława Cywińskiego, natomiast kierownikiem biura przygotowania produkcji lotniczej został inż. Kazimierz Kazimierczak.

Zakłady zajmowały powierzchnię 14 hektarów i były w owym czasie największym przedsiębiorstwem przemysłowym w Lublinie. Nowa perspektywa skłoniła właścicieli do rozbudowy. Wzniesiono budynki dyrekcji i biura konstrukcyjnego, a także obiekty stolarni, ślusarni, blacharni, narzędziowni, warsztatów mechanicznych, tapicerni i lakierni. W następnej kolejności powstały: śmigłarnia, dział montażu, hangary, magazyny i laboratorium. Większość z tych obiektów przetrwała do dziś, jednak niektóre — jak choćby jeden z trzech hangarów — bezmyślnie rozebrano, mimo ich wielkiej wartości historycznej.

W dniu 17 lutego 1920 roku — i tę datę uważa się za początek przemysłowej produkcji samolotów w Polsce — dowództwo lotnictwa wojskowego zawarło z zakładami umowę na dostawę 300 samolotów myśliwskich Ansaldo Balilla i liniowych Ansaldo A-300, które miały być budowane na licencji włoskiej.

W sierpniu tego samego roku płk. pil. Ludomił Rayski dostarczył z Turynu do Lublina wzorcowy egzemplarz samolotu Ansaldo A-300. Produkcja, mimo braku doświadczenia załogi, ruszyła rażno i już 15 czerwca 1921 roku z bronowickiego lotniska wystartował pierwszy wykonany w Lublinie samolot Ansaldo A-300. Jak na ówczesne warunki produkcyjne, był to swoisty rekord.

Niestety, pierwsze lubelskie samoloty nie były najwyższej jakości. W miesiąc po starcie inauguracyjnego A-300 wydarzył się też pierwszy śmiertelny wypadek. Podczas oblatywania samolotu Ansaldo Balilla zginął jeden z najlepszych polskich pilotów — instr. Adam Haber-Włyński.



Samolot DUS-III „Pta-pta” Lubelskiego Klubu Lotniczego

Rozwój produkcji postępował tymczasem wolniej niż oczekiwano. W okresie dwóch lat od podpisania umowy zakłady opuściło zaledwie sto samolotów, a zgodnie z ustaleniami w ciągu półtora roku miało ich być trzysta. Jednocześnie, na skutek powtarzających się przypadków obrywania skrzydeł w czasie lotu, do lubelskich samolotów przyłgnęło określenie „latających trumien”. W efekcie, z początkiem 1924 roku ówczesny szef Departamentu IV (Lotnictwa), francuski generał Levêque, podjął decyzję o wstrzymaniu produkcji samolotów Ansaldo.

W kwietniu tego samego roku Zakłady Mechaniczne „E. Plage i T. Laśkiewicz” otrzymały od wojska zamówienie na produkcję samolotów liniowych Potez-XV, tym razem w oparciu o licencję francuską. Do pomocy w uruchomieniu wytwórstwa sprowadzono też specjalistów z Francji. Pierwsze egzemplarze nowych płatowców były gotowe w połowie 1925 roku.

W tym też czasie nastąpiły zmiany w składzie kierownictwa zakładów. Dyrektorem naczelnym został inż. Zygmunt Zakrzewski, technicznym inż. Władysław Świętecki, a kierownikiem biura konstrukcyjnego inż. Jerzy Rudlicki.

Od 1927 roku, równoległe z licencyjną produkcją francuskich Potezów-XXV (samolot rozpoznawczo-bombowy) oraz holenderskich Fokkerów F-VII b 3 m (w wersjach bombowej i pasażerskiej), rozpoczęto prace nad własnymi konstrukcjami. Pierwszą z nich był rozpoznawczo-bombowy Lublin R-VIII inż. Jerzego Rudlickiego. Potem powstała jego odmiana pasażerska — R-IX, a w 1930 roku wyprodukowano pierwszą próbną serię pięciu samolotów R-VIII.

„Erów” Rudlickiego z różną numeracją i przeznaczeniem było w sumie kilkanaście, z ostatnim prototypem dwusilnikowego samolotu torpedowego na pływakach — R-XX łącznie. Większość z nich zbudowano jednak tylko w pojedynczych egzemplarzach.

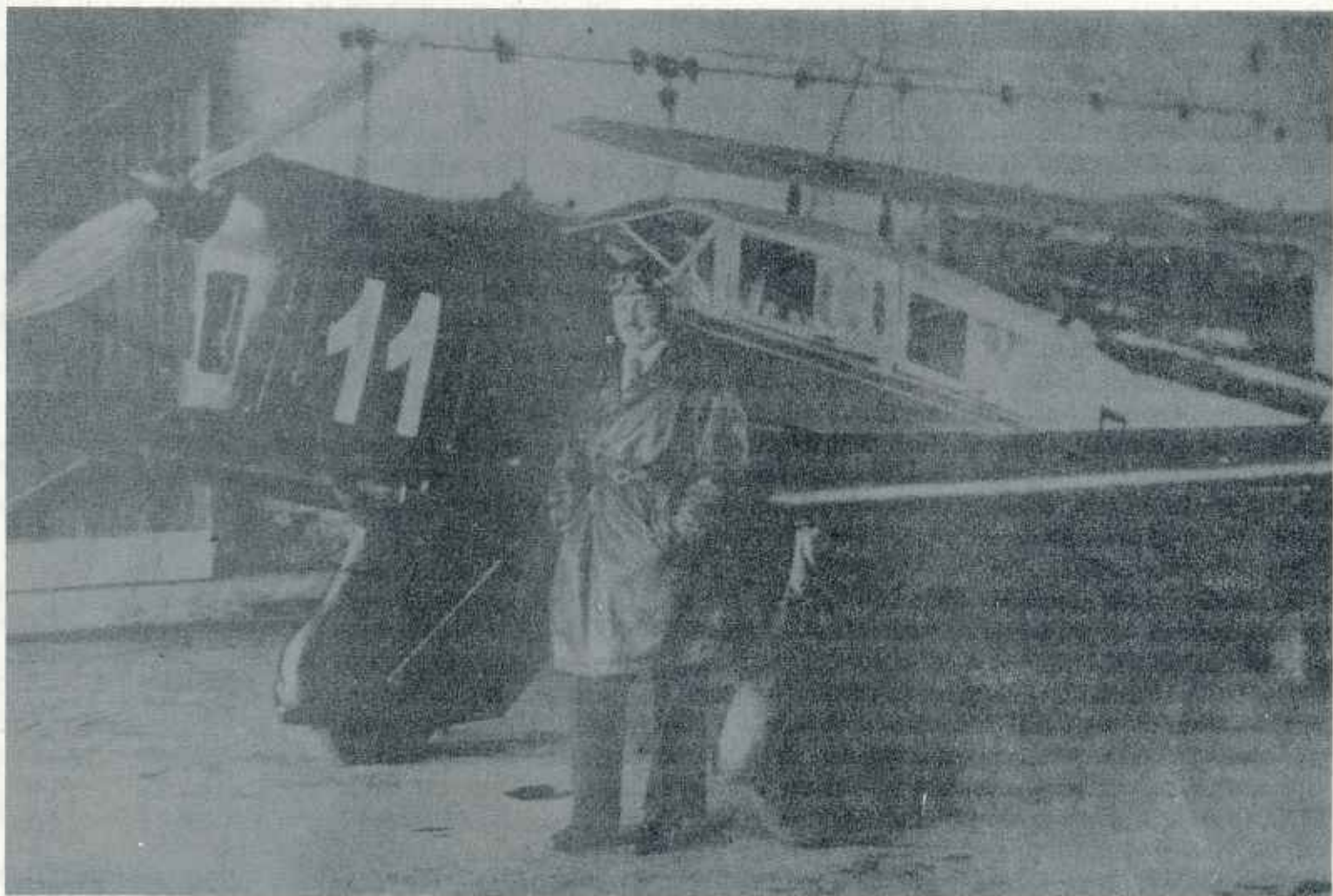
Największej serii doczekał się obserwacyjny R-XIII, zwany też „Pasikonikiem”. Tego typu samolotów wyprodukowano w sumie 270 i wiele z nich wykorzystywały eskadry obserwacyjne w okresie Wojny Obronnej 1939 roku.

Nie wszystkie projekty były „trafione”. Do takich należał m.in. Lublin R-XVI opracowany z myślą o komunikacji lotniczej. Prototyp nie zyskał jednak uznania Polskich Linii Lotniczych LOT i został zwrócony wytwórni. Inż. Rudlicki przeprojektował płatowiec na samolot sanitarny, oznaczony R-XVI b. Był to jednocześnie pierwszy polski samolot o takim przeznaczeniu i, o dziwo, udany. Potwierdził to Międzynarodowy Konkurs Lotnictwa Sanitarnego w Madrycie, przeprowadzony w czerwcu 1933 roku, gdzie samolot Lublin R-XVI b zajął pierwsze miejsce, zdobywając puchar Raphaëla:

Inż. Rudlicki, niezależnie od projektowania samolotów o różnym przeznaczeniu, prowadził też prace eksperymentalne. Najpoważniejszą z nich było opracowanie opatentowanego później tzw. „usterzenia Rudlickiego”, zwanego też „usterzeniem motylkowym”. Zyskało ono uznanie w świecie i stosowane jest na różnych płatowcach do dziś.

Rok 1935 okazał się dla Zakładów Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz” krytyczny. Dowództwo Lotnictwa cofnęło bowiem zamówienie na rozpoczętą już produkcję 50 samolotów obserwacyjnych R-XIII F. Decyzja ta pogrążyła firmę, mającą i tak już trudną sytuację finansową, a w efekcie doprowadziła do bankructwa zakładów. Nastąpiło upaństwowienie przedsiębiorstwa, które zmieniło nazwę na Lubelską Wytwórnię Samolotów. W tym samym czasie wojsko przywróciło cofnięte poprzednio zamówienie, co zapewniło start nowej firmie.

Dyrektorem naczelnym Lubelskiej Wytwórni Samolotów został mjr inż. Aleksander Sipowicz, technicznym inż. Zbysław Ciołkosz, którego później zastąpił inż. Ryszard Bartel, kiedy inż. Ciołkosz



Samolot PZL-19 i pil. Kazimierz Chorzewski, 1933 r.

objął stanowisko szefa biura konstrukcyjnego.

Początki produkcyjne LWS nie były zbyt udane, gdyż projekt samolotu bombowego „Zubr” okazał się wadliwy i wytwórnia, aby zapewnić załodze pracę, podjęła się przebudowy będących w eksploatacji samolotów Potez-XXV. Dopiero na rok przed wybuchem wojny przystąpiono do seryjnej produkcji samolotu obserwacyjnego „Czapla”, na podstawie licencyjnej dokumentacji RWD-14. Rozpoczęto także prace nad własną konstrukcją LWS-3 „Mewa” jako następcy „Czapli”. Projekt zapowiadał się bardzo dobrze, co potwierdziły próby prototypu, ale wybuch wojny przeszkodził ukończeniu serii 30 tych samolotów. Tak zakończyła swą działalność najstarsza polska fabryka płatowców.

Podlaskie skrzydła

W 1923 roku, niemal jednocześnie, powstały dwie dalsze polskie wytwórnie płatowców: w Poznaniu — Wielkopolska Wytwórnia Samolotów „Samolot” i w Białej Podlaskiej — Podlaska Wytwórnia Samolotów.

Podobnie jak w Lublinie, także w Białej Podlaskiej produkcję zapoczątkowała budowa samolotów licencyjnych — francuskich Potez XV.

Wytwórnia mieściła się na skraju miasta, za stacją kolejową, w obiektach dawnego browaru. W trakcie rozbudowy wzniesiono budynek dyrekcji, biuro konstrukcyjne, stolarnię, warsztat mecha-

niczny, halę montażową i magazyny.

Pierwszym dyrektorem naczelnym PWS został przybyły z zakładów w Lublinie inż. Witold Rumbowicz, zastąpiony wkrótce przez inż. Jana Czerwińskiego. Stanowisko dyrektora technicznego objął inż. Mieczysław Pęczalski, a szefa biura konstrukcyjnego inż. Stanisław Cywiński, wcześniej kierujący biurem w firmie „E. Plage i T. Laśkiewicz”.

Jako ciekawostkę warto odnotować, że Podlaska Wytwórnia Samolotów, jako jedyna w kraju fabryka samolotów, została wyposażona w 1929 roku w tunel aerodynamiczny do badań modeli prototypów. Do tego jednak czasu opierała swą produkcję wyłącznie na dokumentacji licencyjnej, początkowo francuskiej (samoloty liniowe Potez-XV, XXV i XXVII), a następnie czeskosłowackiej (samoloty myśliwskie Avia BH-33, znakowane jako PWS-A). Pierwsze własne konstrukcje powstały w 1927 roku — niezbyt, niestety, udany samolot myśliwski PWS-1 i ciekawy pod względem rozwiązań, wielozadaniowy PWS-3.

W następnych latach działalność biura konstrukcyjnego PWS okazała się bardzo owocna. W Białej Podlaskiej powstał m.in. pierwszy polski samolot pasażerski — PWS-20 i tam też wyprodukowano pierwszą serię samolotów komunikacyjnych — PWS-24, które były eksploatowane przez Polskie Linie Lotnicze LOT (jak dotąd jedynie, seryjnie wytwarzane samoloty rodzimej konstrukcji i produkcji w całej 60-letniej historii LOT!).

PWS szczyła się też prymatem w uruchomieniu seryjnej produkcji pierwszych polskich samolotów myśliwskich — PWS-10, oraz zaprojektowaniem pierwszego w Polsce samolotu z podwójnym usterzeniem kierunkowym — PWS-19. Największej jednak sławy przysporzył Podlaskiej Wytwórni Samolotów szkolno-treningowy PWS-16 i jego udoskonalony następca — PWS-26. Twórcą tych samolotów był mgr inż. August Bobek-Zdaniewski, zmarły w 1987



Wodnosamolot R-XIII bis produkcji Zakładów Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz”

roku w Nałęczowie. Konstrukcje obu płatowców powstały już po upaństwowieniu PWS, która na skutek finansowych kłopotów spowodowanych nadużyciami prezesa Spółki Akcyjnej, w 1932 roku ogłosiła upadek.

Dyrektorem naczelnym został wówczas mjr inż. Józef Zajęczkowski, a technicznym — inż. Roman Rosinkiewicz.

Pierwszym zadaniem upaństwowionej PWS stało się uruchomienie wielkoseryjnej produkcji samolotów szkolnych dla wojska. Do Białej Podlaskiej przekazano dokumentację licencyjną Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w Warszawie na budowę samolotu RWD-8. Do 1938 roku zbudowano ich w PWS około pięciuset. Jednocześnie, w trakcie przygotowań do uruchomienia produkcji RWD-8 PWS, wykonano w Białej serię licencyjnych samolotów szkolnych Avro 621 „Tutor” (licencja angielska), oznaczonych PWS-18.

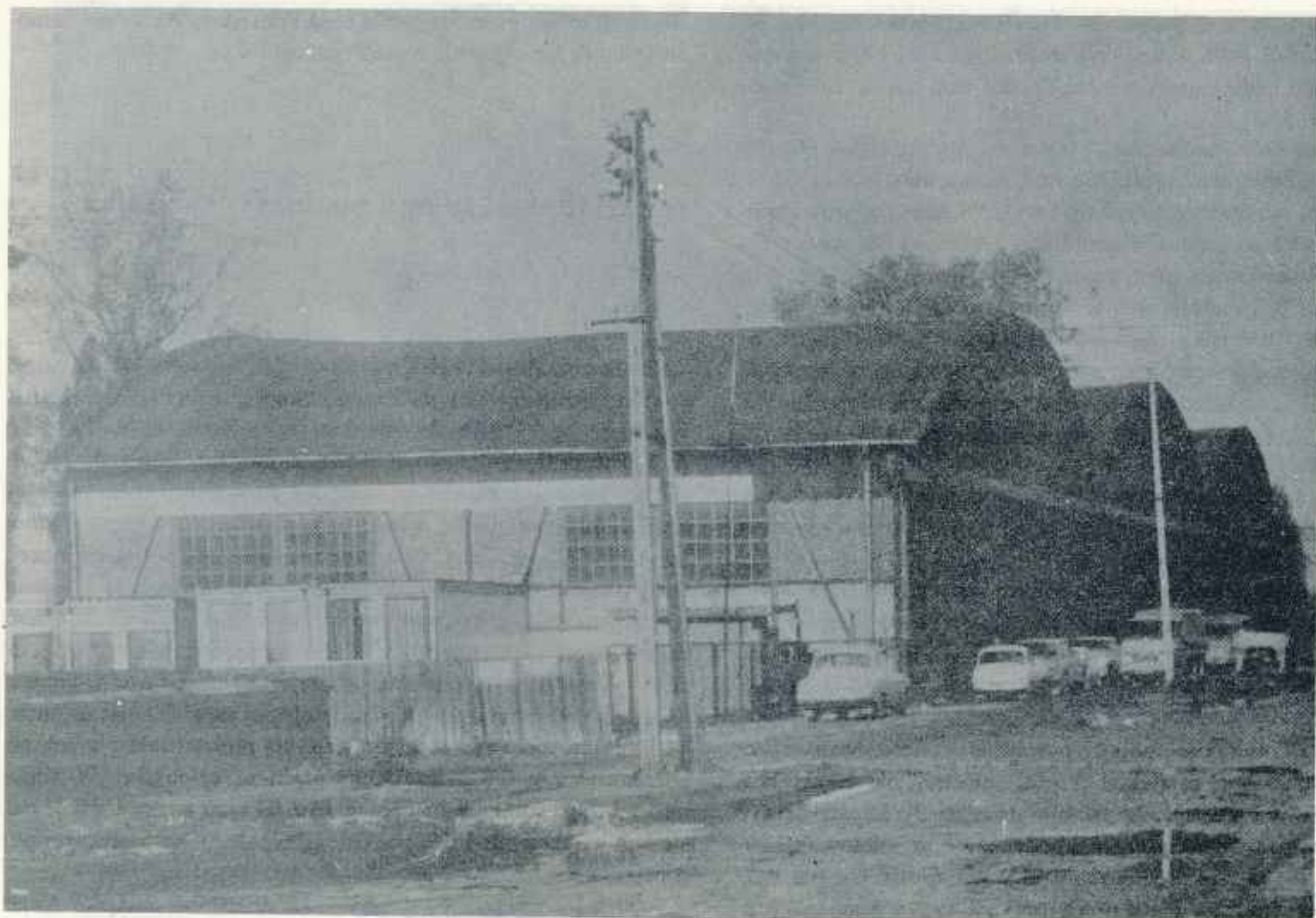
W 1936 roku dyrektorem naczelnym Podlaskiej Wytwórni Samolotów został inż. Roman Rosinkiewicz, a technicznym inż. Zygmunt Cyma, natomiast stanowisko szefa biura konstrukcyjnego powierzono twórcy wielu doskonałych polskich szybowców — inż. Wacławowi Czerwińskiemu. Pod jego kierownictwem powstał w Białej udany dwusilnikowy samolot treningowy PWS-33 „Wyżel” (przeznaczony do szkolenia załóg na nowe samoloty bombowe PZL-37 „Łoś”). Prototyp tego samolotu, wystawiony w 1938 roku na paryskim Salonie Lotniczym, wzbudził olbrzymie zainteresowanie specjalistów. Do seryjnej produkcji „Wyżla”, niestety, nie doszło. Wobec zagrożenia wojną cały potencjał wytwórczy PWS został skierowany na wykonywanie usterek i podwozi do samolotów myśliwskich PZL P-11 i P-24 produkowanych w Warszawie. Od lata 1939 roku rozpoczęto też w Białej przygotowania do uruchomienia produkcji na miejscu kompletnych samolotów myśliwskich PZL P-11 G „Kobuz”.

Wybuch wojny przerwał działalność Podlaskiej Wytwórni Samolotów, która już nigdy nie została reaktywowana.

„Młodości! ty nad poziomy wylatuj...”

Jedna ze strof Mickiewiczowskiej *Ody do młodości* jak ułal pasuje do poczynań lwowskich studentów, którzy już na długo przed odzyskaniem przez Polskę niepodległości podjęli działania, aby „wznieść się ponad poziomy”. Stało się to za sprawą inż. Edmunda Libańskiego, jednego z pionierów lotnictwa polskiego, autora wydanej w 1905 roku popularnej, wzorowo napisanej broszury pt. *Podbój atmosfery*. Z jego inicjatywy 6 listopada 1909 roku powstał Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej, pierwsze niewątpliwie na ziemiach polskich stowarzyszenie lotnicze, które wypada uznać za protoplastę dzisiejszych aeroklubów. Związek Awiatyczny podjął bowiem równoległą działalność zmierzającą zarówno w kierunku amatorskiej budowy płatowców, jak i nauki latania na nich. W krótkim czasie zyskał więc niezwykłą popularność i w rok po zorganizowaniu liczył już około pięciuset członków! W większości byli to studenci Politechniki i z tej racji związek wyróżniał się tym, co daje młodość: rzutkością, zapalem oraz żywotnym patriotyzmem.

Wybuch I wojny światowej zahamował działalność Związku Awiatycznego, ale wznowiono ją natychmiast po odzyskaniu niepodległości. W tym czasie istniała już jednak duża konkurencja w postaci



Hangary Lubelskiej Wytworni Samolotów

różnych kół i stowarzyszeń lotniczych powstałych w Warszawie, Poznaniu czy Krakowie.

Na I Konkurs Ślizgowców (tak wówczas nazywano szybowce), który w 1923 roku rozegrano w Białce koło Nowego Targu, z różnych stron Polski przybyli ze swymi konstrukcjami ich twórcy, w większości członkowie wspomnianych stowarzyszeń lotniczych. Był wśród nich także lublinianin, inż. Stanisław Cywiński, wówczas konstruktor w Zakładach Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz”. Przywiózł do Białki dwa szybowce: „Lublin-1” i „Lublin-2”. Za ten drugi uzyskał czwartą nagrodę. Zwyciężył wtedy szybowiec SL-1 „Akar” studenta Politechniki Warszawskiej, Adama Karpińskiego, późniejszego konstruktora w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej.

W tym samym czasie nauczyciel wiejski ze Skrzynic koło Lublina, Mieczysław Siegel, zbudował też swój pierwszy amatorski szybowiec – MS-1. Nie brał on udziału w konkursie w Białce, gdyż pracujący samotnie konstruktor nie wiedział nic o tej imprezie, a i o jego poczynaniach nikt nie słyszał. Udane loty MS-1 tak zachęciły twórcę do dalszych eksperymentów, że podczas następných wakacji oblatwał... kolejny szybowiec. Później już niemal co rok budował następne.

Żywiotowe działania entuzjastów lotnictwa doprowadziły w końcu do zorganizowania pierwszych aeroklubów. W dniu 19 października 1927 roku powstał Akademicki Aeroklub w Warszawie, później aerokluby w Krakowie, Lwowie i Poznaniu.

Piętnastego sierpnia tego samego roku grupa szesnastu pracowników Zakładów Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz” spotkała się na zebraniu założycielskim Koła Miłośników Lotnictwa, które za cel postawiło sobie stworzenie w Lublinie warunków do uprawiania sportów lotniczych. Prezesem koła został inż. Tadeusz Gumowski. Za najważniejsze zadanie uznano wówczas budowę

własnego samolotu. Dwóch spośród członków, pracowników biura konstrukcyjnego, przystąpiło więc do projektowania. Jednym z nich był inż. Jerzy Dąbrowski (późniejszy konstruktor najlepszego polskiego bombowca PZL-37 „Łoś”), a drugim Antoni Uszacki (po przeniesieniu do Białej Podlaskiej stworzył pierwszy polski samolot z podwójnym usterzeniem kierunkowym – PWS-19). Opracowali oni projekt dwumiejscowego samolotu sportowego, który od pierwszych liter ich nazwisk otrzymał oznaczenie DUS-III. W dniu 10 października 1928 roku z bronowickiego lotniska nastąpił inauguracyjny start samolotu pilotowanego przez Antoniego Mroczkowskiego. I wówczas to córeczka oblatywacza zawołała: „Pta-ptą!”. W ten oto sposób DUS-III otrzymał imię „Pta-ptą”. W dziewięć dni później prowadzona przez Mroczkowskiego „Pta-ptą” uzyskała największą prędkość lotu w II Krajowym Konkursie Awionetek.

Ten sukces bardzo spopularyzował w Lublinie Koło Miłośników Lotnictwa. Liczba członków znacznie wzrosła i na zebraniu w dniu 13 kwietnia 1929 roku podjęli oni uchwałę o przekształceniu koła w Lubelski Klub Lotniczy, którego pierwszym prezesem wybrano także inż. Tadeusza Gumowskiego. LKL oparł swą działalność o statut Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, nawiązał kontakt z wojskiem i po utworzeniu przy klubie PW Lotniczego otrzymał pierwszy szkolny samolot Hanriot H-28.

Praca Lubelskiego Klubu Lotniczego koncentrowała się wokół dwóch sekcji: Budowy Awionetek i Treningowej. Rozpoczął się pierwszy kurs pilotażu na samolocie. Uczestniczyło w nim 18 kandydatów na lotników. Loty prowadzili sierż. Józef Żuromski i Władysław Szulczewski, oblatywacze z firmy „E. Plage i T. Laśkiewicz”. Do końca 1929 roku wykonano w klubie ponad dwa i pół tysiąca lotów w czasie 354 godzin, a kurs pilotażu ukończyło dziewięć osób. W bilansie pierwszego sezonu lotnego odnotowano też 9 poważniejszych wypadków, w wyniku których z trzech posiada-



Samolot Jak-18 na nartach w I Lubelskich Zimowych Zawodach Samolotowych, 1963 r.

nych samolotów szkolnych sprawny do lotów pozostał tylko jeden.

W tym samym 1929 roku, w podobny jak w Lublinie sposób, przy drugiej w regionie wytwórni samolotów w Białej Podlaskiej powstał Klub Lotniczy PWS. Sekretarz generalny Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, Bogdan Kwieciński, analizując w osiem lat później dorobek aeroklubów regionalnych, tak ocenił rozwój sportów lotniczych na terenie środkowowschodniej Polski:

„...Lubelski Klub Lotniczy wywodzi się od nielicznego związku młodych konstruktorów i sympatyków lotnictwa, którzy przed kilku laty podjęli zadanie wybudowania pracą bezinteresowną samolotu turystycznego. Rozwój Lubelskiego Klubu Lotniczego jest rzadkim przykładem wykorzystania do maksimum wszelkich możliwości, które na tym terenie są o wiele uboższe, niż na obszarach działalności innych, większych klubów.

Oprócz Lubelskiego Klubu Lotniczego, został założony w ośrodku fabrycznym Białej Podlaskiej, Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów, zwany pokrótce Klubem PWS. Odsunięty od ośrodków wielkomiejskich, żyje Klub PWS życiem więcej zamkniętym i znajduje małe tylko możliwości szerszego rozwoju. Niemniej pracuje intensywnie na swym terenie, a szczególną zasługą tego klubu jest przesunięcie jego działalności na ziemię wschodnie. Klub PWS wspólnie z Lubelskim Klubem Lotniczym zapoczątkował Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze, stanowiące atrakcję naszego zimowego lotniczego kalendarza sportowego...”

Cóż właściwie można dodać do tej analitycznej, a jakże pozytywnej oceny działalności obu klubów? Może tylko to, że Klub Lotniczy był siódmym w kraju ośrodkiem sportów lotniczych po Warszawie, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Wilnie i Lublinie, ale jednocześnie pierwszym i przez wiele następnych lat jedynym utworzonym w mieście powiatowym!

Z zachowanych dokumentów i relacji byłych członków, zarówno Lubelskiego Klubu Lotniczego, jak i Klubu Lotniczego PWS, niezbi-

cie wynika, że oba wniosły w tamtym okresie znaczny wkład w rozwój polskiego lotnictwa sportowego. Swą działalnością promieniowały też na cały region, co wkrótce zaowocowało utworzeniem w Dęblinie, przy tamtejszym Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa, sekcji Lubelskiego Klubu Lotniczego.

Dzień 18 stycznia 1930 roku, to ważna data w historii Lubelskiego Klubu Lotniczego. Wtedy bowiem, na ogólnym zgromadzeniu członków, podjęto uchwałę o afiliacji LKL do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Klub lubelski stał się pełnoprawnym członkiem polskiej społeczności lotniczej, jego członkowie mogli ubiegać się o prawo reprezentowania barw narodowych w zawodach zagranicznych i korzystać z innych przywilejów. Trwały wówczas przygotowania do międzynarodowego turnieju samolotów turystycznych pod nazwą Challenge. Lublinianie zamierzali zgłosić swój udział na samolocie LKL-2, zbudowanym w klubie według projektu inżynierów Jerzego Teisseyre'a i Mariana Bartolewskiego. Niestety, zgłoszenie trzeba było wycofać, gdyż samolot, noszący znaki rejestracyjne SP-ADE, nie miał ukończonych prób kontrolnych. Nasz region w Challenge 1930 w Berlinie był jednak reprezentowany przez dwa samoloty z Białej Podlaskiej: PWS-51 i PWS-52, których piloci nie odegrali, niestety, żadnej roli w konkursie. Nie powiodła się także przeprowadzona 24 kwietnia 1930 roku próba pobicia rekordu świata w długości lotu na samolocie DUS-III „Pta-ptą”. Podczas przygodnego lądowania samolot został rozbity.

W następnych latach zarówno Lubelski Klub Lotniczy, jak i Klub Lotniczy PWS, miały swe wloty i upadki. Do pozytywów należy zaliczyć wybudowanie w Lublinie własnych samolotów LKL-4 i LKL-5, a w Białej Podlaskiej — TW-12 i M-9, ostatniego przed wojną polskiego samolotu sportowego. Dęblińska sekcja LKL mogła poszczycić się wykonaniem szybowca wyczynowego (pierwszego w Polsce) — NN-1 i przejściowego NN-2 (pierwszy w kraju szybowiec o kadłubie spawanym z rur stalowych), a także pierw-

szego w Polsce szybowca bezogonowego o dużym wydłużeniu skrzydeł — JN-1 „Zabuś-II”. We wrześniu 1931 roku dęblinscy członkowie LKL zorganizowali też wyprawę szybowcową w Bieszczady, gdzie na wspomnianym już szybowcu NN-2 por. Tadeusz Kurowski, lotem żaglowym trwającym prawie cztery godziny, ustanowił nowy rekord Polski. W tym samym roku, w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych, Józef Zuromski na samolocie LKL-2 bis zajął 7 miejsce. W roku 1932 startujący w Sztafetowym Rajdzie Lotniczo-Samochodowym młody pilot lubelski, Wojciech Kołaczkowski, był trzeci, a w IV Locie Południowo-Zachodniej Polski — siódmy. W maju 1933 roku, w II Międzynarodowym Mityngu Lotniczym w Warszawie, wzięło udział dwóch lubelskich pilotów: wspomniany już Wojciech Kołaczkowski na LKL-5 i Zygmunt Martyniak, który zajął drugie miejsce, na LKL-4.

Sukcesy odnieśli też białscy piloci. W 1932 roku Jerzy Szałowski zajął na samolocie PWS-50 trzecie miejsce w I Locie Północno-Zachodniej Polski. Również na trzecim miejscu uplasował się startujący w 1934 roku w II Locie Północno-Wschodniej Polski — Tadeusz Arcinowski, który dodatkowo zwyciężył w sztafecie lotniczo-motocyklowo-samochodowej. W rok później ten sam pilot odniósł swój największy sukces, wygrywając Złot „Gordon-Bennett”.

Rok 1936 zakończył działalność Klubu Lotniczego PWS pod godłem stylizowanej jaskółki, która stanowiła motyw odznaki klubowej. W tym bowiem roku walne zebranie członków postanowiło zmienić dotychczasową nazwę na Aeroklub Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Jaskółkę na tarczy zastąpiła więc zunifikowana biało-czerwona szachownica lotnicza z sylwetką samolotu i literami „PWS” na skrzydłach. W aeroklubie po sukcesy zaczęli sięgać piloci młodego pokolenia. W VI Krajowym Lotniczym Konkursie Turystycznym w grupie juniorów załoga: Zygmunt Przeorski i Stanisław

Siedlecki zajęła piąte miejsce. Trzecią pozycję wywalczyli w II Zlocie Gwiazdzistym do Białej Podlaskiej piloci tego aeroklubu — Jan Szott i Kazimierz Myszkowski.

Mimo sportowych sukcesów, w obu ośrodkach były to jednak lata trudne, głównie na skutek sprzętowych niedoborów. Podstawową troską zarządów stało się zabieganie o zdobywanie funduszy na budowę samolotów. O ile w Białej Podlaskiej kierownictwo wytwórni wspierało swój klub przekazując mu m.in. samoloty PWS-50 i PWS-51, to w Lublinie lotnicy-sportowcy zdani byli niemal wyłącznie na własne siły. Przy jednoczesnych ograniczeniach w korzystaniu z ciasnego lotniska na Bronowicach, doprowadziło to w 1934 roku do faktycznego zawieszenia działalności.

Ożywienie przyniósł dopiero rok 1938. LKL przyjął nową nazwę — Aeroklub Lubelski. Skończyły się kłopoty sprzętowe, gdyż wszystkie ośrodki sportów lotniczych w kraju otrzymały już wtedy fundowane przez LOPP lub Ministerstwo Komunikacji doskonale samoloty szkolno-treningowe — RWD-8. W Świdniku rozpoczęto budowę lotniska sportowego, gdzie także miała mieć swą bazę Szkoła Pilotów LOPP. Członkowie Aeroklubu Lubelskiego znowu sięgnęli po sukcesy. Pierwszy odniosła załoga Aleksandrowicz — Wasilewski, wygrywając Zawody o Puchar Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych. Później, w V Zlocie do Inowrocławia, Stefan Klewenhagen z nawigatorem Janem Wasilewskim wywalczyli drugie miejsce.

Były to już jednak ostatnie harce białskich i lubelskich pilotów na sportowych samolotach. Nadszedł wrzesień 1939 roku i wielu z nich zajęło miejsca w samolotach bojowych z biało-czerwoną szachownicą na skrzydłach. Później przesiadali się, jak kto mógł, na samoloty francuskie i brytyjskie. Nie wszystkim udało się wrócić po wojnie do kraju.



Szybowiec IS-3 „ABC” na chwiejnicy podczas szkolenia w Aeroklubie Lubelskim, lata pięćdziesiąte

Zimowe turnieje

Pomysł tej imprezy był — jak to określili niektórzy — „iście diabelski”. W tamtych latach, od jesieni do wiosny nikt nawet nie zaglądał do hangaru, a cóż dopiero próbowałby latać! Wedle niepisanego prawa lotniczego przełomu lat dwudziestych i trzydziestych, zima była okresem wypoczynku i dla pilotów, i dla samolotów. Pomysł rozegrania zimowych zawodów lotniczych, który narodził się w dwóch bratnich klubach lotniczych: Białej Podlaskiej i Lublina, wyglądał zatem niepoważnie. W Lublinie ufundowano jednak puchar, opracowano regulamin i rozesłano po kraju zaproszenia. Odzewem było 11 zgłoszeń, razem z załogami współorganizatorów. Najliczniejszy udział zapowiedział Aeroklub Warszawski. W dniu 31 stycznia 1931 roku na starcie zameldowało się ostatecznie 9 samolotów.

Profesor Tadeusz Pruszkowski, rektor warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych, a jednocześnie wielki entuzjasta lotnictwa, który jako pilot wystartował w zawodach na swym prywatnym samolocie De Havilland „Moth”, napisał o nich:

..... Na lubelsko-podlaskie pierwsze lotnicze zawody zimowe udało się mi, Aeroklub Warszawski, pod wodzą Pronaszki porucznika, wielce sławnego w bojach rycerza. Pomknęliśmy w szyku rozzerwanym, to znaczy każdy osobno. Zbiegliśmy się w Lublinie, gdzie starożytnym, wytrenowanym w unifikowaniu wszystkiego.

Zewsząd nadlatywały typy przeróżne, w turnieju udział wziąć chcące. A więc przybyli ze Lwowa: Chorzewski wspaniały, którego już sławiła moja lutnia za figle na szybowcach, z przyjemnym Twardowskim, pełniącym obowiązki nawigatora. I tym razem Chorzewski,

figlarz znany, na nartach przyleciał; dopiero na lotnisku lubelskim czarnoziem zoczywszy, do Zamościa biegał, gdzie kólek ze Lwowa doczekawszy, nazajutrz w Lublinie stanął.

Z Krakowa przybyli: Sołtykowski, knecht nowozaciężny, z Ekielskim jednookim, tak biegłym w wymowie, że ponoć samego Iwanowskiego przegadującym.

Z Lublina stawał Zuromski, rycerz znamienity a doświadczony jak mało który z W. Rosiakiem.

Z podlaskiej Białej dzielny Stefaniuk z Drozdowskim.

Z Warszawy: Pronaszko wspomniany z dostojną Wigurą; Skórzewski, weteran z wojny trzydziestoletniej, misjonarz a wyznawca Havillanda — Anglika, z Osieńskim redaktorem na koźle; Puławski, słynny boakonstruktor, zwolennik i propagator lotów nie wyżej pięciu milimetrów od ziemi, przetowłosą Hanną Henneberg użytecznie obciążony; Wysiakerski, rycerz młody wielce, ale powagę u swoich i zachowanie mający, z Iwanowskim, mężem wymowy bezustannej a niefrasobliwej; niżej podpisany, sługa niegodny z krzywozębym Korbem, tenorem lirycznym a nieubłagany...”.

Tak oto, dzięki kronikarskiemu zapisowi imię pana rektora Pruszkowskiego, poznaliśmy uczestników I Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych, które rozegrano na bronowieckim lotnisku w dniach 31 stycznia i 1 lutego 1931 roku. Wygrał je pilot Aeroklubu Lwowskiego, Kazimierz Chorzewski, a reprezentant gospodarzy, sierż. Józef Zuromski z LKL, uzyskał najwyższą wysokość lotu.

Wbrew początkowym pesymistycznym przepowiedniom, że zawody zimowe nie zostaną zaakceptowane przez brać lotniczą, zyskały one niespodziewaną popularność. Uznano bowiem, że stwarzają możliwość sprawdzenia zarówno sprzętu, jak i odporności pilotów i T. Łaskiewicz”, a następnie Lubelskiego Klubu Lotniczego.

Latem 1944 roku, kiedy nad Wisłą trwały jeszcze frontowe walki,



Członkowie Aeroklubu Lubelskiego na lotnisku w Radawcu przy szybowcu „Bocian”

w najbardziej niesprzyjających warunkach. Zakładano pierwotnie, iż będą rozgrywane corocznie, na przemian — raz w Lublinie, a raz w Białej Podlaskiej. Późniejsze kłopoty sprzętowe w obu klubach pomieszały jednak pierwotne plany i do wybuchu wojny Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze przeprowadzono tylko pięciokrotnie. W tamtych latach, spośród załóg naszego regionu najlepszy rezultat w zimowych turniejach uzyskała młoda załoga Aeroklubu Podlasko-Poleskiego — bo taką nazwę przyjął w 1938 roku klub w Białej — w składzie: pil. Marian Supernak i nawig. Stanisław Szyszczyński. W V Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych zajęli oni trzecie miejsce wśród 22 uczestniczących załóg.

Wojna na długie lata przerwała zimowe turnieje i zdawało się, że cała ta ciekawa, a zarazem jedyna o tej porze roku impreza lotnicza pozostanie jedynie wspomnieniem. Aeroklub Lubelski stracił współpartnera, gdyż nie odrodził się już Aeroklub Podlasko-Poleski, a brak „skrzydlatego sąsiada” nie zachęcał do podejmowania trudu organizacji zimowych zawodów. Kiedy jednak w roku 1952 przy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku utworzono Aeroklub Robotniczy, znów zakiełkowała myśl, by wznowić potyczki na śniegu i mrozie. W 10-lecie AR zarząd tego aeroklubu postanowił: uczcijmy jubileusz zimowymi zawodami! I tak to zaczęło się od nowa.

W dniu 22 lutego 1963 roku na świdnickim lotnisku wylądowało 8 samolotów Jak-18 wyposażonych w narty, a ich załogi reprezentowały 6 aeroklubów regionalnych. Nie zrażeni „zimą stulecia” stanęli w szranki pierwszego po wojnie zimowego turnieju. Zawody o charakterze regionalnym, przygotowane siłami wyłącznie dwóch sąsiadujących aeroklubów — Lubelskiego i Robotniczego w Świdniku, od pierwszego startu nabrały charakteru imprezy ogólnopolskiej. Z czasem weszły też do kalendarza imprez sportowych Aeroklubu PRL jako zawody II ligi samolotowej i stały się sprawdzia-

nem umiejętności naszych pilotów u progu każdego nowego roku. Minione lata potwierdziły, że zimowy start w Radawcu czy Świdniku, to nie tylko szansa zakwalifikowania się do Mistrzostw Polski, ale także wejście na trasę, która wiedzie po sukcesy w Mistrzostwach Świata czy Europy! Wszyscy reprezentanci biało-czerwonych barw w lataniu precyzyjnym czy rajdowo-nawigacyjnym: Witold Świadek, Krzysztof Lenartowicz, Waclaw Nycz, Janusz Darocha czy Włodzisław Skalik, którzy później stawali na najwyższych podiach, przedtem rywalizowali w lubelskich imprezach zimowych.

Najwięcej, bo aż ośmiokrotnie na przestrzeni ćwierćwiecza, wygrali Lubelskie, a potem Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Samolotowe reprezentanci Aeroklubu Rzeszowskiego. Tuż za nimi, z sześcioma zwycięstwami, uplasowali się piloci Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, przy czym czterokrotnie na najwyższym podium stawała ta sama załoga: pil. Ryszard Kasperek i nawig. Eugeniusz Milcarz. Takiego rezultatu nie uzyskała dotąd żadna para!

Aerokluby i patroni

Najstarszy w naszym regionie jest obchodzący jubileusz swego 60-lecia Aeroklub Lubelski, kontynuator chlubnych początków Koła Miłośników Lotnictwa przy Zakładach Mechanicznych „E. Plage w Lublinie przystąpiono do reaktywowania działalności lotniczej.



Szkolenie na samolocie Po-2 w Aeroklubie Lubelskim. Na pierwszym planie kpt. pil. Józef Jasiński i Kazimiera Kwiatkowska-Czach

W rok później grupa lotników, wśród których byli m.in. instruktor pilot Paweł Zołotow, Antoni Grabowski, Jerzy Tramecourt, Roman Pietrzyk, wystąpiła do wojewody o reaktywowanie Aeroklubu Lubelskiego. Przygotowania organizacyjne trwały następny rok i 11 sierpnia 1946 roku, pokazem lotniczym w Świdniku, zainaugurowano powojenną działalność Aeroklubu Lubelskiego. Wobec trudności sprzętowych największą aktywność wykazywała wtedy sekcja modelarska pod wodzą instruktora Mieczysława Opalińskiego. Dopiero 7 listopada 1946 roku, po otrzymaniu z wojskowego demobilu pierwszego samolotu — Po-2, wystartowała sekcja samolotowa. Nieco później, bo w październiku 1947 roku, rozpoczęli skoki spadochroniarze, a jako ostatni — w maju 1949 roku — przystąpili do szkolenia szybownicy, mając do dyspozycji cztery poniemieckie szybowce „SG-38” i „Grunau Baby”, potem zwane „Jeżykami”.

Aeroklub nie miał wówczas jednego, stałego sponsora. Pomagał po prostu cały, przychylny lotnikom Lublin. Dopiero po wybudowaniu największego w mieście zakładu przemysłowego — Fabryki Samochodów Ciężarowych, sportowcy zyskali na pewien czas życziwego ich poczynaniom mecenasa.

W ciągu ponad czterdziestu powojennych lat działalności Aeroklubu Lubelski wychował całe zastępy lotników sportowych. Wielu jego wychowanków zasililo kadry lotników wojskowych, komunikacyjnych, sanitarnych czy usługowych. Odnotowano też sukcesy w sportach lotniczych.

Po „przeprowadzce” Aeroklubu Lubelskiego ze Świdnika, gdzie w 1950 roku rozpoczęto budowę dużego zakładu lotniczego — Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, na nowe lotnisko w Radawcu (1952 rok), zrodziła się myśl utworzenia aeroklubu przyzakładowego. Początkowo przyjął on nazwę Aeroklub Fabryczny i w październiku 1952 roku rozpoczął swą działalność. Później nazwa została

zmieniona na Aeroklub Robotniczy, ale od początku po dzień dzisiejszy rozwija się pod opiekuńczymi skrzydłami świdnickiej wytwórni.

Do pierwszych organizatorów Aeroklubu Robotniczego należeli m.in. Antoni Grabowski, bracia Zbigniew i Zdzisław Klimkiewiczowie — dotychczasowi członkowie Aeroklubu Lubelskiego, a ponadto Zbigniew Piasecki, Ryszard Kosiol, Nikodem Buchowiecki. Do nowego zakładu o lotniczym profilu produkcji przybyło wielu młodych pilotów, głównie z Bielska-Białej i Warszawy. W pierwszych latach mieli do dyspozycji przekazany przez Wytwornię Sprzętu Komunikacyjnego poniemiecki samolot „Storch”, później otrzymali drugi — Po-2 oraz dwa szybowce „Salamandra” i jeden „ABC”, do podstawowego szkolenia.

Z biegiem lat Aeroklub Robotniczy w Świdniku stał się centrum szkolenia samolotowych pilotów akrobacyjnych, co było niewątpliwie zasługą długoletniego kierownika aeroklubu i wielokrotnego mistrza Polski w tej dyscyplinie — Stanisława Kasperka. Dobrze rozwijała się także sekcja szybowcowa, czego wyrazem było zdobycie pierwszej na Lubelszczyźnie złotej odznaki szybowcowej z kompletem diamentów przez członka AR — Henryka Ignasiaka, a także tytułu szybowcowego mistrza Polski przez Waldemara Jaworskiego. Aeroklub Robotniczy jako jedyny w kraju powołał też do życia sekcję śmigłowcową i był współorganizatorem zawodów w tej dyscyplinie.

Trzecim aeroklubem w naszym regionie jest Aeroklub Orłąt, działający przy Liceum Lotniczym i Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Powołano go do życia jesienią 1957 roku rozkazem dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK, początkowo pod nazwą Aeroklub Wojskowy w Dęblinie. Po pewnym czasie zakończył swą działalność i wznowił ją pod obecną nazwą z chwilą utworzenia Liceum Lotniczego przy WOSL. Zajmuje się przede wszystkim



Skoki spadochronowe na Czechowie w Lublinie

szkoleniem spadochronowym, szybowcowym i samolotowym uczniów tego liceum oraz podchorążych WOSL. Jako jedyny w naszym regionie posiada sekcję balonową.

W dniu 1 stycznia 1976 roku powstał Aeroklub Ziemi Zamojskiej, który „wyrósł z pnia” Aeroklubu Lubelskiego, przez wiele sezonów prowadzącego w Zamościu szkolenie spadochronowe. Jako pierwszą utworzono więc w AZZ sekcję spadochronową. Od początku Aeroklubem Ziemi Zamojskiej kieruje wychowanek Aeroklubu Lubelskiego — Jerzy Rachwał. Opiekę nad czterdziestym w Polsce aeroklubem objęły Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych, Komenda Hufca ZHP oraz zamojskie zakłady pracy. Od Wojsk Lotniczych otrzymał on dwa pierwsze samoloty — Jak-12. Stopniowo rozwinęły się dalsze sekcje: samolotowa i szybowcowa.

Kilkakrotnie podejmowane były próby reaktywowania aeroklubu w Białej Podlaskiej, ale wobec braku sponsora wciąż napotykały na

niepowodzenia. Po raz pierwszy po wojnie, staraniem grupy entuzjastów lotnictwa, rozpoczęto organizowanie aeroklubu w roku 1959. Skończyło się jednak po jednym sezonie przeprowadzeniem teoretycznego kursu szybowcowego i kilkunastu lotach na pożyczonych szybowcach. Głównymi inspiratorami działań na rzecz wskrzeszenia w Białej sportowego latania byli: pracownik Przedsiębiorstwa Remontowego Sprzętu Melioracyjnego, Jerzy Staszewski, i kierujący modelarnią lotniczą Brunon Waszczuk. Ich starania, wsparte przez innych entuzjastów, doprowadziły do utworzenia w Białej w 1979 roku filii dęblińskiego Aeroklubu Orłąt. Jej praca jest jednak bardzo ograniczona i nie rokuję perspektyw. A szkoda, gdyż utworzenie samodzielnego Aeroklubu Podlaskiego byłoby nawiązaniem do chlubnych tradycji pierwszych w Polsce szybowcowych wzlotów Czesława Tańskiego w Janowie Podlaskim.



Pil. Janusz Kasperek (Aeroklub Robotniczy) — wielokrotny samolotowy mistrz Polski w akrobacji



Współczesny samolot sportowy ZLIN 26

INFORMATOR

Redaktor
Małgorzata SYCHUT

Opracowanie graficzne i redakcja techniczna
Alfred GAUDA

Fotografie
Henryk BERBEĆ
Tadeusz CHWALCZYK
Jan TREMBECKI

Wydawca
MUZEUM LUBELSKIE W LUBLINIE

Druk ZPPL, zam. 5/89, nakł. 600 egz., f.B5, B-8/21.

