SZYBOWNICTWO I MODELARSTWO LOTNICZE W REGIONIE KARKONOSKIM

Regionalna Pracownia Krajoznawcza Karkonoszy

3(19)/2018
Zeszyty Historyczne

Regionalna Pracownia Krajoznawcza Karkonoszy

SZYBOWNICTWO I MODELARSTWO LOTNICZE W REGIONIE KARKONOSKIM

3(19)/2018
Zeszyty Historyczne

Bukowiec 2018

Seria wydawnicza:

Zeszyty Historyczne

Cykl wydawniczy Zeszyty Historyczne został nagrodzony w Jubileuszowym XXV Ogólnopolskim Przeglądzie Książki Krajoznawczej i Turystycznej II NAGRODĄ w kategorii Informatory krajoznawcze i foldery

Redakcja
KRZYSZTOF TĘCZA

Współpraca
WITOLD SZCZUDŁOWSKI

Redakcja i opracowanie graficzne (Podniebne wspomnienia Józefa Puszczyńskiego)
STANISŁAW FIRSZT

SKŁAD
Wydawnictwo-Poligrafia AD REM
www.adrem.jgora.pl

DRUK
Związek Gmin Karkonoskich

WYDAWCA
Związek Gmin Karkonoskich
PAŁAC BUKOWIEC
58-533 Mysłakowice
ul. Robotnicza 6
www.karkonosze.eu

© by Związek Gmin Karkonoskich, 2018

ISSN 2449-741X

Zdjęcie na okładce: z archiwum Józefa Puszczyńskiego

Wszelkie prawa zastrzeżone. Publikacja i kopiowanie całości lub części wyłącznie za pisemną zgodą wydawcy.

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

Dwudziesta druga publikacja Regionalnej Pracowni Krajoznawczej Karkonoszy przy Związku Gmin Karkonoskich w Bukowcu

Wprowadzenie

Człowiek od zawsze zazdrościł ptakom latania. Próbował wzbić się w powietrze, by tak jak one móc swobodnie szybować i oglądać świat z góry. W miarę czasu zaczął konstruować maszyny umożliwiające mu realizację tego marzenia. Pierwszym znanym śmiałkiem, który wzbił się w powietrze, według mitologii był Ikar. Kolejni konstruktorzy stworzyli maszyny mogące nie tylko wznieść się i szybować w powietrzu, ale pozwalające im bezpiecznie powracać na ziemię.

Zanim skonstruowano samoloty, wymyślono szybowce. Dzięki nim można było szybować w przestworzach. Była to wspaniała przygoda. I nawet kiedy samoloty zaczęły królować w powietrzu szybownictwo rozwijało się nadal, a szybownicy byli podstawą kadry lotników. Nic więc dziwnego, że przybywało chętnych nauki latania w przestworzach. Początkowo było ich niewielu lecz z czasem przybywało coraz więcej. Zaczęto organizować szkoły lotnicze. Decyzję o utworzeniu szkoły szybowcowej w miejscowości Grunau podjęto w roku 1921. Rok później przystąpiono do budowy obiektów szkolnych.

W 2021 roku obchodzić będziemy w Kotlinie Jeleniogórskiej jubileusz 100-lecia szybownictwa. Dlatego wyprzedzając ten fakt w niniejszym Zeszycie publikuję teksty na ten temat.

Jestem pewien, że przyczynią się one do poszerzenia wiedzy na temat rozwoju szybownictwa w Jeżowie Sudeckim.

Krzysztof Tęcza

Spis treści

KRZYSZTF TĘCZA
Wprowadzenie 3

KRZYSZTOF TĘCZA
Lotnictwo szybowcowe w Jeżowie Sudeckim 5

JÓZEF PUSZCZYŃSKI
Podniebne wspomnienia 13

WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO
Euroregionalne Centrum Modelarskie w Jeżowie Sudeckim 55

IVO ŁABOREWICZ
Karkonosze z lotu ptaka, czyli jak Góra Szubieniczna
przemieniła się w Szybowcową 61

KRZYSZTOF TĘCZA

Lotnictwo szybowcowe w Jeżowie Sudeckim*

Dla miłośników „prawdziwego" latania lotnictwo to przede wszystkim szybownictwo. Bo co jest bardziej ekscytujące od możliwości swobodnego lotu?

Szybowce muszą być lekkie, wygodne, ciepłe i, na ile jest to możliwe przy jednostce bez silnika, bezpieczne.

W Kotlinie Jeleniogórskiej próby szybowania w powietrzu podejmowane były już ponad 200 lat temu. Wykorzystywano do tego balony. Pierwsze próby szybowania w przestworzach zaczęły się na początku wieku XX. W roku 1910 utworzono jeleniogórski oddział Śląskiego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej. Po zbudowaniu w 1912 roku w Lubawce fabryki samolotów, rok później utworzono w Jeleniej Górze oddział Związku Lotników Niemieckich. Wtedy miał miejsce pierwszy lot samolotu nad Karkonoszami. Pilotem NV-3 Taube był Alfred Friedrich.

Początek szybownictwa w Kotlinie Jeleniogórskiej to rok 1921, kiedy to członkowie wspomnianego Związku Lotników Niemieckich zainicjowali utworzenie szkoły

Hangar Aeroklubu Jeleniogórskiego na Górze Szybowcowej (*fot. Krzysztof Tęcza*)

* Tekst oparty na informacjach zawartych w publikacji autorstwa Tadeusza Kaczmarka i Stanisława Błasiaka, pt. „Lotnictwo Kotliny Jeleniogórskiej" tom. I, 2015.

szybowcowej we wsi Grunau (dzisiejszy Jeżów Sudecki), gdzie na Górze Szybowcowej stwierdzono dogodne warunki do wykonywania startów szybowcami.

W roku 1922 rozpoczęto finalizowanie tego pomysłu. Najpierw zapoznano się z działalnością Szkoły Szybowcowej Rhön-Wasserkuppe, która już wcześniej organizowała konkursy szybowcowe. Podczas tej wizyty udało się namówić dwóch tamtejszych fachowców, by przyjechali do Jeleniej Góry i zajęli się organizacją szkoły. Osobami tymi byli Gottlob Espenlaub i Edmund Schneider. W tym też roku rozpoczęto budowę pierwszego budynku.

W roku 1923 prace prowadzone były już pełną parą. Pierwszym kierownikiem szkoły był Edmund Schneider. Gottlob Espenlaub, który przywiózł z sobą dwa szybowce, zajął się konstruowaniem i produkcją nowych maszyn. Już wtedy zachęcano mieszkańców Kotliny do uczestnictwa w imprezach szybowcowych. Zorganizowano „Pierwszy tydzień lotniczy", na który przybyło tysiące widzów. Był to prawdziwy sukces. Sprawił on, że miejscowi zaczęli interesować się szybownictwem.

Oficjalne otwarcie szkoły miało miejsce w roku 1924. Poprzedził je pierwszy start z Góry Szybowcowej na szybowcu Espenlaub E5 oraz lot spod schroniska „Prinz Heinrich Baude" w Karkonoszach (nieistniejące już schronisko Księcia Henryka) położonego na wysokości 1489 m n.p.m.

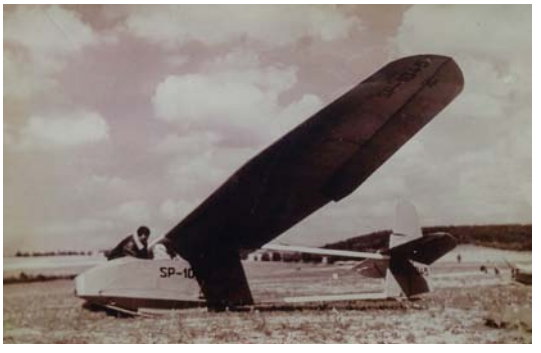
W roku 1925, po wyjeździe Espenlauba, który podjął pracę w szkole szybowcowej w Kassel, prace nad konstruowaniem i budową nowych szybowców przejął Edmund Schneider, a nowym kierownikiem szkoły został Robert Schwede.

W czerwcu 1927 roku pilot Hans Bruno Andresen wykonał pierwszy lot szybowcem ze Śnieżki (1603 m n.p.m.). Dokonał tego na szybowcu „Burkbraun" skonstruowanym przez Edmunda Schneidera. Podobnych lotów, zarówno w Karkonoszach jak i Górach Izerskich zorganizowano jeszcze kilka. Wszystkie zakończyły się sukcesem, co przyczyniło się do popularności szkoły. Nie bez znaczenia był fakt otwarcia w Jeleniej Górze portu lotniczego, z którego w pierwszym roku działalności wykonano 238 lotów komunikacyjnych.

Kolejne lata były bardzo pomyślne dla rozwoju szybownictwa w Grunau. Wybudowano nowe budynki służące zarówno szkole jak i zakładom produkcyjnym. Wyprodukowano nowe szybowce, którym nadawano nazwy poszczególnych miejscowości regionu, m.in.: Karpacz i Cieplice Śląskie. Organizowano także loty krajoznawcze nad Karkonoszami. Trzeba przyznać, że były one bardzo popularne.

W roku 1931 nowym kierownikiem szkoły został Wolf Hirth, który jako pierwszy na świecie zdobył Srebrną Odznakę Szybowcową.

W tym też roku Robert Schwede zaprojektował nowe szybowce z serii „Grunau", w tym „Grunau Baby I", na którym Hanna Reitsch (mieszkanka Jeleniej Góry) podczas lotu żaglowego zdobyła swój pierwszy kobiecy rekord świata.



Salamandra

Czapla is-2

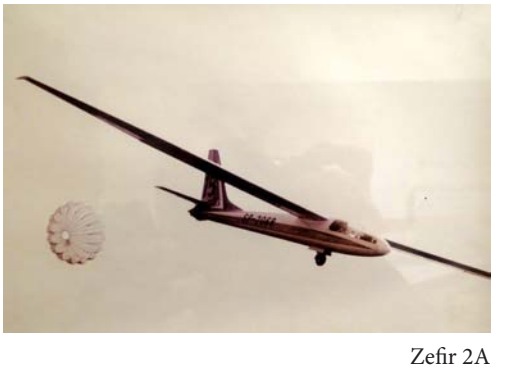
Bekas

Foka

Czajka SZD-18

Jantar1

Komar 49



Zefir 2A

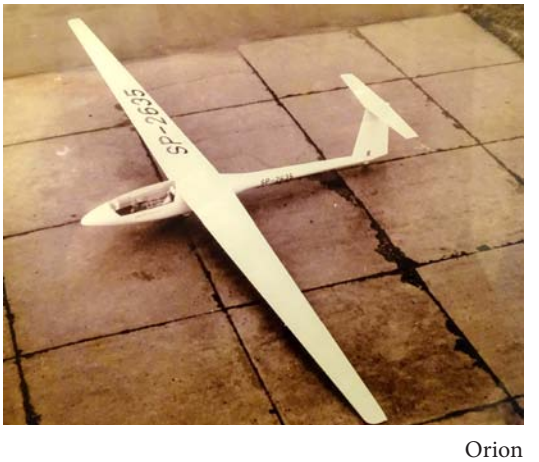
Pirat

Cobra 15

Nietoperz SZD-6X

Kaczka is-5

Wampir 11 SZD-20X



Orion

Zdjęcia z archiwum Euroregionalnego Centrum Modelarskiego w Jeżowie Sudeckim (*fot. Krzysztof Tęcza*)

Szybownicy z Grunau pobijali kolejne rekordy na miarę światową. W roku 1933 Wolf Hirt odkrył nowy rodzaj wznoszenia umożliwiający szybownikom uzyskiwanie bardzo dużych wysokości. Pomagał mu w tym meteorolog Hans Deutschmannen.

Kolejnym kierownikiem szkoły został mianowany w roku 1934 Hermann Becker. To pod jego kierownictwem zorganizowano wyjazd na zawody szybowcowe do Ameryki Południowej, które zapoczątkowały pasmo sukcesów. Pobito nowe rekordy w różnych kategoriach. Sporo z nich zdobyła Hanna Reitsch.

Podczas II wojny światowej w latach 1939-1945 zarówno zakład produkcyjny jak i szkoła swoją działalność musiały przekierować na potrzeby lotnictwa wojskowego. Nie przeszkodziło to konstruktorom w tworzeniu nowych modeli szybowców i motoszybowców.

Na początku sierpnia 1945 roku do ówczesnego Grunowa przybyli polscy instruktorzy szybownictwa m.in. z Żywca. Kierownikiem Szkoły Szybowcowej został Władysław Dziergas. Pod koniec miesiąca władze przysłały do Grunowa Tadeusza Puchajdę, który miał za zadanie zabezpieczenie majątku szkoły i zakładów produkcyjnych. Niestety, nieco wcześniej Czesi wywieźli stąd 130 szybowców. Nam pozostało ledwie 30 maszyn. Po kilku miesiącach kierowanie szkołą powierzono Tadeuszowi Puchajdzie. Z czasem zaczęto organizować szkolenia nowych pilotów i przeprowadzać remonty starych szybowców. Utworzono wówczas Aeroklub Jeleniogórski, a Grunowo zmieniło nazwę na Jeżów Sudecki.

W tym też roku miało miejsce wydarzenie niezwykłe. 26 listopada bracia Alfred i Rudolf Szymańscy wraz z Władysławem Burkawskim i Franciszkiem Rubczyńskim wykorzystali nieuwagę pilnujących oficerów bezpieki, odlecieli z Góry Szybowcowej samolotem w kierunku Śnieżki. Chcieli przekroczyć granicę. Niestety zahaczyli o drzewa i spadli do lasu przy Drodze Sudeckiej w rejonie Borowic. Wszyscy zginęli.

W roku 1947 zmodernizowano szybowiec „Grunau Baby IIb" i rozpoczęto też produkcję szybowca „Jeżyk". W następnych latach zaczęto produkować szybowce „Salamandra", „Komar" oraz „Mucha-ter".

W latach 1951-1955 działalność lotniczą zarówno w Szkole Szybowcowej jak i w Aeroklubie Jeleniogórskiem zlikwidowano. Zwolniono kadrę, a sprzęt został przekazany do Aeroklubu we Wrocławiu. Oficjalną przyczyną takiego posunięcia była bliskość granicy państwowej. Nie oznaczało to końca i braku osiągnięć lotniczych. Dowodem tego była Barbara Maciąg, która jako pierwsza kobieta w Polsce a druga na świecie zdobyła złotą odznakę szybowcową. W roku 1952 zaczęto produkować dwuosobowe szybowce typu „Bocian". Trwało to do 1961 roku.

W dniu 1 lipca 1956 roku została wznowiona działalność Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie Sudeckim. Na jej kierownika powołano Edwarda Adamskiego, instruktora Aeroklubu Poznańskiego, a już 15 września odbyły się w Jeleniej Górze pokazy lotnicze zorganizowane pod patronatem Ogólnopolskiego Komitetu Obchodów Tygodnia Lotnictwa. Była to świetna okazja do pokazania potencjału szkoły. Rok później została wznowiona działalność Aeroklubu Jeleniogórskiego. Prezesem został Edward Szczepaniak a kierownikiem Albert Rybak. Aeroklub reaktywował Centralną Modelarnię, która swoją siedzibę znalazła przy ul. Bartka Zwycięzcy.

Praktycznie nie było roku, by przedstawiciele Szkoły nie odnosili znaczących sukcesów. Można powiedzieć, że tych sukcesów było tak wiele, iż nie sposób opisać ich wszystkich. Jednak jeden jest na tyle ważny, że muszę o nim wspomnieć. W roku 1956 Józef Kurpiela na jednomiejscowym szybowcu „Jaskółka" osiągnął, lecąc nad Karkonoszami, wysokość absolutną 10 460 metrów, zapisując się w historii jako pierwszy Polak, który na szybowcu przekroczył wysokość 10 kilometrów.

W roku 1961 zakłady szybowcowe w Jeżowie Sudeckim uruchomiły produkcję szybowca wyczynowego „Zefir-2". Od roku 1963 zakładami szybowcowymi w Jeżowie Sudeckim kierował Jan Grunwald. W tym samym roku prezydium ZG Aeroklubu PRL nadało tytuły mistrza sportu pilotom Aeroklubu Jeleniogórskiego. Tytuł ten otrzymali: Wiesław Dziedzio, Waldemar Gross, Tadeusz Kaczmarek, Henryk Lisiecki, Barbara Maciąg, Henryk Maciąg, Lidia Pazio, Andrzej Pazio, Tadeusz Popiel, Stanisław Porębski, Henryk Różalski, Stefan Różycki, Eugeniusz Siedlecki i Henryk Sienkiewicz.

Niestety w latach sukcesów zdarzały się też sprawy przykre takie, jak likwidacja w roku 1975 ośrodka modelarstwa lotniczego przy Aeroklubie Jeleniogórskim. Niemniej jednak, już w roku kolejnym Andrzej Szymański zdobył diament wysokościowy. Może nie było by w tym nic nadzwyczajnego gdyby nie fakt, że był to pięćsetny diament w historii. Kolejnymi dowodami uznania dla naszych pilotów było powołanie w roku 1977 Jerzego Szemplińskiego do Szybowcowej Kadry Narodowej a Stanisława Babiarza do Samolotowej Kadry Narodowej.

W roku 1982 Aeroklub Jeleniogórski po raz pierwszy wykorzystał szybowiec laminowany. Była to maszyna typu „Puchacz". W roku 1983 spłonął hangar, w którym przechowywano m.in. 20 szybowców. Był to olbrzymi cios dla szybownictwa jeleniogórskiego.

W roku 1985 przy Aeroklubie powstał Centralny Ośrodek Lotniarstwa, a w roku 1990 w zakładach szybowcowych wykonano kolejny prototyp szybowca dwumiejscowego, któremu nadano nazwę „Perkoz". Dwa lata później oprócz „Perkoza" podjęto produkcję szybowca „Jantar Standard 3".

W roku 1996 obchodzono 50-lecie Aeroklubu Jeleniogórskiego. Była to znakomita okazja, by przypomnieć dotychczasowe osiągniecia naszych pilotów. Księga pamiątkowa zapełniła się wpisami znamienitych gości i życzeniami na przyszłość.

W roku 1998 z okazji 80-lecia Lotnictwa Polskiego, oraz 75-lecia powstania Szkoły Szybowcowej w Jeżowie Sudeckim powołano komitet Organizacyjny pod przewodnictwem gen. Bronisława Peikerta. Ogłoszono także konkurs na pamiętniki lotnicze. Pierwsze miejsce zdobył pilot Przemysław Marcin Jaxa-Rożen, a drugie mechanik lotniczy Szymon Danielski.

W roku 2001 upadły zakład szybowcowy został sprzedany i uruchomiony ponownie pod nazwą: Zakład Szybowcowy „Jeżów" Henryk Mynarski. Nastawiono się głównie na remonty szybowców oraz prace zmierzające do wykonania szybowca „Salamandra". W pierwszym roku działalności remontowano tutaj szybowce typów: „Puchacz", „Junior", „Foka 5", „Pirat", „Jantar 2B", „Jantar Standard 3" i „Mucha Standard".

We wrześniu 2002 roku odsłonięto obelisk upamiętniający 75 rocznicę powstania lotniska jeleniogórskiego.

W roku 2003 odbyła się we Wrocławiu Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Lotnictwo – stulecie, przemiany", w ramach której zorganizowano sesję wyjazdową poświęconą 80-leciu szybownictwa w Jeżowie Sudeckim. Seminarium pt. „Kotlina Jeleniogórska w stuleciu lotnictwa" odbyło się w centrum Szkolenia Radiotechnicznego w Jeleniej Górze. Jubileusz Szkoły szybowcowej uczczono organizacją zawodów przeprowadzonych w poszczególnych sekcjach. Oddano wtedy także nową (po remoncie) drogę dojazdową na Górę Szybowcową.

W roku 2011 powołano do życia Karkonoskie Stowarzyszenie Szybowcowe. Jego członkowie mieli propagować wyczynowe uprawianie sportu szybowcowego oraz przekazywać swoją wiedzę i doświadczenie młodzieży.

W roku 2013 otwarto po remoncie budynek dawnej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie Sudeckim, który od tego czasu do dzisiaj pełni funkcję Euroregionalnego Centrum Spotkań Gmin Partnerskich. W obiekcie otwarto Izbę Lotniczej Tradycji. Przecięcia wstęgi i uroczystego otwarcia Izby dokonali przewodniczący Rady Gminy Jeżów Sudecki Artur Smolarek i Stanisław Błasiak, któremu powierzono obowiązki społecznego kustosza Izby. W budynku ulokowano także nową modelarnię lotniczą.

Już w październiku 2013 roku w Europejskim Centrum Spotkań Gmin Partnerskich odbyła się Międzynarodowa Konferencja „Pomnik Dziedzictwa Lotniczego Polski". Referaty przedstawione na konferencji zostały opracowane i umieszczone w książce o tym samym tytule.

Tablice pamiątkowe (*fot. Krzysztof Tęcza*)

JÓZEF PUSZCZYŃSKI

Podniebne wspomnienia

Miłość do latania, jak każda inna, ma szansę trwania przez długi czas, jeśli tylko jest ciągle pielęgnowana. W moim przypadku, to już prawie 60 lat, z czego miałem szczęście latać tylko przez 32 – od 1972 do 2003 roku.

Podobno najpiękniejszą jest miłość od pierwszego wejrzenia. Tak było i w moim przypadku. Od urodzenia, przez 25 lat, mieszkałem w położonym nieopodal Jeżowa Sudeckiego Dziwiszowie, nad którym widoki przelatujących nisko samolotów i szybowców były codziennością.

To się zdarzyło w jednym z ostatnich dni sierpnia 1958 roku, kiedy miałem zaledwie 3 i pół roku. W godzinach popołudniowych, wraz z ojcem odprowadzałem na autobus do Legnicy 16-letniego wówczas brata Wiktora. Odjeżdżał na rozpoczęcie roku szkolnego w Zasadniczej Szkole Samochodowej. Kiedy autobus już odjechał, a ja nie przestawałem płakać, bo chciałem jechać razem z bratem, nad naszym domem nisko przeleciał dwupłatowy ciemnozielony samolot, ciągnąc na linie piękny, błyszczący w słońcu bardzo intensywnym pomarańczowym kolorem, szybowiec. Do dziś pamiętam piękną słoneczną pogodę tamtego popołudnia. Oprócz kolorów samolotu i szybowca, w pamięci głęboko utkwił mi blask promieni słonecznych odbijających się od osłony kabiny szybowca. Dokładnie pamiętam ten widok i miejsce na wzgórzu, za którym zespół się schował. W swojej dziecinności byłem pewien, że jeśli z ojcem wejdziemy na to wzgórze, to uda mi się złapać ten szybowiec. Wtedy tak bardzo chciałem trzymać go w ręce. Samolot i szybowiec były dla mnie czymś żywym same w sobie. Nie myślałem jeszcze, czy lecą nimi ludzie Po paru latach było mi dane się dowiedzieć, że tym samolotem był CSS-13[1] (ryc. 1), a szybowcem – Mucha 100[2]. Najpewniej wówczas, CSS-13 po starcie z Jeżowa, holował tę Muchę 100 na termikę.

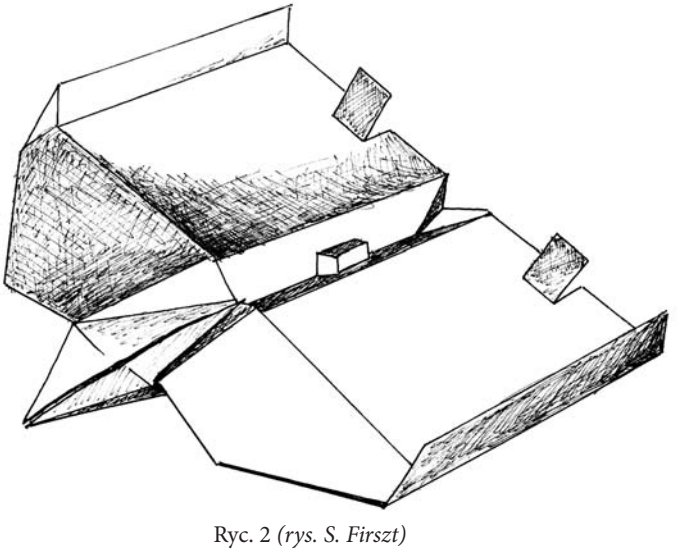
Potem przyszedł czas na robienie samolocików z kartek wydzieranych z zeszytów starszej siostry Basi, aby je wypuścić z ręki, z okna na strychu. Ileż to czasu

---

[1] CSS-13, polski samolot wielozadaniowy z 1948 roku; jednosilnikowy, dwumiejscowy dwupłat; opracowanie licencyjnego samolotu Polikarpow Po-2; liczne udoskonalenia konstrukcyjne. Produkowany w Zakładach PZL Mielec; zbudowano serię 500 egzemplarzy. Rozpiętość 11,5 m, długość 8,17 m, wysokość 3,1 m; prędkość maksymalna 150 km/h, pułap 3000 m, zasięg 650 km.

[2] SZD-22 Mucha Standard – polski szybowiec zaprojektowany w 1957 roku; oblatany w 1958 roku; budowany w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej. Rozpiętość 14,98 m, długość 7 m, wysokość 1,6 m; prędkość maksymalna 250 km/h. SZD-12 Mucha 100 – polski szybowiec zaprojektowany i oblatany w 1953 roku. Produkowany w Zakładach Sprzętu Lotnictwa Sportowego w Krośnie, Gdańsku i we Wrocławiu. Rozpiętość – 15 m, długość 7 m, wysokość 1,6 m. Prędkość maksymalna – 200 km/h, doskonałość – 24.

Ryc. 1. Autor przy samolocie CSS-13. Bielsko-Biała, 1975 r.



Ryc. 2 *(rys. S. Firszt)*

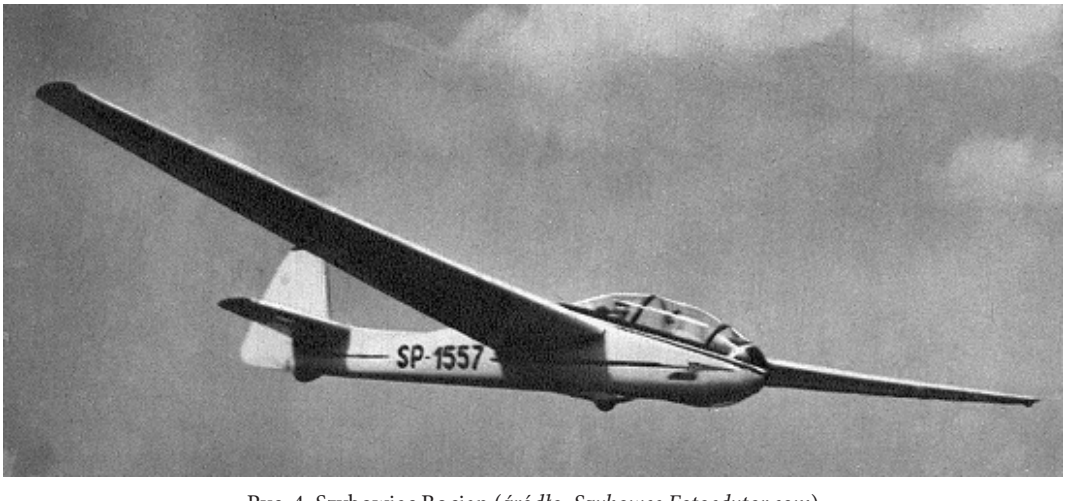
minęło, zanim moje papierowe samoloty, nie zbaczając z kursu, przelatywały całe podwórko i jeszcze dalej (ryc. 2).

Z czasem bliski zaczął stawać się warkot silników nadlatujących samolotów. Nie było wówczas siły, która by mnie przytrzymała, aby go na niebie nie wypatrzeć. A jeśli jeszcze był głośny, bo przelatywał nisko, był ważniejszy od śniadania, czy obiadu, albo innych zajęć.

Nie pamiętam, kiedy i od kogo dowiedziałem się, że w Jeżowie jest lotnisko i można tam z bliska zobaczyć i dotknąć prawdziwy szybowiec i samolot, zobaczyć, jak wsiada do niego pilot, albo wysiada. Od rodziców dowiedziałem się, że z domu na to lotnisko jest daleko i że jak podrosnę, to się tam wybierzemy. Wiedziałem, że będzie to dla mnie prawdziwe i wielkie święto. Nie mogłem się go doczekać. Marzenie się spełniło, kiedy brat wrócił z Legnicy po skończeniu samochodówki, w lecie 1959 roku. Miałem już wtedy 4 i pół roku. Brat zaniósł mnie „na barana" na jeżowskie lotnisko. Musiał się chyba tęgo zmęczyć, bo do Jeżowa trzeba było przejść około 5 km, przez łąki i dziki las. Pamiętam dobrze ten dzień. Chyba w lipcu, było ciepłe, słoneczne popołudnie, piękna pogoda. Kiedy byliśmy już na samej Górze Szybowcowej, nad lądowiskiem przeleciał wielki szybowiec, jak mi się wydawało, większy od Muchy (ryc. 3), którą zobaczyłem rok wcześniej. Chyba musiał być nisko. Po chwili wylądował na Górze (ryc. 4). Widziałem, jak kończył dobieg i się zatrzymał. Ja musiałem być przy nim pierwszy. Strasznie chciałem zobaczyć pilota. I zobaczyłem – dwóch. To był Bocian w kolorze kości słoniowej[3]. Na pilotów patrzyłem z wielkim podziwem, jak na ludzi niezwykłych. Pozwolili posadzić mnie na skrzydle, tuż przy kadłubie, jechałem z szybowcem aż do hangaru. Dziś tego hangaru już nie ma, spłonął w pożarze w 1983 roku. Czułem wtedy, że dostąpiłem czegoś osobliwego, że zaczęło się spełniać moje marzenie. Rok wcześniej nie mogłem złapać przelatującego szybowca, a tu nawet na nim siedziałem, dotykałem. Zobaczyłem go z bliska, jaki jest wielki, na niebie widziałem szybowce znacznie mniejsze. Nie pamiętam, co widziałem w kabinie pilotów, zapamiętałem za to zapach wnętrza kabiny. Był taki sam, jaki poznałem, kiedy po latach rozpocząłem szkolenie na takim samym Bocianie, a może to był ten sam Bocian, SP-2037? O tym, że za kilkanaście lat sam będę do takiej kabiny wsiadał, wtedy jeszcze nie myślałem. Czułem jednak, że otwiera się przede mną nowy obszar rzeczywistości, coś dotąd nieznanego, pięknego i fascynującego, jednocześnie niecodziennego. Wiedziałem już wtedy, że moi rówieśnicy z podwórka tego nie widzieli. Poczułem wielkie przywiązanie do tego, co zobaczyłem, a w ślad za tym jeszcze większe pragnienie dalszego poznawania.

[3] SZD-9 Bocian – polski szybowiec dwumiejscowy; szkolno-wyczynowy; konstrukcja budowana w Bielsku-Białej; skonstruowany w 1950 roku, a oblatany w 1952 roku. Pierwszy szybowiec na świecie ze skrzydłami skośnymi do przodu. Rozpiętość 17,8-18.1 m, długość 8,21 m, wysokość 1,7-1,8 m; prędkość dopuszczalna 200 km/h.

Ryc. 3. Mucha 100 w Bielsku Białej (*foto ze zbiorów Górskiej Szkoły Szybowcowej Żar, ze zbiorów Dariusza Daptuły*)



Ryc. 4. Szybowiec Bocian (*źródło: Szybowce Fotoedytor.com*)

Czy nie była to rodząca się miłość do latania, które miało się ziścić już za 12 lat? Zaspokojenie pierwszej tęsknoty za prawdziwym szybowcem, pierwsze oswojenie się z nim i świadomość, że lotnisko stało się dla mnie osiągalne, na nadchodzący czas wzbogaciło moją wyobraźnię o nowy wymiar, szybowiec stał się rzeczywisty, prawdziwy, żywy. Od tej pory szybowce w powietrzu widziałem coraz częściej, jak wówczas samochody jadące w kierunku Kapeli, wzgórza na szczycie Gór Kaczawskich. W tamtej szarej, peerelowskiej rzeczywistości, kilkanaście lat po wojnie, kiedy moi rodzice nie mogli jeszcze zapomnieć, jak ją przeżyli, przede mną otworzył się nowy świat, ciekawy, trójwymiarowy, a przede wszystkim żywy. Mimowolnie, drobnymi dziecięcymi krokami, zacząłem wkraczać w lotnictwo. Zanim jeszcze poszedłem do szkoły, miałem już swój mały wielki cel. Szybowce i samoloty w powietrzu. Nie znałem innych, większych atrakcji. Tymi codziennymi były zabawy z rówieśnikami z najbliższej okolicy, bez zabawek, telewizji, tabletów i komórek. W lecie czas wypełniony był długimi, górskimi wędrówkami z rodzicami i siostrą po łąkach i lasach w poszukiwaniu jagód, poziomek, grzybów, pachnących kwiatów i ziół. A w zimie – jazda na poniemieckich sankach, później drewnianych nartach, przeplatana zawsze długim, wyczerpującym podchodzeniem pod górę, żeby choć raz z niej zjechać.

W zimowych zmaganiach pierwszym moim sprzymierzeńcem był nasz pies Bobas, duży czarny mieszaniec z przewagą owczarka niemieckiego, piękny. Miał białe skarpetki, krawat i końcówkę ogona. Nie mogłem wtedy pojąć, dlaczego czasem rodzice zamykali go w mieszkaniu, tłumacząc mi, że po wsi jeździ hycel i łapie psy. A to był tylko jeden z przykładów ówczesnej władzy ludowej, przy której Bobas nie mógł się czuć bezpiecznie. Kiedy miałem 5 lat, myśliwy zastrzelił mojego Bobasa, w lesie, 2 km od domu. Cóż on złego mógł zrobić, chciał tylko być wolnym. Wszyscy nie mogliśmy tego przeżyć, a ja najbardziej. Miejscowy ormowiec na pytanie: dlaczego, postraszył nas jeszcze Kolegium. Władza nie lubiła wtedy niewygodnych pytań, nawet o psa.

To skromne, żeby nie powiedzieć, biedne dzieciństwo wspominam jednak, jako bardzo bogate duchowo. Oprócz bardzo ciepłej, rodzinnej atmosfery w domu, kochających mnie rodziców i siostry, miałem swój cel – szybowce. Bardzo często wychodziłem na wzgórze w okolicy domu, to samo, z którego wcześniej nie mogłem złapać ręką lecącej za samolotem pięknej, pomarańczowej Muchy. Stamtąd miałem widok na całe wschodnie pole wzlotów i lądowisko na Górze Szybowcowej. Siedziałem tam całymi godzinami, obserwując startujące i lądujące dwupłatowe CSS-y i szybowce. Większość szybowców po lądowaniu pod stok, kończyła dobieg jeszcze przed szczytem, były więc doskonale widoczne z mojej góry. Jakże kolorowe były te szybowce. Pomarańczowe, czerwone i bardzo ciemno-czerwone, ale też w kolorze kości słoniowej. Z czasem zacząłem rozpoznawać różnice w budowie pomiędzy nimi. Nie potrafiłem jednak ich nazwać. Znałem jedynie dwuosobowego Bociana,

na jego skrzydle kiedyś piloci, którzy nim wylądowali, pozwolili mi siedzieć i jechać do hangaru. Model takiego Bociana zobaczyłem kiedyś za szybą wystawową u znanego jeleniogórskiego zegarmistrza z ulicy Konopnickiej, pana Henryka Lisieckiego. Rodzice zabrali mnie do miasta na zakupy i do fryzjera, bo nie dawałem się już strzyc mamie. Po wyjściu od fryzjera zobaczyłem ten szybowiec. Nie chciałem odejść od wystawy, tak mi się spodobał. Nie mogłem się na niego napatrzeć. Nie wiedziałem jeszcze wtedy, że jego właściciel, zegarmistrz, to pilot, czołowa postać jeleniogórskiego i nie tylko, szybownictwa. Dużo nie brakowało wówczas, aby Pan Henio był pierwszym szybownikiem na świecie, który pokonał szybowcem odległość 1000 km. O tym miałem się dowiedzieć już za kilka lat. Podobny Bocian, nieco większy i jeszcze dwa inne, Jantar Standard i Zefir 4 zdobią dziś mój pokój, wiszą pod sufitem, jak w kominie termicznym pod cumulusem.

Równie piękne, ale dużo większe modele szybowców zobaczyłem podczas pierwszomajowego pochodu w Jeleniej Górze, na który w 1967 roku zabrał mnie ojciec. Redukcyjne modele szybowców, wiernie pomalowanych, jak te latające: Foki, Bociany, Muchy Standard, Zefir 2, nieśli pracownicy Zakładów Szybowcowych w Jeżowie. Za nimi, na wózku, jechał prawdziwy szybowiec, już nie pamiętam, jaki to był, zapamiętałem te modele. Ciekawe, co się później z nimi stało.

Pewnego letniego ranka w wakacje, było to chyba w 1963 albo w 1964 roku, siedząc na swojej górze, zobaczyłem przelatującego bardzo nisko wzdłuż mojej wsi, Gawrona[4]. Leciał z północy na południe, od strony Kapeli, pewnie w kierunku lotniska w Jeleniej Górze (ryc. 5). Nad budynkami nie mógł być wyżej, jak 100 metrów. Ponieważ górny Dziwiszów leży w wąwozie pomiędzy dwoma pasmami wzgórz, a ja siedziałem na swojej wschodniej górze, Gawrona zobaczyłem na swojej wysokości, a może nieco poniżej. Nigdy wcześniej z tak małej odległości nie widziałem przelatującego samolotu. Był wielki, głośny, no i widziałem takiego po raz pierwszy. Był zdecydowanie inny, niż zielone dwupłatowe CSS-y, które dotąd oglądałem w powietrzu. Nie wiedziałem jeszcze, że to Gawron. Zapamiętałem jego piękne malowanie w kolorze żółtym i wielkie płyty brzegowe na końcówkach szerokich skrzydeł. No i ten bardzo głośny warkot silnika. Pomyślałem, że to na pewno jakiś nowy samolot.

Mniej więcej w tamtym czasie, niedaleko naszego domu zamieszkał z rodziną kierowca, pracujący wówczas w Szkole Szybowcowej w Jeżowie, pan Jan Olszewski. W lecie, szczególnie, jak się później dowiedziałem, podczas rozgrywania Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar Skrzydlatej Polski, pan Jasiu Olszewski często

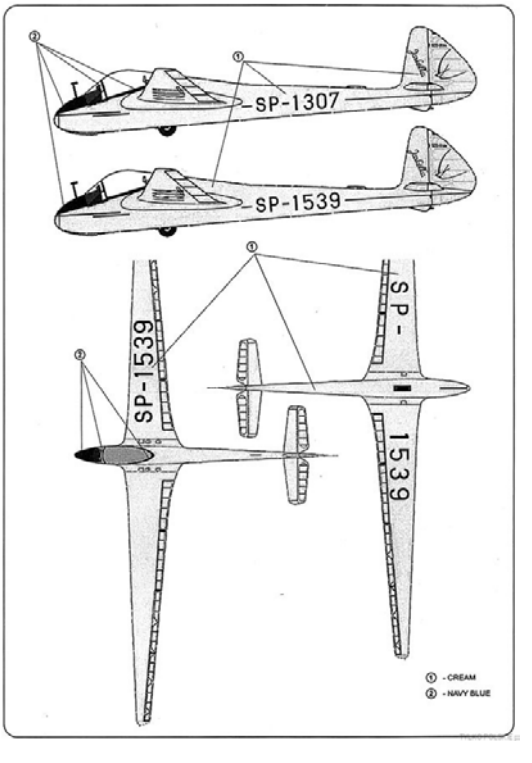
[4] PZL-101 Gawron – polski samolot wielozadaniowy; zmodernizowana wersja Jakovlewa Jak 12M. Zaprojektowany i oblatany w 1958 roku. Jednosilnikowy, czteromiejscowy górnopłat, podwozie trójkołowe stałe, silnik 260 kM. Rozpiętość 12,68 m, długość 9 m, wysokość 3,12 m; prędkość maksymalna 170 km/h; pułap 3380 m, zasięg 450 km. Produkowany w latach 1958-1968 w WSK Okęcie w Warszawie; wyprodukowano 325 egzemplarzy.

jeździł Warszawą Pickup z wózkiem po szybowiec. W stronę Kapeli, Świerzawy, Złotoryi. Nie wiedziałem wówczas, że jadą po kolejnego zawodnika, który wpisał się do klubu „Złotego Ryja". Tak żartobliwie nazywano tych, którym nie udało się zakończyć dolotu w Jeżowie i lądowali przygodnie w okolicach wyjątkowo atermicznej Złotoryi. O tym usłyszałem dopiero za rok, czy dwa, chodząc regularnie na lotnisko podczas zawodów. Wracając z szybowcem na wózku, pan Jasiu stawał przed swoim domem i nie odjeżdżał czasami nawet przez kilka godzin. Miałem wtedy dużo czasu, żeby się na szybowiec spokojnie napatrzeć, podotykać, zajrzeć do kabiny. Wrażenie robiły wielkie skrzydła złożone na wózku po obu stronach kadłuba. Po wielu latach, kiedy już sam doświadczyłem przygodnych lądowań w polu, zastanawiałem się, jak cierpliwi musieli być piloci, którzy wówczas czekali, aż kierowca pan Jasiu postanowi, że wreszcie jadą do Jeżowa.

Prawdziwy przełom w moim „dochodzeniu" do szybownictwa nastąpił w jednym z pierwszych czerwcowych dni 1965 roku. Kończyłem wtedy III klasę podstawówki. Wraz z pięcioma kolegami z klasy, chyba po trzech lekcjach, za moją namową, podjęliśmy decyzję, że uciekamy z pozostałych lekcji i idziemy na szybowisko w Jeżowie. Zajęło nam to chyba z godzinę. Pod górę, przez pola, łąki i dziki las, dotarliśmy w końcu na lotnisko. Kiedy byliśmy jeszcze w lesie, nad nami zawarczał samolot, a za chwilę wylądował na Górze. Resztę drogi spędziliśmy biegiem, żeby go jak najprędzej zobaczyć i żeby nam nie odleciał. Nie odleciał. CSS-13 stał przed wschodnim hangarem samolotowym na betonowej stojance. Pogoda nie była najlepsza, przed hangarami nie było szybowców, co oznaczało, że dla nich w tym

Ryc. 5. Samolot PZL-101 Gawron (*źródło: internet, festyn w Góraszce*)

Ryc. 6. Szybowiec Czapla (*źródło: Aeroklub Częstochowski, internet*)



Ryc. 7. Szybowiec Jaskółka – schemat (*źródło: internet*)

dniu nie było sprzyjających warunków meteo. Po jakimś czasie dopiero wypchnięto z hangaru Czaplę[5] (ryc. 5). Zapamiętałem, że stojący CSS-13 miał znaki SP-AZA. Na tą pamiątkę za 3 lata nadałem takie imię naszej suczce wziętej na wychowanie. Po Bobasie, którego mało pamiętam, Aza była naszym najukochańszym psem. W trosce o jej życie, na jeżowskie lotnisko nigdy jej z sobą nie zabierałem, choć bardzo o to prosiła, skomląc i łasząc się do mnie. Wynagradzałem jej to po powrocie. Na okolicznych łąkach była bezpieczna, a i za zającem mogła trochę potrenować, zawsze jednak z gorszym od niego wynikiem.

Ryc. 8. Szybowiec Czapla i autor przed lotem, 1972 r. (*źródło: Józef Puszczyński)*

Będąc w tym dniu na Górze Szybowcowej, nie mogłem mieć świadomości, że oto spotkałem ludzi – same legendy jeleniogórskiego lotnictwa, nieżyjących już pilotów Tadeusza Popiela, Pawła Piłata, inspektora KCSP Rudolfa Marcaka i mechaników: Franka Kościuczuka, Jana Bethera, Jana Klękę.

W istniejącym jeszcze wówczas przy hangarze warsztacie remontowym, pierwszy raz zobaczyłem, jak remontowany jest szybowiec, z czego jest zbudowany i jak żmudna i dokładna przy nim jest praca mechaników. To była Jaskółka[6] (ryc. 7). Miałem tyle pytań do tych ludzi, ale nie wszyscy chcieli z nami rozmawiać, widać nie mieli na to czasu. Za to pan Bether zaspokoił każdą moją ciekawość i cierpliwie odpowiedział na każde moje pytanie. Zaprowadził nas do hangaru szybowcowego (tego już nieistniejącego, bo spłonął w pożarze w 1983 roku). Pierwszy raz zobaczyłem tyle szybowców. Najwięcej było czerwonych i pomarańczowych, to Muchy Standard i Muchy 100. A wśród nich chyba jedne z ostatnich wówczas latających:

[5] SZD-10 Czapla – polski szybowiec szkolenia podstawowego; skonstruowany w (SZD) Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej w 1952 roku; oblatany w 1953 roku. Rozpiętość 16 m, długość 8,73 m, wysokość 1,98 m; prędkość dopuszczalna 160 km/h.

[6] SZD-8 Jaskółka – polski, jednomiejscowy szybowiec wyczynowy o konstrukcji drewnianej; zaprojektowany i zbudowany w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej; oblatany w 1951 roku. Rozpiętość 16 m, długość 7,42 m, wysokość 1,41 m.

Salamandra[7], Komar[8], Jastrząb[9] i Sroka[10]. Na koniec pan Bether dał mi całą teczkę kawałków sklejki, z których później już w domu wycinałem sylwetki szybowców. Dał mi nawet klej perełkowy do ich sklejania. Pan Jan Klęka przeegzaminował nas, kim i skąd jesteśmy, czym się interesujemy. Na koniec powiedział do pana Bethera: „Józek będzie pilotem". Skąd mogłem wiedzieć, że były to prorocze słowa. Spełniły się już po 7 latach.

Pierwszy raz wtedy widziałem też, jak pan Marcak dokładnie przeglądał CSS-a, a później Czaplę. Pamiętam jej znaki: SP-1486. Po latach zrozumiałem, że nadawał im „klasę". Na tej samej Czapli w 1972 roku rozpocząłem szkolenie szybowcowe za wyciągarką u pana Bronisława Burakiewicza i na niej wykonałem swój pierwszy w życiu lot samodzielny (ryc. 8-9).

Potem były obloty. Oblot CSS-a wykonał pan Paweł Piłat. Wsiadł do pierwszej kabiny. Na sobie miał koszulę z krótkim rękawem, długie spodnie, sandały na nogach, a na głowie białą czapkę z długim daszkiem. Siedząc już w kabinie, obrócił czapkę daszkiem do tyłu. Silnik zapuścił z pomocą Frania Kościuczuka. Komendy: wyłączony – wyłączony, tu Franio kilka razy obrócił śmigło rakietką i podał Piłatowi: „uwaga", „jest uwaga", odpowiedział pilot, „od śmigła" – „jest od śmigła", „kontakt" – rzucił Franio i odskoczył z rakietką na bok. Paweł Piłat w kabinie do czegoś się nachylił, słychać, jak czymś kręci, po kilku sekundach silnik zapracował. Podczas próby, straszny hałas, jeszcze takiego nie słyszałem, uciekłem za hangar. Po starcie CSS-a długo patrzyłem na czapkę na głowie pilota, samolot oddalał się, był coraz mniejszy, aż jego szczegóły przestały być widoczne. Pierwszy raz zobaczyłem akrobację na tym samolocie. Pilot wykonał wiązankę podstawową. Pamiętam korkociąg i pętlę. W pewnym momencie stojący obok mnie Franek Kościuczuk mówi: „Pawełek zgubił czapkę". Ale miał wzrok. Po latach, kiedy już sam latałem na samolotach, stwierdziłem, że Franek oprócz wzroku, miał również świetny słuch. Chodząc przy hangarze, słuchał melodii silników samolotów nad lotniskiem. Wiedział też, kiedy holownik powinien już skołować do tankowania. W troskę o silnik samolotu wkładał całe swoje serce, a to była troska o nasze życie. Doświadczyłem tego 7 lipca 1981 roku, w niedzielę. Kiedy grupa podstawowa LPW I zeszła ze startu, holowałem Gawronem SP-CKD szybowce grupy treningowej. Budziła się silna, wypracowana

[7] IS-A Salamandra – pierwszy powojenny, polski szybowiec szkolno-treningowy, wybudowany w Instytucie Szybownictwa w Bielsku-Białej; 1936-1946. Rozpiętość 12,48 m, długość 6,48 m, wysokość 2,3 m.

[8] IS-A Komar – polski szybowiec treningowy o konstrukcji drewnianej, opracowany w Instytucie Szybownictwa w Bielsku-Białej w 1933 roku. Rozpiętość 15,82 m, długość 6,75 m, wysokość 1,75 m.

[9] IS-A Jastrząb – polski, szybowiec jednomiejscowy, akrobacyjny, zaprojektowany w Instytucie Szybownictwa w Bielsku-Białej. Pierwszy szybowiec akrobacyjny zaprojektowany w Polsce po wojnie w 1949 roku. Rozpiętość 12 m, długość 6,25 m, wysokość 1,3 m.

[10] SZD-15 Sroka – polski szybowiec treningowy, jednomiejscowy. Wyprodukowany w Zakładach Szybowcowych Lotnictwa Sportowego w Krośnie według projektu Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku-Białej; oblatany w 1956 roku. Rozpiętość 14,5 m, długość 6,9 m, wysokość 1,5 m, prędkość dopuszczalna 200 km/h.

termika. Niemal po każdym starcie, mniej więcej od 300 m, góra jedno-dwa okrążenia w kominie i „wyczepiony", „z wiatrem" i następny, i następny. Ależ to szybko szło, od startu do lądowania 5-6 minut. Przy którymś lądowaniu kierownik lotów Jurek Szempliński pyta przez radio, czy wszystkie parametry silnika mam w porządku. Rzut oka na przyrządy, w porządku – odpowiadam, to podjeżdżaj, słyszę. I po następnym wyczepieniu, na podejściu, Jurek mówi: Kilo delta, skołuj pod hangar, niech Franek przejrzy ten silnik, bo coś nie tak pracuje. Znów rzut oka na przyrządy kontroli silnika, no i nic złego nie widać, dobrze pokazują, ale podjeżdżam pod hangar. Już z daleka widzę Franka Kościuczuka, który niespokojnie chodząc z podniesionymi rękami, pokazuje, gdzie podkołować. Grozi mi przy tym uniesioną pięścią. Nieco zaniepokojony jego zachowaniem, spokojnie wyłączam silnik, nie przewidując jeszcze niespodzianek. Franek nie czeka, aż wysiądę, głośno i ze złością krzyczy do mnie: „nie słyszysz jak ci ten silnik klekocze, ja to słyszę już od godziny". Po kilku godzinach siedzenia w kabinie Gawrona z radzieckimi słuchawkami na uszach, można nie słyszeć, że melodia pracy silnika jest jakaś inna. Nieco zdezorientowany i wystraszony, chodząc za już mocno zdenerwowanym Frankiem, widzę, że spod maski silnika zaczyna kapać czarny olej. Franek rozpina osłony. Cały silnik, od góry do dołu i wnętrza osłon, obryzgane olejem. Franek patrzy na mnie z politowaniem i dodaje tylko: „czy ty chcesz dzieci osierocić ?". Wtedy zaczęło do mnie docierać, że z silnikiem, sercem mojego Gawrona, jest bardzo niedobrze. A ja być może w porę wykonałem tyle lądowań, co startów. Mniej więcej po godzinie, kiedy silnik wystarczająco ostygł, Franek przyniósł wiadro benzyny i chlusnął nią na cylindry. Wszystko spłynęło, Franek przyniósł następne. Przetarł cylindry szmatą i wtedy już było widać, że olej wypływał spod głowicy dolnego cylindra. Z ośmiu szpilek mocujących tę głowicę, zostało jedynie cztery, a i tak dwie z nich odpadły, kiedy Franek dotknął je kluczem. Tak więc, kiedy podjeżdżałem pod hangar, głowicę na dolnym cylindrze silnika trzymały jedynie dwie spośród ośmiu szpilek. Gdyby nie Jurek Szempliński, który

Ryc. 9. Autor przy ogonie Czapli
(*źródło: Józef Puszczyński)*

„zgonił mnie" do Franka, mój następny lot zakończyłby się pewnie tuż po starcie, gdzieś w okolicy ulicy Koziej. Pierwszy raz uświadomiłem sobie w pełni, że sprawny silnik samolotu, to moje życie. Poczułem strach. I pewnie zaczęłoby się to we mnie utrwalać, gdyby nie chłodna postawa Szefa Wyszkolenia pana Wiesława Dziedzio. Kiedy usłyszał od Franka co się wydarzyło, bez zastanawiania powiedział do mnie: „no i na co czekasz, wyciągaj drugi samolot i holuj dalej". Wyciągnąłem Jak-a 12[11] i holowałem. Jeszcze przez parę godzin. I zapomniałem, na jakim silniku niedawno skołowałem Gawronem do hangaru. Później się okazało, że powodem awarii mogło być wcześniej, niezgodne z instrukcją, szybkie schodzenie z wysokości na wysokich obrotach silnika, bez zaciążania śmigła. Komuś ten silnik musiał wtedy w powietrzu nieźle zawyć, jak się rozpędził po wyczepieniu szybowca. Silnik zdjęto z Gawrona i wysłano do remontu. W tym dniu, już w domu, kiedy w oknach było już całkiem ciemno, wróciłem myślami do tamtych chwil w kabinie Gawrona. Pierwszy raz poczułem, jak cierpnie mi skóra i jeżą mi się włosy na głowie. Przeżyte doświadczenie było dla mnie wielką nauką na przyszłość.

Ale wróćmy do Pawełka Piłata, który robiąc oblot CSS-a, zgubił w powietrzu czapkę. Faktycznie, po lądowaniu podkołował na stojankę bez czapki. Po wyłączeniu silnika, jeszcze z kabiny powiedział do Franka: „widzisz ty, czapki ja już nie mam". Po jakimś czasie na cypel od strony Dziwiszowa zapchano Czaplę (ryc. 9). Oblot wykonał, jak usłyszałem, Tadeusz Popiel (ówczesny Szef Wyszkolenia Aeroklubu Jeleniogórskiego). Pierwszy raz widziałem, jak pilot przygotowuje się do lotu na szybowcu, zakłada spadochron, wsiada do kabiny, zapina pasy, zamyka limuzynę. Podkołował CSS z Pawłem Piłatem w kabinie, Franek Kościuczuk trzymając za końcówkę skrzydła pomógł mu się ustawić przed szybowcem, podczepili linę, zespół ruszył, w stronę Płoszczyny. Schowali się za szczytem, aby po chwili wyłonić się w powolnym wznoszeniu. Znów długo patrzyłem na głowę pilota siedzącego w odkrytej kabinie CSS-a.

Godziny szybko mijały, słońce schodziło coraz niżej, a zegarka w III klasie jeszcze nikt z nas nie miał. Do domu wróciłem około godziny 17. Przed porządnym laniem od mamy obroniła mnie bratowa. Mamę jakoś udało się przeprosić za to, że ze szkoły wróciłem o 5 godzin za późno. Więcej już takich wycieczek nie organizowałem. Ale po tym dniu, w domu wszyscy już zrozumieli, że szybowce i lotnictwo, to moje zainteresowanie i nie trzeba mi w tym przeszkadzać. Dla mnie znaczyło to bardzo dużo. Nie potrafili mi pomagać w poznawaniu nowej dziedziny, ale też i nie przeszkadzali. Po latach, wspominając tę wycieczkę, wiele razy rozmyślałem,

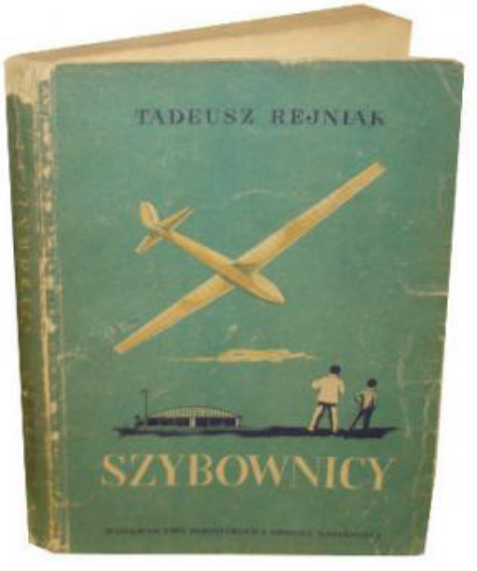
[11] Jakovlew Jak12 – polski samolot wielozadaniowy; zmodernizowana wersja Jakovlewa Jak 12M zaprojektowany w 1947 roku; jednosilnikowy, dwumiejscowy; górnopłat zastrzałowy; podwozie dwukołowe stałe; konstrukcja mieszana. Rozpiętość 12 m, długość 8,36 m, wysokość 2,33 m; prędkość maksymalna 169 km/h; pułap 3000 m, zasięg 450 km. W lotnictwie polskim od 1951 roku. Produkowany w Polsce na licencji w latach 1956-1961; zbudowano łącznie 1196 egzemplarzy.

jak moja mama musiała się wtedy o mnie martwić, co przeżywała, zanim zmęczony pojawiłem się w drzwiach mieszkania.

W mojej miejscowości nie było żadnej modelarni, takiej, jak w Jeżowie. Początkowo szybowce rysowałem, wycinałem i sklejałem po swojemu, wykorzystując wyobraźnię i to, co zdążyłem zapamiętać na lotnisku. Do wszystkiego musiałem dochodzić sam, ucząc się na własnych błędach. „Wyważałem otwarte drzwi", ale jakże cenny był wówczas dla mnie każdy, najdrobniejszy sukces, nowe odkrycie.

Odczuwałem brak jakiejś literatury o szybownictwie. Chciałem się dowiedzieć czegoś więcej, niż to co już zobaczyłem. Całkiem nieoczekiwanie, w Bibliotece Gromadzkiej znalazłem książkę Tadeusza Rejniaka pt. „Szybownicy" (ryc. 10). To była książka, na jaką czekałem. Nareszcie, czytając, mogłem wczuć się w prawdziwą atmosferę życia pilotów szybowcowych na lotnisku. Dowiedzieć się, co dzieje się w kabinie szybowca w powietrzu i co przeżywają tam piloci. „Połknąłem" ją, nie przeczytałem. Wybrane fragmenty czytałem po kilka razy. Ilustracje rysunkowe bardzo przypominały rzeczywistość Góry Szybowcowej w Jeżowie. Aż pani bibliotekarka upomniała mnie, że czas już tę książkę zwrócić. Po paru latach chciałem ją wypożyczyć ponownie. Niestety, z uwagi na wysługę, poszła do kasacji. Nie mogłem zrozumieć, jak można było takiego „Białego Kruka", perełkę literatury pięknej dla szybowników, zmielić. Nie wszyscy widać potrafili w tej książce znaleźć to, czego ja szukałem i znalazłem, traktować te opowieści z równym uczuciem, co ja.

W czerwcu 1966 roku, w jedną z niedziel, w kiosku „Ruch" (był czynny w mojej miejscowości również w niedzielę), całkiem przypadkiem, wśród innych szarych



Ryc. 10. Książka Tadeusza Rejniaka pt. „Szybownicy" (*źródło: internet)*

Ryc. 11. Czasopismo „Skrzydalata Polska" (*źródło: internet)*

tytułów, zobaczyłem na półce „Skrzydlatą Polskę”[12] (ryc. 11). A na całej stronie tytułowej – zdjęcie ustawionych do startu szybowców na Żarze. Dostrzegłem cenę – 2 zł. Właśnie tylko tyle przy sobie miałem. Dostałem je w domu z przeznaczeniem „na tacę” w kościele. Po krótkim namyśle, postanowiłem „zgrzeszyć”, nie dać na tacę i kupić Skrzydlatą. W kościele stałem z duszą na ramieniu, bojąc się, czy mama widziała, że na tacę nie wrzuciłem. W domu skłamałem, że owe 2 złote zaoszczędziłem już wcześniej. Po paru takich niedzielach, dostawałem już od mamy 2 razy po 2 zł: „na tacę” i na „Skrzydlatą”. Najwyraźniej mama mnie w tym kościele chyba wypatrzyła. Ale był to Jej wielki wkład w moją lotniczą edukację i rozbudzanie zainteresowania. Dziś pewnie nikt by tego tak nie zrozumiał, ja jednak to pamiętam i cenię, jako bardzo znaczący epizod i gest.

Lektura „Skrzydlatej Polski” była prawdziwą ucztą duchową. Tyle zdjęć, artykułów, wspomnień lotników, połykałem to w mgnieniu oka. Na kolejne niedziele czekałem z utęsknieniem, w tym dniu czekał na mnie w kiosku nowy numer.

W jednym z pierwszych, w czerwcu 1966 roku, wyczytałem, że 22 lipca rozpoczną się kolejne Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar Skrzydlatej Polski. Co to było za święto. Oczywiście nie to PRL-owskie, ale rozpoczęcie zawodów. Ponad 20 szybowców na starcie ustawionych w dwóch rzędach, pięć holówek: 2 CSS-y, Junak-2[13] (ryc. 12), Jak-12 i Gawron, ten sam, którego widziałem przelatującego nieopodal mnie, siedzącego na mojej górze. W tym dniu na szybowisku byłem już przed godziną 10. Z chlebaczkiem, kanapkami i czymś do picia. Wycieczka tym razem była całkiem legalna. W domu dostałem zgodę do godziny 18. I tak było przez kilka kolejnych dni zawodów. Kogo ja tam nie poznałem. Jako 11-letni entuzjasta zapamiętywałem nazwiska zawodników i pilotów holujących. Kierownikiem lotów był pan Henryk Maciąg, noszący przez cały czas na ramieniu radiostację RS-3, a w ręce gruby mikrofonogłośnik. Utrwalałem sobie to później, czytając artykuł o zawodach w „Skrzydlatej”. A w nim pan redaktor Henryk Kucharski, jednocześnie sędzia główny zawodów, opisywał zmagania zawodników na Jaskółkach, Muchach, Bocianach, na Lisie[14], nawet na Foce[15]. Kiedy szybowce odeszły na trasę, pan Henryk Kucharski sam wsiadał w Jaskółkę i leciał na termikę. Pod wieczór, gdy większość zawodników ukończyła konkurencję na lotnisku startu w Jeżowie, swoją drugą konkurencję rozpoczynali holownicy. Wtedy wśród nich poznałem m.in. panów: Broni-

[12] „Skrzydlata Polska”, czasopismo o tematyce lotniczej wydawane od 1930 roku.

[13] LWD Junak 2, polski samolot szkolno-treningowy; skonstruowany w 1948 roku; oblatany w 1949 roku. Budowany w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych jako następca Polikarpowa PO-2.

[14] SZD-25 Lis – polski szybowiec, skonstruowany w 1959 roku w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej; oblatany w 1960 roku. Rozpiętość 15 m, długość 7 m, wysokość 1,5 m, prędkość maksymalna 230 km/h.

[15] SZD-32 Foka 5, polski szybowiec wyczynowy skonstruowany w końcu lat 50. XX wieku w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej; oblatany w 1966 roku. Rozpiętość 14,98 m, długość 7,17 m, wysokość 1,61 m, prędkość 250 km/h.

Ryc. 12. Junak 2 (*źródło: internet)*

sława Burakiewicza – mojego pierwszego instruktora szybowcowego, latał na CSS-sie w granatowym berecie „z antenką", Stanisława Basiorę, holującego Gawronem, Jana Jasińskiego na Junaku-2 (ryc. 12), Gronowskiego na Jaku-12. Latali w teren przygodny ściągać tych, którym na dolocie zabrakło jednego, całego Cu, albo nawet tylko połowy. Tak mawiał wspaniały nasz kolega Jurek Jarmoluk, co oznaczało, że gdyby na dolocie trafić jeszcze jednego cumulusa, albo tylko pod nim „dokręcić", kolację jedlibyśmy w domu, a nie gdzieś w terenie. Wyniki pan Kucharski liczył „na piechotę", bez kalkulatora, komputera, nie przeglądał zdjęć zrobionych na punktach zwrotnych, albo zapisów komputera pokładowego. Do dyspozycji miał tylko zegar, kartki papieru, długopis i relacje komisarzy z punktów zwrotnych. I nie mylił się w obliczeniach, a wyniki przedstawiał jeszcze przed odjazdem zawodników na kolację. W Jeżowie, podczas zawodów, poznałem późniejszych starszych ode mnie kolegów-pilotów, z którymi w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych miałem zaszczyt latać na zawodach szybowcowych w Lubinie: Staszka Błasiaka – późniejszego kapitana Boeinga 767, Witka Bródkę, Marka Koselskiego, Leszka Habera, a także całą plejadę szybowników, o których później czytałem w „Skrzydlatej". Niektórych nawet po latach spotykałem na obcych lotniskach. Jakąż miałem wtedy satysfakcję, trudno opisać. Widząc starych znajomych z Jeżowa czułem, że dołączyłem do świata prawdziwych lotników. W Jeżowie byłem dla nich tylko bezimiennym dzieckiem, zresztą kręciło się tam dużo dzieci z Jeżowa, mieli blisko. Z mojego Dziwiszowa nigdy nikogo nie spotkałem. Często, przebywając z owymi starszymi kolegami, przypominałem im szczegóły z tamtych dni z Jeżowa. Niektóre momenty pamiętałem lepiej od nich. Wspominaliśmy je razem, z dwóch różnych perspektyw.

Obserwacje na Górze Szybowcowej w Jeżowie podczas zawodów o puchar „Skrzydlatej Polski" były dla mnie największą i najmilszą przygodą z dzieciństwa,

jaką dane mi było przeżyć. Wycieczki na szybowisko, lektura „Skrzydlatej", budowa prostych modeli latających: „Miga 15" na procę, „Jaskółki", „Dzięcioła", wypełniały czas wolny od nauki i pomocy w pracach domowych, których w lecie nie brakowało. Mieliśmy przy domu duży ogród z warzywami i kwiatami. Jego wzorowy wygląd był dziełem mojej mamy, która o kwiaty dbała całym sercem, podobnie, jak o nas i o Azę. W suche dni wymagał codziennego podlewania. Woda była jedynie w studni na podwórku, tej bieżącej, z rury, nie mieliśmy. Wypadało, abym, jako kilkunastoletni chłopak, wyręczał mamę z konieczności noszenia tej wody. A trzeba jej było wylać nie mniej niż 60 pełnych wiader. Ale cóż to znaczyło, jeśli poza podlewaniem, w tym czasie mogłem do woli biegać po cudzych łąkach, puszczać z ręki swoje „Jaskółki" i „Dzięcioły". Bieganie po łąkach, przeważnie rozciągających się na wzgórzach i stokach, czasem kończyło się groźbami właścicieli, którzy udawali, że pilnują, aby im trawy nie deptać. Kiedyś właściciel jednej łączki biegiem gonił do mnie przynajmniej z kilometr, po tym, kiedy zobaczył, jak na jego polu puszczam „samoloty". Jego dochodzący z daleka krzyk z pogróżkami uchronił chyba mojego „Dzięcioła" od kasacji. Uciekałem szybciej, niż moja Aza, nieodłączna i najwierniejsza przyjaciółka. Czułem, że serce wyskoczy mi za chwilę przez gardło. Kiedy już byliśmy bezpieczni, schowani wraz z psem przed groźnym właścicielem oskubanej przez krowę łączki, siedząc w krzakach w oddali, trzymałem mocno Azę, aby z tych zarośli nie wyskoczyła i nie zdradziła naszej kryjówki. Czułem w ręce, że jej serduszko bije tak samo mocno i szybko, jak moje. Długo już na tę łączkę nie chodziliśmy. Podobnych gospodarzy w okolicy było zresztą więcej. Nie mogłem wtedy zrozumieć i nie potrafię tego do dziś, czego tak zaciekle bronili. Trawy, po której przebiegnie dziecko, na łąkach poogradzanych żerdziami, tworzącymi jakieś niezrozumiałe granice? To był niestety efekt „akcji Wisła", jaką nam po wojnie, na Kremlu, zaplanowano i zafundowano.

Kiedyś, chyba w 1970 roku, kiedy składane przeze mnie „Jaskółki" miały już dobrą doskonałość, jedna z nich, wypuszczona ze wzgórza, z którego wcześniej oglądałem szybowce na jeżowskiej górze, po kilku minutach lotu trafiła w ścianę szczytową stodoły sąsiada (ryc 13). Zanim dobiegłem, ten złamał najpierw belkę kadłuba Jaskółki na pół, później skrzydło i tyle z mojego wspaniałego szybowca zostało. Płakałem i krzycząc, po dziecięcemu życzyłem sąsiadowi wszystkiego najgorszego. Przyszedł na skargę do ojca. Za życzenia zostałem skarcony, a za akt wandalizmu reprymendę usłyszał sąsiad. I tak tego nie zrozumiał. Dla takich jak on, modelarstwo i szybowce były tak samo obce, jak powierzchnia Księżyca, wręcz niepożądane, mogły mu uszkodzić stodołę. Nabrałem przekonania, że tacy powinni mieć swoje gospodarstwa przy radzieckich poligonach. W tamtej okolicy w stodołę mogłoby mu uderzyć coś znacznie cięższego. Bardzo to przeżywałem. Następna Jaskółka miała już mniejszą doskonałość.

Ryc. 13. Modele szybowców (*foto ze zbiorów Modelarni w Jeżowie Sudeckim*)

W swoim niecodziennym zainteresowaniu nie miałem sprzymierzeńców wśród miejscowych kolegów. Dla nich szybownictwo było czymś bardzo odległym, mało interesującym. Nikt w okolicy nie budował modeli szybowców. Nie mogłem się więc ani pochwalić tym co już wiem, ani nawiązać na ten temat rozmowy. Jedynych sprzymierzeńców miałem w domu – rodziców i siostrę, która zasilała moje skromne oszczędności na kolejne zestawy modeli. Wejściem na wyższy stopień modelarskiego wtajemniczenia było złożenie „Dzięcioła" zakupionego przez siostrę w Składnicy Harcerskiej. A potem próby w locie. Obloty zaczynały się na niewielkich łączkach, loty były kilkusekundowe. Prawdziwe walory tego modelu postanowiłem sprawdzić na zboczu dawnego, nieistniejącego już szybowiska, położonego między Dziwiszowem i Górą Szybowcową w Jeżowie. Tam, ze szczytu, wypuściłem „Dzięcioła" z ręki, a ten majestatycznie szybując, oddalał się i nie tracił wysokości. Całym pędem ruszyłem z góry, aby nie stracić go z oczu. Lot musiał trwać chyba ze dwie, albo trzy minuty, bo kiedy się zakończył, byłem u podnóża góry. Mój „Dzięcioł' usiadł prawie na czubku 15-metrowej, grubej brzozy i nie zamierzał z niej spaść. Nie było mowy, żeby bez jakiegoś sprzętu się po niego wdrapać, konary brzozy zaczynały się nie niżej, jak 7-8 metrów nad ziemią. Ale jeszcze bardziej nie było mowy o tym, aby go tam zostawić, stanowił zbyt cenną wartość. Wróciłem po niego na drugi dzień, niosąc przez 3 kilometry ciężkie, kilkukilogramowe, stalowe słupołazy. Pożyczyłem je od miejscowego kowala. Nie mógł zrozumieć, że można włożyć tyle wysiłku w odzyskanie, jak nazwał, „samolociku". I zdjąłem z brzozy mojego „Dzięcioła". Z rado-

ścią i satysfakcją wracałem z nim do domu i ze słupołazami kowala na plecach. Na początku nie czułem ich ciężaru. Zmęczenie poczułem dopiero, kiedy wiadrami nosiłem wodę do podlewania ogrodu. Mamie nic nie mówiłem, jak odzyskałem „Dzięcioła". Mogłaby się martwić, że spadnę w tych słupołazach z drzewa, a ja go zdjąłem i już. Przecież bez nich mój „Dzięcioł" zostałby na tej brzozie na zawsze. A z nimi, jak w butach, pokonałem kolejny próg do mojego celu.

Kiedy byłem w I klasie Technikum Mechanicznego, na ulicy Bartka Zwycięzcy w Jeleniej Górze, w ówczesnym Ośrodku Propagandy i Modelarstwa Lotniczego Aeroklubu Jeleniogórskiego, odnalazłem modelarnię, o której już wcześniej kilka razy przeczytałem w „Skrzydlatej" (ryc. 14). Chciałem zbudować jakiś większy, doskonalszy model szybowca, albo samolotu. Tam były materiały, balsa, narzędzia, pracowali instruktorzy, byłoby mi łatwiej. W domu przecież tego wszystkiego nie miałem. W modelarni poznałem późniejszych kolegów: Szefa Modelarstwa AJ – Jacka Chmielewskiego i instruktora – Andrzeja Wolniaka, wtedy już ucznia pilota szybowcowego. Prowadzili typowe zajęcia, kilku modelarzy pod okiem Andrzeja

Ryc. 14. Budynek przy ul. Bartka Zwycięzcy 1 w Jeleniej Górze, w którym do połowy 1975 roku mieścił się Ośrodek Propagandy i Modelarstwa Lotniczego Aeroklubu Jeleniogórskiego *(źródło: wroclaw.dolny.slask.pl)*

„dłubało" przy swoich konstrukcjach. To, co tam zobaczyłem, przyprawiło mnie o ból głowy. Konstrukcje redukcyjnych modeli w budowie przypominały prawdziwe samoloty. Miały latać na uwięzi. Andrzej szykował na zawody czeską Avię B-534. Na ścianie wisiały inne, m.in.: RWD-8 Czapla, RWD-13, UT-2, Piper, Cessna 152. Wszystkie z napędem silnikowym. Zrozumiałem, że profesjonalne modelarstwo, które oglądam, różni się diametralnie od mojego, domowego. Ale nie miałem z tego powodu żadnych kompleksów. Zapisałem się do modelarni. Andrzej przydzielił mi do budowy model przedwojennego, kilkuosobowego, jednosilnikowego samolotu pasażerskiego wzorowanego na Fokkerze, PWS 20 T. Do tego miał być silniczek spalinowy 2,5 cm. Miałem zdążyć na zawody makiet latających w Opolu, w maju 1973 r. Zaczęło mi się to podobać. Budowałem PWS-a z pełnym zapałem, spoglądając jednak w stronę szefa Jacka Chmielewskiego, który „bawił się" tylko w modele szybowców sterowanych radiem, tzw. „radiówki". W duchu postanowiłem, że właśnie „radiówka" będzie moim następnym modelem. Oczywiście przystępując do prawdziwego wtajemniczenia w modelarstwo, ani na chwilę nie przestawałem myśleć o celu nadrzędnym – o szkoleniu szybowcowym. O tym, podczas pobytów w modelarni, za każdym razem odbywałem długie dyskusje z Andrzejem Wolniakiem, który wprowadzał mnie w coraz to nowe tajniki związane z dochodzeniem do rozpoczęcia szkolenia. Na zawody do Opola pojechaliśmy dość liczną grupą, każdy ze swoją „redukcją". Tam, przy ocenie technicznej modeli, dopiero zobaczyłem cacka. Dwusilnikowe „Moskito" mistrza świata pana Ostrowskiego, piękną, 1,5 metrowej rozpiętości „Wilgę" i wiele, wiele innych. Mój PWS 20T wcale tak mizernie się nie prezentował. Miał znaki: SP-AAZ. I znów coś blisko Azy, ona wtedy była w domu, daleko, pod Jelenią Górą. Cieszyłem się nawet, bo liczba punktów za wykonanie plasowała mnie gdzieś w połowie listy. Nieszczęście, o którym nie wiedziałem, stało się, gdy przed rozpoczęciem kolejki lotów, ktoś kopnął w ster wysokości stojącego „na stojance" mojego PWS-a. Rozlutowały się druty popychacza steru wysokości. Nie było tego widać, popychacz przechodził przez środek kadłuba. Samolot stał, jak na fabrycznej płycie. Po starcie, kiedy lekko podniosłem dziób do góry, a potem chciałem „oddać", model nie reagował. Wykonał pełną pętlę. Zabrakło kilku centymetrów, żeby nie zahaczył o betonkę. Niestety, uderzył o nią podwoziem. Z połamanego śmigła poleciały drzazgi. Mój występ zakończył się brawami komisji sędziowskiej, z wątpliwą pochwałą za wykonanie pętli samolotem pasażerskim. Tego do programu przecież nie zgłaszałem. W drodze do domu, po kilku godzinach podróży Nysą, powziąłem wątpliwość, czy setki godzin pracy, które na budowę tego modelu poświęciłem, nie poszły na marne, przecież mogłem budować model szybowca na zbocze. Po jakimś czasie stwierdziłem jednak, że nie. Na drodze do prawdziwego latania było to kolejne, nowe doświadczenie. Szkoda tylko, że PWS nie przeżył. Wtedy nie pomyślałem, żeby go przed startem sfotografować.

Zająłem się budową modeli szybowców sterowanych radiem. Puszczanie ich jest dużo bezpieczniejsze (ryc. 15). To wiedziałem już wcześniej. Najsłabszym ogniwem w ich konstrukcji była dwukanałowa, nieproporcjonalna aparatura do zdalnego sterowania Piłot-2 produkcji radzieckiej, krótki, niepewny zasięg, a przede wszystkim ciężar. Duży, ciężki odbiornik zasilany był dwoma płaskimi bateriami. Wszystko ważyło chyba z pół kilograma. I to musiał unieść model. Dlatego nasze „radiówki" były duże, z dużą rozpiętością i powierzchnią skrzydeł. Były brzydkie, kanciaste, nie przypominały smukłego szybowca. Ale pięknie latały. Jeśli nie dało im się uciec z zasięgu nadajnika, można nimi było nawet powalczyć na zawodach. Walczyliśmy, ja też, na Górze Szybowcowej w Jeżowie. Z całkiem niezłym skutkiem. Wstydziliśmy się swoich aparatur, bo większość modelarzy przyjezdnych miała już w tym czasie aparatury wielokanałowe, proporcjonalne, małe, lekkie, kupowane wówczas w NRD, a nawet na Zachodzie. Te aparatury wkładali w piękne, nieduże i z większymi możliwościami, modele szybowców. Niektóre były budowane z zestawów, też kupowanych za zachodnią, nie wschodnią, granicą. Ówczesne kierownictwo naszego aeroklubu nie chciało zrozumieć, że nie będziemy wygrywać zawodów na zboczu, jeśli nie zakupią nam kilku takich aparatur. Modele budowalibyśmy sami. Wśród dobrych jeleniogórskich zawodników – uczestników zawodów modeli zdalnie sterowanych na zboczu, na Górze Szybowcowej zawsze można było spotkać m.in.:

Ryc. 15. Modele sterowane radiem (*źródło: Józef Puszczyński)*

Andrzeja Malca, Jacka Chmielewskiego, Stasia Basiorę, Grześka Werkowskiego, panów: Kuczmińskiego, Kuberkę, Pawlaka. Miałem okazję czegoś się od nich nauczyć. Nowe piękne hobby uprawiałem z różnym powodzeniem. Ale z postanowieniem, że na emeryturze do niego wrócę. Dzisiaj, kiedy w sprzedaży dostępne są już całe zestawy modeli szybowców i motoszybowców, wraz z aparaturami, odpoczynek na Górze Szybowcowej połączony z modelarstwem, będzie powrotem do pięknych wspomnień z tamtych dni. Pamiętam, jak podczas jednych takich zawodów w Jeżowie, przed rozpoczęciem pierwszej kolejki, z Grześkiem Werkowskim i panem Stasiem Basiorą szykowaliśmy swoje „zboczówki". Widząc wcześniej drogie, błyszczące, zachodnie cacka, pan Stanisław mówi: „Bierzemy swoje drahetle (tak pieszczotliwie nazywał nasze modele szybowców) i idziemy się schować". Po co, pytam. „Wisz, żeby poruty nie robić, prosze ja ciebie". Ale nie poszliśmy. Właściciele tamtych cacek nabrali do nas szacunku, jak swoimi „drahetlami" zaczęliśmy robić maksy, tj.6-minutowe loty. W tym czasami byliśmy lepsi, bo znaliśmy zbocze i zasady latania na nim. Ten rodzaj latania odnosi się przecież jednakowo do szybowców, jak i do małych szybowców – modeli.

Kiedy byłem w ostatniej klasie technikum, zbudowałem piękny model Jantara Standard[16]. Miał 3 metry rozpiętości skrzydeł, kadłub tłoczony z włókna szklanego, cacko (ryc. 16). Co z tego, z aparaturą Piłot-2. Był dość ciężki, ale latał ładnie. Wystartowałem nim w kolejnych zawodach na zboczu w Jeżowie, w maju, po maturze. Po wypuszczeniu, zaczął pięknie płynąć w powietrzu, niczym prawdziwy Jantar. Ale radziecka elektronika niespodziewanie, po raz kolejny dała o sobie znać. Po wprowa-

Ryc. 16. Model szybowca Jantar-Standard (cacko)
(źródło: Józef Puszczyński)

[16] SZD-37 Jantar – pierwszy polski szybowiec z laminatów szkolno-epoksydowych; jednoosobowy; budowany w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej od w 1972 roku.

dzeniu modelu w łagodny prawy zakręt, aby rozpocząć lot na żaglu, mój Jantar przestał reagować na polecenia radiowe, z tego zakrętu już nie wyszedł. Szybując w łagodnym zakręcie, z małym opadaniem, majestatycznie usiadł na szczycie Góry. Nie miałem serca, aby moje arcydzieło ponownie narażać na skutki niepewnej aparatury. Zdjąłem skrzydła i poziomy statecznik i zakończyłem swoje zawody. Schodząc z Góry w kierunku miasta, na południowym lądowisku natknąłem się na wywożącego skoczków, wojskowego kierownika aeroklubu. Co się stało, zapytał. Aparatura – odrzekłem. „Aaa, bo z was są tacy modelarze", skwitował. W taki sposób przerwałem, aż do dnia dzisiejszego, moją przygodę z małym lotnictwem. Na domiar złego, w czasie wakacji, ktoś pozwolił sobie „wypożyczyć" mojego Jantara. Nigdy go już więcej nie oglądałem. Nasza modelarnia z ulicy Bartka Zwycięzcy w Jeleniej Górze szykowana była do likwidacji. Obiekt bardzo spodobał się urzędującym w owym czasie naszym sąsiadom z ulicy Kochanowskiego – Komitetowi Wojewódzkiemu PZPR, który sobie tam urządził stołówkę. Tuż przed wyprowadzką, również ówczesny Szef Modelarstwa AJ Jacek Chmielewski kilka razy przypominał mi, żeby zabrać Jantara do domu. Zawsze było coś ważniejszego, choćby to, że w tamtym czasie już bardzo intensywnie latałem na szybowcach. Kiedy przyszedłem na Bartka w sierpniu, Jantara tam już nie było. Klucze do obiektu miało kilka osób, wszelkie „śledztwo" nie miało sensu. A model nigdy nie pojawił się ani w Jeżowie, ani w najbliższej okolicy. Najwyraźniej ktoś wywiózł go „na wózku". Podobno dość daleko. Tylko jak się czuł w swojej roli. Jeśli go nie połamał i trzyma w domu, jak bursztynową komnatę, czy się czasem zastanowi, ile serca włożyłem w ten model i że tchnąłem w niego małą duszę? Eee, gdyby tak myślał, pewnie w tamten sierpniowy dzień zdążyłbym zabrać swojego Jantara.

Nie tracąc z oczu celu, którym miało być prawdziwe latanie, samodzielnie pokonywałem kolejne schody, aby sięgnąć po wszystkie diamenty i jeszcze więcej. Dzieciństwo z widokiem na Górę Szybowcową, choć skromne, było dla mnie czymś beztroskim, bardzo niezwykłym, pięknym i innym, niż moich rówieśników z najbliższego otoczenia. Wzrastałem z myślami, że muszę latać i sądziłem, że na tej drodze nie napotkam przeszkód innych, niż tylko wynikających z obiektywnych zrządzeń losu. Jawiło się to jeszcze bardzo romantycznie, w tamtym świecie na przeszkodzie nie widać było jeszcze nikogo, kto na mojej drodze do sukcesu wykazuje złą wolę. Wydawało mi się, że inni też potrafią się cieszyć, że do czegoś dążę. Pierwsze rozczarowanie pojawiło się jednak już na samym progu do latania. Będąc w I klasie technikum, kiedy już mogłem rozpocząć starania, aby zacząć materializować marzenia o szkoleniu szybowcowym, jako 16-letni młodzieniec, udałem się do miejscowego lekarza gminnego na wstępne badania przed wyjazdem do GOBLL-u. Wiejski lekarz potraktował mnie bardzo ozięble, zmierzył mi tętno i ciśnienie i na tej podstawie ocenił, że do lotnictwa się nie nada-

ję. Powiedział zresztą: „po co ci te szybowce, nie wystarczy ci, że chodzisz po ziemi?". Wiarę w zdrowie i lekarzy przywrócił mi Pan doktor Zbigniew Domosławski (ryc. 17), legenda jeleniogórskiej służby zdrowia, wspaniały, ciepły człowiek i jeszcze lepszy lekarz. Ocenił, że przejściowy wzrost ciśnienia u mnie, to tylko efekt szybkiego rozwoju fizycznego. Krople według Jego receptury naprawiły moje ciśnienie, ale przede wszystkim ducha. Mogłem już spokojnie jechać do GOBLL-u. Pozytywne orzeczenie lekarskie z tego ośrodka było tym bardziej cenne, że sito zdrowotne, jakie tam wówczas stosowano, przypominało prawie selekcję przyszłych kosmonautów. Z jednej strony dobrze, ale z drugiej, o czym nikt wtedy nie myślał, każdy z takich marzycieli, jak ja, był potencjalnym kandydatem do służby w wojsku, czyli w praktyce, zgodnie z ówczesną doktryną wojenną – mięsem armatnim na wojnę z zachodnim imperializmem. Szczęśliwie, to skrywane przed nami przeznaczenie skończyło się w 1989 roku. Cel, który się do mnie zbliżał po badaniach w GOBLL-u – oderwać się od ziemi szybowcem, w wyobraźni był piękny. W pamięci miałem ciągle żywe widoki z Jeżowa, ruch na szybowisku, piloci wsiadający i wysiadający z szybowców, opowiadania zawodników z Jeżowa i wspomnienia wyczytane z największą uwagą w „Skrzydlatej".

Ryc. 17. Zbigniew Domosławski (*źródło: internet*)

Początek kwietnia 1972 roku, pierwsze spotkanie z powietrzną rzeczywistością – pierwszy w życiu lot na Czapli. Zapoznawczy, po starcie za wyciągarką, z instruktorem Bronisławem Burakiewiczem. Od startu do wyczepienia strach, potem refleksja, czy aby to, co wybrałem i wreszcie rozpoczynam, jest tym samym szybownictwem, które dotąd oglądałem na niebie, albo na szybowisku w Jeżowie. Wiara wróciła dość szybko, po kilku lotach z instruktorem, kiedy poczułem, że szybowiec „zaczyna mnie słuchać". No i nieopisane szczęście, kiedy trzy miesiące później, w lipcu, w pierwszym samodzielnym wylocie odczepiłem linę i zacząłem swobodnie szybować. To nie był sen, naprawdę samodzielnie pilotowałem szybowiec, ten sam, do którego przed siedmioma laty wsiadał w Jeżowie Tadeusz Popiel. Przez całe 4 minuty cisza, jakiej już dawno nie słyszałem. Tylko cichutki świst powietrza na chwilkę zagłuszył jakiś dochodzący z oddali gwizd. Spojrzałem w stronę, skąd dochodził, to parowóz na torach. Później, w powietrzu, nigdy już nie usłyszałem z szybowca żadnego odgłosu dochodzącego z ziemi (ryc. 18). A w tym locie, do samego przyziemienia, czekałem, aż Pan Burakiewicz przez radio powie mi, jak wszystkim: „prędkość 65-70", ale nie powiedział, chyba wszystko zrobiłem poprawnie, tak, jak mnie uczył. Wysiadłem zadowolony i dumny. Byłem drugim szczęśliwcem w grupie, który się „wylaszował". Tym pierwszym był Andrzej Kaniecki, on zawsze był dobry. I taki jest

nadal. Na tamtym etapie rywalizowaliśmy z sobą. Ale to był bardzo koleżeński wyścig, o pierwszy samodzielny wylot na holu, o Muchę 100, o Muchę Standard, o Pirata, o Bociana, o Fokę (ryc. 19, 20). I wiele, wiele następnych zdobyczy. Wszystko pod okiem następnego, wspaniałego instruktora, Ryśka Szpiecia. On nam przyprawił naprawdę mocne, wspaniałe skrzydła. Jeszcze w tym samym, pierwszym roku szkolenia, pod koniec sierpnia, po ukończeniu termiki, Rysiek wypuścił mnie na Musze Standard na pierwszy samodzielny lot termiczny. Wyholował mnie pan Stanisław Basiora, wsadzając w pewny, 2-metrowy komin. Odczepiłem się od Gawrona, tego samego, którego 8 lat wcześniej zobaczyłem tak nisko w powietrzu i poczułem się jak w niebie. Pierwszy raz krążyłem w 2-metrowym noszeniu. Było wysoko, chyba z 1500 metrów, albo jeszcze wyżej, nigdy wcześniej tak wysoko jeszcze nie byłem. Mucha Standard, wraz ze mną, płynęła w kominie do góry, niczym przebiegły jastrząb, który tam czeka na swoją przyszłą zdobycz. Nawet nie spostrzegłem, kiedy znalazłem się w chmurze. Na szczęście, w kwadracie czuwał mój instruktor Rysiek Szpieć i wszystko widział. Przez radio krzyknął: „Jóźko, otwórz hamulce i wyłaź z tej chmury, bo cię zawieszę" Po przeszło godzinie, kiedy wylądowałem, najpierw mnie słownie skarcił, a potem pochwalił. Taki był, głaskał twardą ręką. Niezapomniany Rysiek, wspaniały, utalentowany pilot i jeszcze lepszy instruktor, dusza lotniska i wszystkich jeleniogórskich pilotów, szkoda, że tak wcześnie odszedł. Pamiętam, kiedy wiele lat później pojechaliśmy na pole, na którym nasi koledzy na Jak-u 12 nie poradzili sobie z lądowaniem pod dość stromy stok i rozbili samolot, Rysiek patrząc na skutki tego lądowania, zapłakał i drżącym głosem wykrztusił retoryczne pytanie: „jak mogli go

Ryc. 18. Autor w kabinie szybowca Lis przed startem, 1973 r. (*źródło: Józef Puszczyński)*

Ryc. 19. Autor przed startem do konkurencji na szybowcu Mucha Standard, podczas zawodów szybowcowych w Lubinie, 1974 r. (*źródło: Józef Puszczyński)*

Ryc. 20. Autor przy ogonie szybowca Pirat, Jelenia Góra 1974 r.
(*źródło: Józef Puszczyński)*

Ryc. 21. Autor przed startem na szybowcu Cobra-15, Jelenia Góra 1977 r.
(*źródło: Józef Puszczyński)*

Ryc. 22. Autor przy szybowcu Foka-4, Jelenia Góra 1977 r.
(*źródło: Józef Puszczyński)*

tak nie szanować, nie wiedzieli, że każdy samolot ma duszę?". Podobne słowa dane mi było usłyszeć jeszcze raz, kilka lat temu, również z ust wspaniałego pilota, skromnego, wielkiego człowieka. Po katastrofie smoleńskiej w kwietniu 2010 roku, Pan pułkownik Robert Latkowski, były dowódca 36 SPLOT i instruktor pilot na Tu-154, współautor książki „Ostatni lot", w swojej dedykacji napisał mi: „Gdy zrozumiesz, że samolot ma duszę i serce i oczy, on cię zawsze na skrzydłach doniesie – (…)". Ja z tą maksymą, wykonałem tyle lądowań, co startów. (ryc. 21, 22).

Nie bacząc, że mogę być posądzonym o uwielbianie poprzedniej epoki, czuję nieodpartą potrzebę chwalenia lat siedemdziesiątych w aeroklubie. Choć pod względem materialnym był to dla mnie czas bardzo skromny, to w drodze do celu były to najpiękniejsze lata. Zdobyta licencja pilota szybowcowego, diamentowa odznaka szybowcowa, setki nalatanych godzin, 3 skoki ze spadochronem, zdana matura w liczącym się w regionie Technikum Mechanicznym, zdobyte uprawnienia instruktora szybowcowego, pierwsi wypuszczeni uczniowie, rozpoczęte szkolenie samolotowe, samolotowa licencja turystyczna, potem zawodowa, czy to wszystko nie mogło cieszyć, napawać dumą? Z lat młodzieńczych pozostało wtedy we mnie jeszcze marzenie o pracy w aeroklubie w charakterze instruktora zawodowego. Zmiana myślenia nastąpiła dość szybko. Przyszła wraz z założeniem rodziny. W pracy w aeroklubie, choć ciekawej, nie widziałem większych perspektyw materialnych. Tym bardziej, że w 1981 roku miałem już dwie córki. Poza tym, w osiemdziesiątych latach w aeroklubie, jak chyba w całej ówczesnej peerelowskiej rzeczywistości, zaczęto nas dzielić na tych bliższych i dalszych, pewnych i niepewnych, wygodnych i niewygodnych. Inne wartości, niż predyspozycje do pracy w charakterze pilota i instruktora zaczęły brać górę. Tego procesu nie zahamowały niestety przeobrażenia lat dziewięćdziesiątych, ani następnych, aż do dziś. Jeszcze go pogłębiły. Dojrzewając do życia w społeczeństwie, zrozumiałem, że latanie, choć piękne i nie wyobrażam sobie bez niego życia, nie może być w nim celem nadrzędnym. Ono nie było moim zawodem, musiało więc pozostać jedynie, jako wypełnienie mojej osobowości. Studia pedagogiczne i praca zawodowa w służbie państwowej dała mi wystarczająco dużo satysfakcji i powodów, aby poczuć swoją wartość i znaleźć w niej uznanie.

W swojej młodości, ilekroć po dniu lotnym wyjeżdżałem z lotniska, czułem, że moją satysfakcję i radość z latania podzielają jedynie rodzice i starsi ode mnie – siostra z bratem. Myślę jednak, że oni do końca tego nie rozumieli. Ich ostrożność w pochwałach musiała być podszyta permanentnym strachem o moje bezpieczeństwo w powietrzu, bowiem latanie nie było dla nich chodzeniem po ziemi. A mnie nie sprawiało to różnicy, było chlebem powszednim. Uznanie i podziw spotkało mnie za to ze strony stryja Władysława. On potrafił docenić osiągnięcia lotnicze, gdyż w swojej młodości też odbył przeszkolenie szybowcowe. W 1936 roku w Szkole Szybowcowej LOPP w Goleszowie szkolił się w ramach Przysposobienia Wojsko-

Ryc. 23. Samolot JAK-12M holujący szybowce. Lotnisko Jelenia Góra
(*źródło: Józef Puszczyński)*

wego Lotniczego. Co osiągnął, tego dokładnie nie opowiedział, dowiedziałem się jednak, że szkolił się na szybowcu Wrona metodą jednosteru. Pilotem wojskowym nie został, tylko księdzem. Był kopalnią wiedzy o czasach międzywojennych, ale nie zdążyłem tego wykorzystać. Zmarł w 1989 roku, a mógł być nieocenionym źródłem wielu wspomnień.

Prawdziwe cienie nad lataniem w aeroklubie zaczęły się pojawiać wraz z nadejściem stanu wojennego. Jeszcze w grudniu 1981 roku w aeroklubie złożyli nagłą wizytę panowie pułkownicy. Ze wszystkich samolotów w hangarze pozdejmowali śmigła i wywieźli je z lotniska. Bardzo dokładni i zapobiegliwi w swojej pracy na rzecz ówczesnej „zagrożonej" PRL nie zauważyli przy tym, że w dniu, kiedy w naszym hangarze przeprowadzali niezwykle ważną dla „zagrożonego" ustroju operację – udaremnienia potencjalnych ucieczek na zachód naszych wrogo nastawionych do porządku pilotów, śmigło jednego z JAK-ów 12 (ryc. 23), zdjęte wcześniej, leżało przy nim na podstawkach. I jego nie zabrali. A to śmigło, pozostawione samo sobie, mogło być przecież w każdej chwili zamontowane na JAK-u 12, Gawronie, czy na Wildze[17], o tym nie pomyśleli. Czyżby to był z ich strony świadomy akt prowokacji?

[17] PZL Wilga – polski, czteromiejscowy samolot wielozadaniowy, produkowany w Zakładach PZL Okęcie; zbudowany specjalnie dla lotnictwa sportowego; skonstruowany w 1960 roku; produkowany od 1968 roku w wielu wersjach. Rozpiętość 11,12 m, długość 8,1 m, wysokość 2,94 m, prędkość maksymalna 200 km/h, pułap 4000 m, zasięg 680 km.

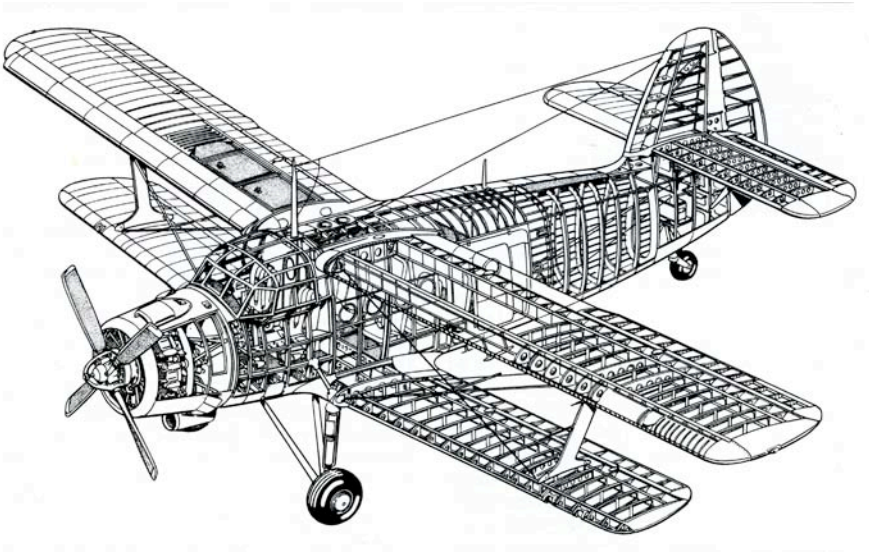
Chyba jednak był to dowód na ich pseudonależyte podejście do obowiązków służbowych w stanie wojennym. Śmigła zwrócono po paru miesiącach. Ale panowie pułkownicy wymyślili inny, „bardzo skuteczny" sposób przeciwdziałania porwaniom samolotów do „wycieczki na zachód". Od tego czasu chyba aż do końca sezonu 1982, a może i dłużej, na śmigła stojących samolotów zakładane były łańcuchy, spinane solidną, sporą kłódką. Zapuszczenie silnika było z tym zestawem niemożliwe. Ale nie do końca, klucze od tych kłódek znajdowały się przecież w budynku lotniska, podobnie, jak klucze od hangaru. Jednego razu miałem wątpliwą przyjemność usłyszeć, jak jeden z naszych pilotów, szykując Jak-a 12 do holowania szybowców, przystąpił do próby silnika, zapominając o łańcuchu. Zakręcił silnikiem wraz z całym tym „wojskowym zestawem" na śmigle. Metaliczny łomot postawił na równe nogi wszystkich w pobliżu, a przede wszystkim Franka Kościuczuka, który tak szybko z hangaru jeszcze nigdy nie wyskoczył. Pilot przerwał rozruch. Szczęśliwie, wojskowy zestaw łańcuch-kłódka zdążył jedynie porysować zasłonki i czoło maski silnika.

Wielkim cieniem, jaki nie trudno było wówczas dostrzec, była próba złamania ducha w nas – pilotach przez władze Aeroklubu PRL (APRL), wówczas w całości chyba zmilitaryzowane i w pełni do tego przekonane. I chyba nie bez poparcia ze strony naszych, miejscowych. W pamiętnym 1982 roku, jeszcze przed zawieszeniem stanu wojennego, przed rozpoczęciem sezonu, na konferencji lotno-technicznej, z ust ówczesnego kierownika aeroklubu usłyszeliśmy, że będąc członkami aeroklubu, mamy prawo jedynie do noszenia w klapie aeroklubowego znaczka. Oznaczało to, że na razie prawa do latania nie mieliśmy. W kuluarach radzono nam przy tym, aby „kupić sobie 2-kilogramowy młotek gumowy i wybić sobie latanie z głowy". Faktycznie, musieliśmy stanowić niezłe zagrożenie dla ustroju. Za sprawą takich „osobników", jak my, socjalizm musiał czuć się zagrożony, a jego żarliwi wyznawcy razem z nim. Nie mogliśmy tego pojąć. Dlaczego chęć spokojnego latania, jak do tej pory, sprawiła, że nagle ja i chyba wszyscy pozostali, szarzy, społeczni piloci i instruktorzy, staliśmy się zagrożeniem. Prysnął romantyzm, poczucie radości z latania, satysfakcji, dużo starszym kolegom zaczęło to przypominać koniec lat czterdziestych. Nikt z nas wtedy nie potrafił przewidzieć, jak to nasze latanie w przyszłości będzie wyglądało. Tym bardziej, że w prawie do latania zawieszono dwóch naszych kolegów. I nie zrobili tego jacyś nieznani nam decydenci ze stolicy. Zrobili to nasi, miejscowi, tłumacząc, że to na polecenie Służby Bezpieczeństwa. A panowie z SB, którzy nie odróżniali szybowca od samolotu, wiedzieli o nas dokładnie tyle, ile od miejscowych, aeroklubowych decydentów usłyszeli. No to, jak mogli takich propozycji nie firmować, spełniali tym samym swój służbowy obowiązek, wszystko w obronie zagrożonego socjalizmu. Wspólnie i w porozumieniu, zawiesili Antka Kawzowicza i Andrzeja Wolniaka. Pierwszy – niezwykle uzdolniony szybownik, ale bardzo „samodzielna i niepokorna dusza", niewygodny i w aeroklubie, i w FAMPIE,

gdzie po skończeniu Politechniki pracował. Drugi z nich podobno utrzymywał kontakty z Czesławem Kudłkiem – pilotem LOT-u, który w styczniu 1982 roku, jako kapitan, uprowadził rejsowego An- 24 i wylądował na Tempelhof. Widać było jasno, że doświadczenia peerelowskiej władzy z końca lat czterdziestych, z powodzeniem zaczęto stosować po 30 latach.

Na szczęście czarny, prawdziwie wojenny scenariusz nigdy nie nadszedł. Ale też atmosfera w aeroklubie nigdy już nie wróciła do tej z lat siedemdziesiątych, którą tak mile wspominam. „Aniołowie stróże" aeroklubu z miejscowej SB nie mieli już dalszych pomysłów i propozycji odsuwania naszych kolegów od latania, choć apetytów na to zapewne im nie brakowało. Dawano nam na lotnisku o tym do zrozumienia dość często. „Wielka łaska" powrotu do latania w stanie wojennym, jaką władza nas obdarzyła, wyrastała być może z tego, że żaden z naszych pilotów nie porwał się na szaleńczy pomysł ucieczki na zachód aeroklubowym samolotem. Byłoby to czymś zupełnie z innego, nie jeleniogórskiego świata. W tamtym czasie, w gronie kolegów pilotów stanowiliśmy przecież jedną, wielką rodzinę. Nie było w niej widać kandydata do podjęcia tak nieodpowiedzialnego kroku. Taki przypadek niechybnie miałby dla wszystkich pozostałych bardzo przykre konsekwencje. Myślę, że nasi

Ryc. 24. Samolot wielozadaniowy PZL-104 Wilga, Lotnisko Jelenia Góra
(*źródło: Józef Puszczyński)*



Ryc. 25. Przekrój perspektywiczny samolotu An-2
(*źródło: Józef Puszczyński)*

decydenci tylko na to czekali. Łatwiej byłoby im trzymać nas wszystkich na uwięzi na ziemi i stopniowo zaciskać nam kolczatkę na szyi. Wtedy dopiero przydałyby się 2-kilogramowe młotki gumowe. Nie podzieliliśmy jednak losu Aeroklubu Szczecińskiego i lataliśmy nieprzerwanie. Podobno jeden anioł stróż z SB miał nawet pomysł, aby w dniu lotnym, do samolotów wlewać nam tylko 30 l paliwa, wtedy na pewno nikt do Berlina nie ucieknie. W swoim „bogatym doświadczeniu" nie dopuszczał do siebie argumentu, że te 30 litrów, to już nieodwołalna rezerwa, przy której zjeżdżamy do tankowania. Dobrze, że nikt mu nie podpowiedział, że przy sprzyjających warunkach, szybowcem też można byłoby do Berlina Zachodniego uciec.

W 1983 roku uczestniczyłem na naszym lotnisku w bardzo tajemniczym dla mnie zdarzeniu. W październiku, razem z kilkoma jeszcze kolegami, robiłem uprawnienie do „samolotowej nocy nadlotniskowej". Któregoś dnia, po godzinie 19, gdy było już całkiem ciemno, po zatankowaniu Wilgi do pełna, na stojance obok „CPN-u" szykowałem się do samodzielnego lotu w strefie. Siedziałem już w samolocie, drzwi zamknięte i zablokowane, pasy zapięte, mam uruchamiać silnik. I wtedy do okna po prawej stronie zapukał młodszy ode mnie o kilka lat Zbyszek, nasz były szybownik. Krzycząc przez szybę, zapytał: „Józek, gdzie jest Dziedzio?" odpowiadam, że na starcie, kieruje lotami. „To podwieź mnie do niego" i uporczywie próbuje otworzyć drzwi Wilgi, ale te są zablokowane (ryc. 24). Trwa to może minutę. Bez powodzenia, zamek nie puszcza. Krzyknąłem „od śmigła" i zapuściłem silnik. Przez radio powiedziałem kierownikowi lotów panu Wiesławowi Dziedzio, że ten dobija mi się do samolotu. Pan Dziedzio zdecydowanym głosem przez radio: „szybko

na start i uciekaj w powietrze". Uciekłem. W tym dniu, ani w następnych, owego Zbyszka na lotnisku już nie widzieliśmy. Wyszkolił się na szybowcach w drugiej połowie lat siedemdziesiątych. Zdobył licencje szybowcową i chyba srebrną odznakę. Na niwie sportowej nie zaistniał. Za to w powietrzu dał się poznać, jako niezrównoważony i nieodpowiedzialny „kozak". W którymś locie termicznym, będąc na Piracie[18], zaszarżował sobie tak, że przeleciał przed samym nosem Pirata Ani Jarmoluk, „atakując" z nadmiarem prędkości i od tyłu. Kołem swojego Pirata przejechał po owiewce kabiny Ani, a końcówką swojego prawego skrzydła uderzył w prawą lotkę jej szybowca. Jego Pirat nie ucierpiał. Ania, bez prawej lotki, z uszkodzoną końcówką skrzydła, wylądowała szczęśliwie na lotnisku. Była świetną pilotką i dobrze zapowiadającą się zawodniczką, podobnie jak jej brat Jurek, do końca pilot LOT-u. Wybrała studia na medycynie, dzisiaj w Jeleniej Górze jest znanym neurologiem.

Zbyszek za swój „wyczyn" słusznie został skreślony z listy pilotów i członków aeroklubu. Swoich sił próbował później w Szkole Chorążych w Dęblinie, chciał latać na „Antkach"[19]. Ale też bez powodzenia. Po wojsku próbował wrócić do aeroklubu, ale czy po to, aby wznowić latanie? Trafił akurat w stan wojenny (ryc. 25). Tuż po zagadkowym, październikowym wieczorze i tajemniczym spotkaniu ze Zbyszkiem przed moim lotem na Wildze, część kolegów pilotów, szczególnie starszych, zaczęła krytycznie w stosunku do mnie oceniać nie moją tezę, jakoby chciał on wówczas porwać mój samolot. Pojawiły się opinie, że takie podejrzenia są w stosunku do niego krzywdzące. No i po 2 tygodniach trochę te opinie przycichły. Zbyszek przysłał kolegom na lotnisko kartkę pocztową z pozdrowieniami, ze Szwecji. Pisał w niej: „wybrałem wolność, nie macie pojęcia, co to znaczy wolność". Do dziś nie rozumiem, co w jego przypadku słowo wolność miało znaczyć. Przecież poza słusznym odsunięciem od latania, nikt mu jej nie ograniczał. A bariery, na które napotykał tu, na jeleniogórskim lotnisku, w Szwecji, czy gdziekolwiek w świecie, musiałyby być dla niego jeszcze większe. Do dziś czasem powraca do mnie myśl, czy czasem to nie ja miałem być realizatorem jego pragnienia do wolności? Jak zaplanował całe przedsięwzięcie, jak się do tego przygotował, jak sobie wyobrażał powodzenie takiej „wycieczki" w jedną stronę? Jeżeli to planował, to tej wyobraźni musiał nie mieć w ogóle. Bo jak miałoby się to udać, bez mojego uprawnienia do nocy nawigacyjnej i jakiegokolwiek doświadczenia w lataniu po trasach w nocy, bez przygotowania nawigacyjnego, znajomości trasy i lotniska docelowego. Mógłby to być mój ostatni

[18] SZD-30 Pirat – polski szybowiec wyczynowy i szkolno-treningowy, drewniany; skonstruowany i budowany w latach 60. XX wieku w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej. Rozpiętość 15 m, długość 6,9-7,03 m, wysokość 1,67 m, prędkość dopuszczalna 250 km/h.

[19] „Antek" – popularna nazwa samolotu wielozadaniowego Antonow An-2 zbudowanego w 1947 roku; to jednosilnikowy dwupłat o podwoziu dwukołowym stałym; konstrukcja metalowa. Produkowany w ZSRR od 1949 roku, w Polsce w PZL Mielec od 1960 roku, do 1987 roku zbudowano 11800 egzemplarzy. Rozpiętość 18,18 m, długość 12,4 m, wysokość 4,14 m, prędkość maksymalna 256 km/h, pułap 4360 m, zasięg 1600 km.

start w życiu. W takich uwarunkowaniach, lądowanie na Tempelhof można sobie wyobrazić jedynie, jako scenariusz filmu z rodzaju science-fiction. W razie jednak powodzenia, najgorsze nastąpiłoby dopiero po moim powrocie. Władze i panowie z SB, którzy inteligencją nie grzeszyli, na pewno odsunęliby mnie od latania. Może nawet by mnie „wsadzili". I to wcale nie przez moją nieodpowiedzialność. Siłą mogłem zostać sterroryzowany, aby później być potraktowanym, jak terrorysta. Nie znajduję żadnych okoliczności, które mogłyby w najmniejszym stopniu usprawiedliwiać takie szaleństwo, jeśli ono rzeczywiście miało nastąpić.

Choć cała ta opowieść o niespełnionej próbie wycieczki Wilgą do wolności może wydać się niewiarygodna, to coś w tym jednak musiało być. Ciekawą historię, która się z tym wiąże, opowiedział mi przed śmiercią Andrzej Jaworski, nasz wspaniały kolega, jeleniogórski pilot, z którym tworzyliśmy wspaniałą załogę na „Antku". Jej bohaterem jest ten sam Zbyszek, ale już ze swoim kolegą, również naszym byłym szybownikiem. Obaj zaczynali szkolenie i latali mniej więcej w tym samym czasie i z podobnymi sukcesami. Kolega Zbyszka w powietrzu był jednak bardziej odpowiedzialny. Jak pamiętam, nie było słychać, aby kogoś w powietrzu przestraszył. To on opowiedział Andrzejowi, jak wówczas, jesienią 1983 roku, razem ze Zbyszkiem planowali „odjazd" na zachód, na stałe. Opowieść Andrzeja wydała mi się jeszcze bardziej sensacyjna, niż to, co sam wcześniej przeżyłem. Ale nie miałem podstaw, aby mu nie wierzyć, przez ponad 30 lat zbyt dobrze go poznałem, jeszcze za czasów modelarni na Bartka. Andrzej nigdy nie konfabulował. W najgorszym przypadku czegoś nie dopowiedział, potrafił być tajemniczym.

Zbyszek usilnie zabiegał o ponowne przyjęcie w poczet członków aeroklubu i wznowienie latania na szybowcach. Całe szczęście, że na drodze stanął mu ówczesny szef wyszkolenia, pan Wiesław Dziedzio, który miał oznajmić, że póki on tu jest szefem, to ten … latał nie będzie. Wielu z nas to stanowisko popierało dwoma rękami. Do dziś jednak nie mogę pojąć, że w zarządzie aeroklubu znalazły się wpływowe osoby, które były za tym, aby mu tę szansę dać (ryc. 26). Wtedy zaczął coraz częściej bywać na lotnisku. Ktoś nawet wpadł na pomysł, aby pożyczyć od niego akumulator z MZ-tki. Nadawał się do Bociana, planowane były „nocki" szybowcowe, a w aeroklubie nie było akumulatora do szybowca. Jego obecność na lotnisku przestała dziwić. Nikt nie wiedział przy tym, co się za tym kryje.

Ryc. 26. Pieczęć Aeroklubu Jeleniogórskiego (*źródło: Józef Puszczyński)*

Jak zrelacjonował w swojej zaskakującej opowieści Andrzej Jaworski, Zbyszek ze swoim kolegą, razem zaplanowali wspólny „lot do wolności", naszym samolotem, z naszego lotniska. W tym celu, w październiku 1983 roku, kiedy przy sprzyjających pogodach, loty noc-

ne były organizowane 2 razy w tygodniu, w jednym z domów na ulicy Koziej nieopodal lotniska, wynajęli pokój. Z jego okna mieli doskonały widok na całe lotnisko i ogląd panującej tam sytuacji. Do ucieczki planowali wykorzystać sposobną okazję podczas lotów nocnych i porwać zatankowany do pełna samolot wraz z pilotem. Mieli też i drugi wariant, bardziej ryzykowny i tak szalony, jak w filmie z rodzaju, o którym już wspomniałem. To na wypadek, gdyby pierwszy wariant nie dochodził do skutku, bo np. zaprzestano by organizować loty nocne. W takiej sytuacji, któregoś popołudnia, kiedy na lotnisku zostawał jedynie stróż, mieli go sterroryzować, „unieszkodliwić", wykraść samolot z hangaru, najlepiej zatankowany do pełna, i odlecieć sami, bez pilota. Kto miał być dowódcą, tego Andrzej nie wiedział. Podobno obaj bardzo długo studiowali technikę pilotowania któregoś z naszych samolotów z dostępnej dla siebie literatury. W ich odczuciu, jak miał opowiedzieć Andrzejowi kolega Zbyszka, ze startem by sobie poradzili, z lotem po trasie też. Największe trudności przewidywali przy lądowaniu w Berlinie Zachodnim, ale w imię wolności, na podjęcie tego ryzyka byli w pełni zdecydowani. Na szczęście tego wariantu nie wypróbowali, a pierwszy im się nie powiódł. Wszelki komentarz do tych historii, niewiarygodnych, bezrozumnych, potencjalnie niebezpiecznych, byłby narażeniem czytelnika na stratę czasu. Jeśli miały się one spełnić, to z największą pogardą wspominam przedstawionych śmiałków. Andrzej zresztą myślał tak samo.

Wolę wspominać te piękniejsze chwile, przenieść się w czasy dzieciństwa i młodości, poczuć zapach kabiny samolotu, szybowca, obecność kolegi w kabinie, zapach trawy na lotnisku, usłyszeć zagłuszającą, miarową melodię silnika, a na koniec poczuć dotknięcie kołami trawy lotniska, które nie było lądowaniem, było pocałunkiem z ziemią. Takich pocałunków udało mi się wykonać tysiące. Były również i takie, o których mówi się, że „pilot ląduje, a samolot brawo bije". Wszak z umiejętnością latania nie rodzimy się, jak ryby do pływania. Trzeba się tego nauczyć.

Czymże byłoby latanie, gdyby nie cała aeroklubowa rodzina. Od pierwszego dnia szkolenia, od ziemi się nie oderwiesz, jeśli nie ma mechaników, instruktorów, kolegów do wyhangarowania szybowca, samolotu. A w „Antku"? Bez drugiego, zgodnie z instrukcją, ani rusz. Ten nieco ociężały z wyglądu samolot, choć to już przeżytek, od zawsze miał wspaniałą, wielką duszę. Pamiętaliśmy o tym, a on nas zawsze na skrzydłach donosił tam, gdzie mu się kazało. Nigdy nas nie zawiódł. „Aena" najpiękniej wspominam, kiedy załogę stanowiliśmy z Ryśkiem Szpieciem, albo z Andrzejem Jaworskim. Z Andrzejem najczęściej przy wywożeniu skoczków, z Ryśkiem – przy lotach pasażerskich. W końcówce lat osiemdziesiątych, 2-3 razy w tygodniu lataliśmy do Jeżowa na skoki. To był dopiero raj. Mieliśmy „Antka" na własność, nieraz na cały dzień (ryc. 27). W przerwach pomiędzy 20-30 minutowymi wylotami odpoczywaliśmy, leżąc w pachnącej trawie u podnóża Góry Szybowcowej. Byliśmy w swoim świecie, z dala od tłumu, emocji i czasami od paraliżującej

dyscypliny. To była prawdziwa, niczym niezakłócona wolność. Robiliśmy to, co kochaliśmy, lataliśmy i nikt nam w tym nie przeszkadzał. W każdym wylocie, kiedy już wszyscy skoczkowie „wysiedli", podczas nawrotu, albo w pozycji „z wiatrem", liczyliśmy otwarte czasze. Ich liczba zawsze się zgadzała. Wtedy spokojni, zadowoleni, wracaliśmy na ziemię. Przeżyliśmy jednak jeden wyjątek. Też z Andrzejem. Było to nad lądowiskiem w Jaworze. W drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych, nasz kolega Michał Puzyński, wójt Gminy Męcinka, pilot szybowcowy i samolotowy, co roku, z okazji połączonych świąt Dnia Strażaka i Dnia Dziecka, organizował tam festyn. Stałym punktem programu był nasz udział. Pokazy akrobacji samolotowej w wykonaniu Andrzeja Wolniaka, Jacka Dziedzio i pana Marcina Jaxy-Rożena, skoki spadochronowe, loty pasażerskie na Bocianie, na Wildze, no i oczywiście na „Aenie 2". Pomimo wielu chętnych, udawało nam się z Andrzejem Jaworskim na załogę „Antka" „wcisnąć". Tak było i tym razem. W drugim pokazie zaplanowano desant 10 skoczków. Na ziemi, przed wejściem do samolotu, sam ich policzyłem. Było 10. Wsiadłem ostatni i zająłem lewy fotel. Wchodzenie na wysokość nie szło zbyt szybko, co prawda skoczków jedynie 10, ale prawie 800 l paliwa i słoneczny, upalny dzień. „Antek" powoli piął się do góry. Wreszcie jest 1000 metrów, „na kursie", wszyscy „wysiedli", podaje Andrzej. Schodzimy powoli, żeby skoczkom na ziemi nie przeszkadzać, bo pole nie za duże. Liczymy czasze – 11, co jest? Jeszcze raz liczę, 11. Andrzej potwierdza, aż wstał ze swojego drugiego fotela i na stojąco liczy

Ryc. 27. Samolot An-2. Lotnisko Jelenia Góra
(*źródło: Józef Puszczyński)*

ponownie. Kiwając głowami na to zjawisko, lądujemy, wyłączamy silnik, idziemy się dowiedzieć, skąd się wzięła 11 czasza, skoro do samolotu wsiadło tylko 10 skoczków. Tajemnica tkwiła w tym, że jednemu ze skoczków, po otwarciu, czasza spadochronu głównego nie wypełniła się prawidłowo. Odpiął ją więc i otworzył zapasowy. Tymczasem odpięta czasza spadochronu głównego wypełniła się i stabilizowana ciężarem taśm, opadała, jak ze skoczkiem. A otwarta czasza spadochronu zapasowego, na którym skoczek lądował, z dala wyglądała, jak spadochron główny. Stąd, razem zobaczyliśmy ich 11. Przez kilka minut jednak, aż do lądowania, pozostawaliśmy w świadomości, że jesteśmy uczestnikami czegoś niewytłumaczalnego.

Z Andrzejem w kabinie, rozmowy w powietrzu były zbędne, zastępowały je gesty i ciepłe, przyjacielskie spojrzenia, każdy z nas wiedział, co ma robić, obojętnie, z którego fotela. Przeważnie przy tym dopisywał nam wspaniały humor. Nauczył nas tego nasz instruktor Rysiek Szpieć. Latanie z Ryśkiem w załodze, z całości latania samolotowego, było dla mnie największą przyjemnością. I to nie tylko z uwagi na wspaniałą atmosferę w kabinie. Bo właśnie Rysiek „sprzedał" mi wiele tajników bezpiecznego latania, sposobów podejścia do pola w terenie, do Góry Szybowcowej od wschodniej strony przy różnych wiatrach, dolotu do jeleniogórskiego lotniska od wschodu doliną Bobru, kiedy wszystko dookoła jest przykryte i dużo, dużo innych, których w programie szkolenia nie ma i nigdy się w nim nie znajdzie. Jego nauki nie poszły w las, procentowały.

Nie zapomnę nigdy, jak Rysiek walczył o latanie na „Antku" ze szczytu Góry Jeżowskiej. Do 1991 roku nikt tam na tym samolocie nie lądował. Nie było na to niczyjej zgody. W obawie o samolot. To prawda, że usiąść „Antkiem" na Górze, to nie to samo, co na lotnisku w Jeleniej. Ale też nie brali się za to uczniowie albo początkujący piloci. Rysowała się perspektywa, że będzie zapotrzebowanie na loty wycieczkowe „Antkiem" właśnie z Góry Szybowcowej. Okazja przetestowania tego przedsięwzięcia pojawiła się nieoczekiwanie w ostatnich dniach maja 1991 roku, tuż przed wielką imprezą – „Spotkaniem sympatyków Góry Szybowcowej". Z Warszawy przyleciał właśnie „Antkiem" ówczesny Prezes Aeroklubu Polskiego, pan Henryk Sienkiewicz. Ryśkowi udało się go namówić na przetestowanie lądowania w Jeżowie. Po to tylko, aby udowodnić, że lądowanie „Antkiem" na szczycie w Jeżowie, to takie samo lądowanie, jak na każdym innym samolocie. Wylądowali bezpiecznie. I tak samo stamtąd odlecieli. A jak inaczej mieli wylądować? Rysiek był wirtuozem i mistrzem w lądowaniu w trudnym terenie. Trudno jest o tym opowiedzieć, to trzeba było zobaczyć na własne oczy. Kilka razy miałem okazję to podziwiać, kiedy zabierał mnie z pola po nieudanym przelocie na szybowcu. Sprawdzając pole z powietrza, zawsze bezbłędnie wyliczył, w którym miejscu się oderwiemy. I nigdy się nie mylił. Raz miałem okazję polecieć z Ryśkiem Jakiem 12 w pole po Muchę 100, nie daleko, tuż za Kapelę. Uczeń pilot w locie termicznym nadlotniskowym posadził szybowiec

w takim terenie, którego nikt inny, ani z ziemi, ani z powietrza, na pewno by nie wybrał. Kawałek łąki, pod stok, na podejściu i po bokach krzaki, a na końcu las. Razem może 200 metrów. Dobrze, że tej Muchy tam nie rozbił. W samolocie obserwowałem ruchy Ryśka i wyraz jego twarzy. Kiedy już znalazł szybowiec, kiwnął przecząco głową, zrozumiałem, że mu się to nie podoba. Przestawił śmigło, zwiększył obroty i kilka razy nisko przeszedł nad polem, w różne strony. Po każdym takim przejściu znów kiwał głową. Sądziłem, że zrezygnuje, ale, gdy wypuścił klapy i nieco zredukował obroty, obleciał mnie strach, będzie siadał. Był bardzo spokojny, a ruchy drążkiem i trymerem, to nie było sterowanie, to była wirtuozeria, jak gra na fortepianie, w takt melodii silnika. Wylądował pod stok, zakołował prawie do lasu, a przecież za nim miała się zmieścić jeszcze Mucha (ryc 28). Zmieściła się. Przypchaliśmy ją w to miejsce we trzech. Ogon stał już głęboko w zaroślach. Rysiek, przy użyciu patyka, skrócił linę, miała może 5 metrów. Jeszcze raz, na nogach sprawdził pole, był pogodny, ale nic nie mówił. Widziałem, że się koncentruje. Nie dowierzałem, że stamtąd wyjdziemy, dlatego spytałem: „panie instruktorze, a jak nie wyjdziemy?" Spokojnym i zdecydowanym głosem odpowiedział: „to się wyczepisz, wsiadaj, wyjdziemy". To zdanie mnie uspokoiło. No i wyszliśmy z tego pola. Do dziś mam przed

Ryc. 28. Szybowiec SZD-22 Mucha Standard. Lotnisko Jelenia Góra
(*źródło: Józef Puszczyński)*

oczami widok, jak Rysiek podgrzewa Jakowi silnik, do ogona samolotu mam może 5 metrów, samolot trzymany na hamulcach, próbuje zerwać się z uwięzi, ale Rysiek nie pozwala. Wreszcie przez radio słyszę: „Jóźko gotowy?" „gotowy", odpowiadam, „jedziemy", słyszę. Do dziś nie widziałem, żeby Jaczek tak szybko się rozpędzał. A krzaki rosną przed nim w oczach. Wpatrywałem się w nie, czekając, kiedy Rysiek podciągnie, ale nadal przyciskał go do ziemi. W końcu Jaczek wypuchnął, tuż przed samą ścianą krzaków. Jaka ulga. Dla mnie, ten start w wykonaniu Ryśka, był czymś niezwykłym, niezapomnianym, był majstersztykiem. Dla niego pewnie też, tyle, że Rysiek wiedział jak to zrobić i że musi mu się to udać. Dzisiaj nikt już czegoś takiego nie próbuje robić, ani uczyć młodych, jak to się robi. Szybowce z terenu wracają na wózkach. To już trochę inne szybowce, niż te, które w moim dzieciństwie zabierał pan Jasiu Olszewski. One już nie siadają na takich małych łąkach, jak Mucha 100 wtedy pod Kapelą, na której stamtąd wracałem za Ryśkiem.

Bariera niemożności latania „Antkiem" na Górę Szybowcową została przełamana. Po dwóch miesiącach też tam na nim poleciałem. I to bez wcześniejszego, zapoznawczego lądowania z instruktorem. Trzymając „Antka" za wolant, starałem się nie zapominać o jego duszy, a On się odwzajemnił. Wtedy, przy drugim lądowaniu na Górze, już z pasażerami, usłyszałem oklaski. Jakie to było przyjemne. I pewnie długo byśmy jeszcze na takie przyjemności czekali, gdyby nie Prezes Sienkiewicz ze swoim „Antkiem" i Rysiek Szpieć.

Owe wycieczkowe loty z pasażerami, na których nalatałem setki godzin, to w aeroklubach zdobycz lat dziewięćdziesiątych. Staliśmy się samodzielni, ale i samofinansujący. Żeby latać, trzeba było zarabiać. Na czym innym, jak nie na pasażerach, choć to z założenia gospodarka rabunkowa. „Zjadaliśmy" tak drogi resurs naszych samolotów. Loty widokowe „Aenem 2" z czasem przestały być atrakcją. Niedużo z niego było widać. Szczególne z ostatniego rzędu foteli. Przy nich, po obu stronach nie było okien. Po lądowaniu, trudno było czasem wytłumaczyć komuś, że miał pecha, że tam siedział. A co dopiero dzieciom? Ale dla nich największą atrakcją była sama świadomość, że lecą, w dodatku prawdziwym, „dużym" samolotem.

W tamtym czasie woziliśmy sporo wycieczek z turystami z Niemiec. Były to przeważnie starsze osoby, odwiedzające swoje dawne strony, z których po wojnie musieli emigrować. Z powietrza chcieli jeszcze raz spojrzeć na swój dawny Heimat i Riesengebirge, po których być może w młodości chodzili (ryc. 29). Pamiętam taki jeden wylot z Niemcami, „Aenem 2" w kierunku Śnieżki. Kolega z II fotela, ponieważ dość dobrze znał język niemiecki, kilka minut po starcie poszedł do naszych pasażerów komentować, co widzą za oknem. Ale wrócił do mnie i mówi, że jedna z pań siedząca w ostatnim rzędzie po lewej stronie, gdzie nie ma okna, jest bardzo zdenerwowana, nic nie widzi, a nie za to zapłaciła. Poradziłem, żeby ją przyprowadził do naszej kabiny, na prawy fotel, co prawda wbrew instrukcji, ale uczciwość tego

wymagała, poza tym chciałem, aby wszyscy wysiedli zadowoleni. Nic się wielkiego nie stało, przed lądowaniem kolega wrócił na swoje miejsce, a nasza pasażerka na swoje. Jakież było nasze miłe zaskoczenie na ziemi, kiedy zadowolona starsza pani, korzystając z tłumacza – pilota wycieczki, serdecznie nam dziękowała za pomysł. Okazało się, jak powiedziała, że dzieciństwo spędziła w obecnym Miłkowie. Siłą wręcz obdarowała nas drobnymi upominkami. Myślę, że ten lot na pewno zapamiętała na długo.

Innym razem, Wilgą poleciałem z Niemcami nad Janowice. Małżeństwo, oboje w wieku około 50 lat i starsza, chyba osiemdziesięcioletnia kobieta, była matką tej młodszej. Babcię do samolotu musieli włożyć na rękach, do Wilgi na pewno by nie wsiadła. Obok mnie usiadł mężczyzna. Poprosił o pokazanie im Janowic. Spytałem, dlaczego. Odpowiedział, że tam urodziła się jego żona i razem z matką mieszkała do końca wojny. Polecieliśmy. Kiedy byliśmy już nad samą miejscowością, zauważyłem, że mój pasażer razem z żoną szukają jednego domu nieopodal kościoła. Widać było, że go rozpoznali. Wtedy mężczyzna pokazał mi dwa okna na I piętrze tego domu. Oboje byli w te okna wpatrzeni. Zrobiłem kilka prawych okrążeń. Kiedy wyprowadziłem z zakrętu na kurs do lotniska, w jakiejś głębokiej zadumie kiwali głowami

Ryc. 29. Widok z okna samoloty JAK-12M, wysokość ok. 300 metrów
(*źródło: Józef Puszczyński)*

i dopóki było widać ten budynek, patrzyli w niego. Po lądowaniu i zakołowaniu na stojankę, moi pasażerowie nie spieszyli się z wysiadaniem. Dalej patrzyli w okno samolotu, w oczach kobiety zauważyłem łzy. Z zadumy wyrwał ich dopiero kolega, który przyszedł otworzyć drzwi i pomógł im wysiąść. Byli wzruszeni. Dziękowali, że mogli tak dokładnie jeszcze raz przyjrzeć się swojemu niegdyś domowi. Na ich miejscu też pewnie bym się wzruszył.

Wożąc wycieczki, starałem się w powietrzu pokazywać ludziom wszystko, co najpiękniejsze, czego z ziemi nie widzą. Żeby mogli przeżyć coś wspaniałego, radosnego, tak jak ja to odczuwałem w każdym locie. Miałem świadomość, że pośród tych wszystkich, którzy skorzystali z naszej działalności i wykupili sobie lot samolotem, są i tacy, których na to nie było stać, choć bardzo tego pragnęli. W tej grupie z pewnością było wiele dzieci, które marzyły o locie samolotem, ale nigdy nie poleciały.

Gdzieś w połowie lat dziewięćdziesiątych odprowadzałem naszego starszego „Aena 2" na lotnisko do Mirosławic, do bazy Zakładu Usług Agrotechnicznych. Mieli na nim zrobić jakieś czynności. Mechanik, Jarek Szpaczek, został na miejscu wraz z samolotem, ja wracałem do Jeleniej. Przyjemność 20-minutowego lotu „Antkiem" była większa, niż trudy powrotu do domu. Spod lotniska w Mirosławicach „okazją" do Świebodzic, a dalej pociągiem do Jeleniej Góry. Razem z czekaniem „na okazję", a potem na pociąg, chyba ze cztery godziny. Moją okazją okazała się jadąca w stronę Świebodzic, Nysa z Zakładów Cukierniczych „Śnieżka" w Świebodzicach. Podniosłem rękę, zatrzymała się. Po drodze było trochę czasu na rozmowę z kierowcą. Był nim około 40 letni mężczyzna, ojciec trójki dzieci. Ponieważ pochodził ze Świebodzic, rozmowę skierowałem na temat naszych lotów w tym mieście. W tamtym czasie lataliśmy tam co tydzień, przeważnie w niedziele, albo w soboty. Wzięcie mieliśmy ogromne, nikt inny w tym celu poza nami, do Świebodzic jeszcze nie przylatywał. Mój rozmówca przyznał, że chodzi tam z dziećmi, one bardzo chcą przelecieć się samolotem, ale na wszystkich troje, to drogi wydatek, kupić jednemu, a drugim nie, nie można. Wiedząc, że polecę tam w najbliższą niedzielę, zaprosiłem go z rodziną, aby przyszli. Obiecałem, że jakoś to załatwię, niech się o pieniądze nie martwi. Tak, jak obiecałem, w najbliższą niedzielę wylądowałem „Antkiem" w Świebodzicach już chyba o godzinie 10, albo jeszcze wcześniej. Kiedy podkołowałem na skraj lądowiska, ludzie już tam czekali. A wśród nich, kierowca mojej „okazji", wraz z trójką dzieci i żoną. Dwóch chłopców w wieku 10-12 lat i dziewczynka, miała może 7 lat. Stali dość blisko, on musiał mnie rozpoznać już w kabinie, zanim wyłączyłem silnik. Cała trójka dzieci machała do nas rękami. Na ich dziecięcych, ufnych twarzach, widziałem radość. I nadzieję, że być może spełni się ich marzenie. Wiedziałem, że nie mogę im sprawić zawodu. One to zapamiętają na całe życie. I nie sprawiłem. Po jednym, po jednym, wszyscy się przelecieli, cała piątka. Długo to

trwało, bo musieli czekać na wyloty, na które wpisało się najwyżej 11 osób. Zgodnie z przepisami, nie braliśmy na pokład więcej niż 12 osób. Ale się udało. W dowód wdzięczności, dzieci wręczyły nam po czekoladzie. Zjedliśmy je w powietrzu jeszcze tego samego dnia. Smakowały, jak obiad, który czekał na nas dopiero bardzo późnym wieczorem, w domu. Do dziś pamiętam ich zadowolone, dziecięce buzie. Myślę, że takiej atrakcji wcześniej jeszcze nie przeżywały. Sprawianie radości drugiej osobie zawsze było też i moją wielką radością. A jeśli jeszcze tę radość udało się sprawić dziecku i to taką niecodzienną, w samolocie, czy nie było to wielkim powodem do zadowolenia? Mnie w wieku 4 lat posadzono na skrzydle Bociana, też mi zrobiono radość, nikt tego pewnie wtedy nie zauważył, ale co zobaczyłem i przeżyłem, pamiętam do dziś. (ryc. 30)

Poza takimi epizodami, kiedy radości i uniesienia w samolocie, czy szybowcu, mogłem dzielić ze swoimi pasażerami, z reguły dziećmi, dla mnie bezimiennymi, po latach oceniam, że to latanie, choć piękne, na ogół jest w sobie czymś bardzo egoistycznym. Jego urok, szczególnie na szybowcu, mogłem odczuwać jedynie w samotności, z nikim bliskim się nim nie dzieląc. Bo latanie było moją miłością,

Ryc. 30. Autor (po prawej) wraz z nawigatorem Arturem Schabowskim, przy samolocie JAK-12M przed startem do konkurencji nawigacyjnej podczs Okręgowych Zawodów Samolotowych w Jeleniej Górze, 1993 rok (miejce IV na 20 startujących załóg) (*źródło: Józef Puszczyński)*

Ryc. 31. Szybowiec SZD-12A Mucha 100 przed startem z szybowiska Żar
(*źródło: zbiory Górskiej Szkoły Szybowcowej Żar)*

a prawdziwą miłością nie da się z nikim podzielić. I pod moim niebem to był chyba największy cień, tylko ja go nie widziałem. Kiedyś dostrzegli go moi rodzice, siostra, a później żona. Nie cieszę się, że już nie latam, ale jakże pięknie jest, gdy nie muszę już swoich uczuć dzielić. Jestem spokojny. Czasem jadę na swoje wzgórze w Dziwiszowie, siadam w trawie, jak dawniej, widzę Górę Szybowcową, jakby taką samą, ale już bez szybowców. I tylko brakuje mi przelatującej nisko na holu za CSS-em, pięknej, pomarańczowej Muchy 100 (ryc. 31). Szkoda, że jej wtedy nie złapałem, tamta chwila już nigdy nie wróci.

JÓZEF PUSZCZYŃSKI

Urodził się 25 lutego 1955 roku w Jeleniej Górze. Dzieciństwo spędził w Dziwiszowie, nieopodal Jeżowa Sudeckiego. W 1957 roku ukończył Technikum Mechaniczne w Jeleniej Górze, a w 1990 roku Wyższą Szkołę Pedagogiczną w Opolu. Od 1972 roku rozpoczął szkolenie szybowcowe w Aeroklubie Jeleniogórskim w grupie instruktora Bronisława Burakiewicza, później Ryszarda Szpiecia. W 1973 roku uzyskał licencję szybowcową (S-5234) i srebrną Odznakę Szybowcową, a następnie pierwszy diament – przewyższenie 5000 m do Złotej Odznaki Szybowcowej. Uzyskał uprawnienie instruktora szybowcowego II klasy. W 1978 roku rozpoczął szkolenie samolotowe i otrzymał licencję pilota samolotowego, zawodowego II klasy (D-5234). W latach 1974-1995 brał udział w zawodach szybowcowych i samolotowych. Czynne latanie zakończył w 2003 roku. W powietrzu spędził 2100 godzin (1000 na szybowcach i 1100 na samolotach).

WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO

Euroregionalne Centrum Modelarskie w Jeżowie Sudeckim

Jeżów Sudecki to kolebka światowego szybownictwa a także wspaniałe tradycje i sukcesy modelarskie, które w naszym regionie zaczęły się w 1946 roku. Na początku lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku założono tu „Centralny ośrodek modelarstwa lotniczego". Szkolili się w nim konstruktorzy silników modelarskich i rakietowych, odbywały się także kursy na instruktorów modelarstwa lotniczego i kosmicznego.

Przez dziesiątki lat modelarstwo w Kotlinie Jeleniogórskiej odnosiło wiele sukcesów sportowych w modelarstwie lotniczym. Zdobyto kilkanaście medali mistrzów polski modeli szybowców i nie tylko. Wśród tych, którzy odnosili sukcesy, byli między innymi: Ryszard Orzechowski, Stefan Różycki, Leszek Gański, Zbigniew Malec, Grzegorz Werkowski, Artur Pawliszak. Można by długo jeszcze wymieniać naszych wspaniałych modelarzy, od których czerpaliśmy i czerpiemy wiedzę, doświadczenie oraz zamiłowanie do modelarstwa.

Władysław Jagiełło, prezes Euroregionalnego Centrum Modelarskiego w Jeżowie Sudeckim
(*fot. Krzysztof Tęcza*)

Lata dziewięćdziesiąte to czas, kiedy zaczęły się przemiany ustrojowe kraju, a zarazem kończył się czas, kiedy modelarstwo tak prężnie działało w naszym regionie. Najdłużej funkcjonowała modelarnia „Śmigiełko" prowadzona przez pana Konrada Mieczkowskiego.

W 2012 roku narodził się pomysł, aby reaktywować modelarstwo lotnicze w Jeżowie Sudeckim z inicjatywy Władysława Jagiełło, Marcina Gurtatowskiego i Rafała Wiaderka. Tak powstało Koło Modelarskie. Początki nie były łatwe, nie mieliśmy materiałów, narzędzi czy miejsca do pracy, ale posiadaliśmy za to pomysły i ogromną wolę do działania. Dzięki pomocy pana wójta Edwarda Dudka i rady sołeckiej udało się zakupić kilka potrzebnych narzędzi i materiałów, a dzięki pani Annie Kędzierskiej – dyrektor zespołu szkół w Jeżowie Sudeckim – mieliśmy gdzie pracować. W czasie gdy my robiliśmy wszystko, by rozwijać naszą modelarnię, było słychać drwiny i śmiechy, że to nie ma sensu i się nie uda. W mojej ponad 30-letniej pracy społecznej napotkałem wiele przeszkód i wiem, że poświęcenie, pasja oraz wytrwałość przynoszą pożądany efekt. I tak się stało.

Dzisiaj w modelarni dwa razy w tygodniu we wtorki i czwartki odbywają się zajęcia, na które przychodzi 14 młodych i 12 dorosłych modelarzy. Zajmujemy się:

- budową modeli wolno latających,
- budową modeli elektrycznych i spalinowych,
- budową modeli redukcyjnych,
- budową modeli na uwięzi,
- budową modeli rakiet, latawców i balonów na grzane powietrze,
- zajęciami przy symulatorze lotów,
- organizacją zawodów i pikników modelarskich,
- pokazami i warsztatami modelarskimi,
- opieką nad Izbą Lotniczej Tradycji.

Mamy profesjonalną kadrę instruktorską, która na co dzień prowadzi zajęcia z dziećmi i młodzieżą oraz organizuje szkolenia i warsztaty modelarskie. Wśród dyplomowanych instruktorów są: Władysław Jagiełło, Marcin Gurtatowski, Rafał Wiaderek, Kamil Hipczyński, Zbigniew Malec i Krzysztof Malczuk. Od 2013 roku nasi modelarze biorą udział w zawodach i piknikach modelarskich na wyjazdach w kraju i za granicą (Czechy, Niemcy) i niemal z każdego wyjazdu wracają z medalami.

Oprócz wyjazdów nasze Centrum Modelarskie organizuje też zawody i pikniki o randze krajowej i międzynarodowej. W ciągu roku organizujemy pięć cyklicznych imprez modelarskich. Dwie największe z nich to: Halowe zawody modeli szybowców „Smyki na start", w których w ciągu czterech lat brało udział ponad 550 zawodników z kraju i zagranicy oraz dwudniowe Pikniki Modelarskie, w których co roku uczestniczy ponad 100 osób. Przez ponad sześć lat nasi młodzi modelarze na zawodach zdobyli ponad sto medali. Również starsi modelarze odnoszą sukcesy w tej

dziedzinie, a są nimi Rafał Wiaderek i Kamil Hipczyński – wielokrotni Mistrzowie Polski w klasie F3F, członkowie kadry narodowej modelarzy, reprezentowali nas w Mistrzostwach Europy i Mistrzostwach Świata.

Codzienna praca w modelarni to spotkania, warsztaty modelarskie, prelekcje na temat modelarstwa i szybownictwa w szkołach oraz okazjonalne pokazy na różnych imprezach, takich jak: Święto Policji we Wrocławiu, Dożynki czy Targi Turystyczne TOURTEC. W związku z rosnącym zainteresowaniem modelarstwem w naszym regionie nasza modelarnia przeprowadziła warsztaty modelarskie dla nauczycieli, na których uczono budowy balonów, latawców i modeli szybowców. Szkolenie już procentuje, kilkoro nauczycieli aktywnie uczestniczy w pracy naszej modelarni.

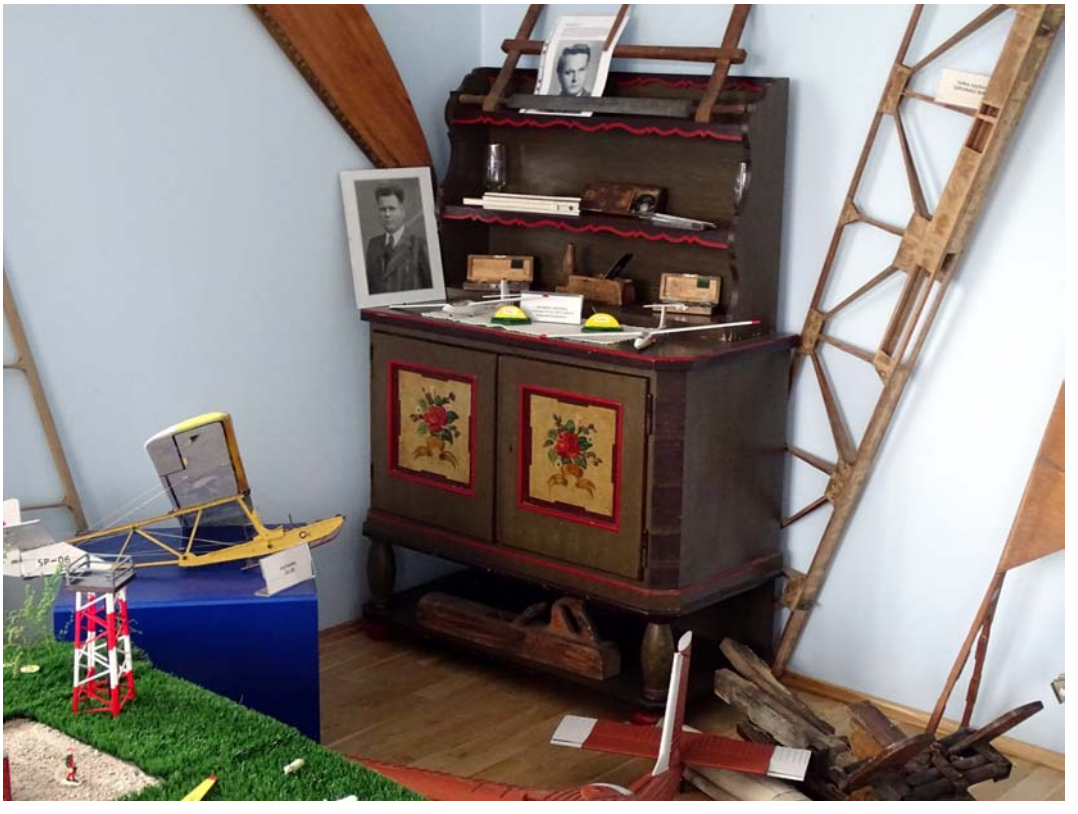
Sumiennie opiekujemy się Izbą Lotniczej Tradycji i pozyskujemy eksponaty oraz lotnicze pamiątki, w celu promowania szybowniczej historii Jeżowa Sudeckiego. Podczas corocznych rajdów „Śladami szybowcowej historii Jeżowa Sudeckiego" uczestnicy poznają miejsca i historie, gdzie powstawało światowe szybownictwo. Rajd co roku cieszy się dużym zainteresowaniem i dotychczas brało w nim udział 156 uczestników. Przez lata pracy nasza modelarnia współpracuje z modelarniami z Bielawy, Mieroszowa, Szczawna Zdroju, Świdnicy, Strzegomia, Jawora oraz Czech i Niemiec. Współpracujemy z Aeroklubami i Klubem Seniorów Lotnictwa.

Sala Tradycji Lotniczej w Euroregionalnym Centrum Spotkań Gmin Partnerskich w Jeżowie Sudeckim (*fot. Krzysztof Tęcza*)

Modele samolotów i szybowców wykonane w Euroregionalnym Centrum Modelarskim w Jeżowie Sudeckim (*fot. Krzysztof Tęcza*)

Organizujemy również spotkania z seniorami modelarstwa takimi jak pan Leszek Gański, Franciszek Porwik czy Witold Hussakowski, spotykaliśmy się z mistrzami świata w szybownictwie – Sebastianem Kawą i Jerzym Makulą oraz naszym kosmonautą Mirosławem Hermaszewskim. Trzeba podkreślić wieloletnią, wspaniałą współpracę z pilotem i instruktorem panem Stanisławem Błasiakiem, z którym odbywamy dziesiątki spotkań, warsztatów i prelekcji na temat modelarstwa i lotnictwa w szkołach.

Euroregionalne Centrum Modelarskie w Jeżowie Sudeckim ma na swoim koncie kilkanaście dyplomów i podziękowań za swoją pracę i promocję regionu. Wśród nagród są dwa największe wyróżnienia lotnicze w Polsce „Błękitne Skrzydła" w 2016 roku dla klubu i „Błękitne Skrzydła" w 2018 roku dla Władysława Jagiełło za wybitne osiągnięcia promowania modelarstwa lotniczego na ziemi jeleniogórskiej i za kreowanie lotniczej historii regionu. Mamy na koncie również nagrodę „Liczyrzepy" Starosty powiatu jeleniogórskiego za promocję regionu. Wszystkie osiągnięcia, nagrody, zawody czy pikniki to nie tylko praca zarządu ale wielu wspaniałych modelarzy, jak: Krzysztof Bański, Dariusz Dukowicz Marek Chmielowski, Grzegorz



Sala Tradycji Lotniczej (*fot. Krzysztof Tęcza*)

Kowal, Sebastian Janicki czy Janusz Kaspruk, a także przyjaciele modelarni, jak: Stanisław Błasiak, Jacek Musiał, Marek Koselski, Jarosław Suchocki, Jarosław Szparkowski oraz nauczycielki z zespołu szkolno-przedszkolnego w Jeżowie Sudeckim, Panie Agnieszka Sowińska i Agata Nidrych.

Wszystkich chętnych aby poznać historię szybownictwa i modelarstwa w naszym regionie zapraszamy do współpracy.

Nagrody dla Euroregionalnego Centrum Modelarskiego w Jeżowie Sudeckim (*fot. Krzysztof Tęcza*)

IVO ŁABOREWICZ

Karkonosze z lotu ptaka, czyli jak Góra Szubieniczna przemieniła się w Szybowcową

Galgenberg – Góra Szubieniczna (561 metrów n.p.m.), taką nazwę przez wieki nosiło wzgórze górujące od północnego-wschodu nad Jeżowem Sudeckim w Kotlinie Jeleniogórskiej. Jeśli nazwy nie kłamią stała tu niegdyś szubienica, na której dokonywano egzekucji. Piękny stąd widok na Karkonosze i Pogórze Kaczawskie, a i samą górę dobrze widać z oddali. Z miejsca, z którego przed wiekami wzlatywały dusze skazańców, w XX wieku poczęły wzlatywać żywi ludzie na „drewnianych skrzydłach". Lotnicza kariera jeżowskiego ośrodka szybowcowego jest nie mniej ciekawa, jak wcześniejsze górnicze dzieje tej miejscowości.

Wszystko zaczęło się w 1921 roku od... kufla piwa, a nawet od wielu takich naczyń wypełnionych, czy też raczej opróżnionych z tego złocistego napoju, w jeleniogórskiej restauracji „Zur Post", później „Tokaj" a obecnie Bosman przy ul. Pocztowej. Tu, od końca I wojny światowej, zbierali się dawni weterani lotnictwa niemieckiego. Jak wiadomo Niemcom w traktacie wersalskim z 1919 roku zabroniono posiadania lotnictwa wojskowego, jak również poważnie ograniczono produkcję lotniczą, zwłaszcza aparatów silnikowych. Wówczas Niemcy zainteresowali się sportem szybowcowym, który miał się stać w przyszłości doskonałym przygotowaniem i odskocznią do lotów samolotów silnikowych. Zebrani w jeleniogórskiej restauracji lotnicy z zazdrością opowiadali sobie o ośrodku szybowcowym na zboczach Wasserkuppe w górach Rhön. Postanowili stworzyć coś podobnego w Kotlinie Jeleniogórskiej, a ich zainteresowania skupiły się na Górze Szubienicznej w Jeżowie Sudeckim.

Był to okres, gdy ośrodki szybowcowe lokowano w górach. Wpływ na to miało nie tyle ukształtowanie terenu, co powstałe w jego wyniku warunki nośne. Szczególnie dobre warunki w tym względzie posiadała Kotlina Jeleniogórska. Rozpoznano tu zjawisko tzw. „fali", polegające na bardzo wysokim wznoszeniu się mas powietrza, które przemieszczając się z południa, czyli zza grzbietów Karkonoszy, po stokach, które gwałtownie opadają, po czym napotykając przeszkodę w postaci Gór Kaczawskich, ponownie wznosi się bardzo wysoko, co umożliwia osiąganie na szybowcach znacznych wysokości, dochodzących, a nawet przekraczających, 10.000 metrów. Ponadto w Kotlinie Jeleniogórskiej występują termiczne prądy wznoszące, jak rów-

nież zbocza gór stwarzają możliwości dokonywania lotów żaglowych. Wszystkie te pozytywne dla lotnictwa szybowcowego cechy zogniskowały się na jeżowskich wzgórzach, z których zaś najdogodniejszym do wykorzystania była i jest Góra Szubieniczna (Galgenberg), po 1945 roku określana już wprost Górą Szybowcową. Nic więc dziwnego, że tu właśnie zdecydowano się rozwijać sporty lotnicze.

Jak to bardzo często w przeszłości Karkonoszy bywało, tak i tym razem całe przedsięwzięcie nie obeszło się bez pomocy Schaffgotschów. Ten hrabiowski ród, osiadły na Chojniku w XIV wieku, posiadał nie tylko największy majątek w okolicy, ale również żywo interesował się gospodarką, polityką oraz życiem kulturalnym, religijnym i turystyką Karkonoszy i ich okolic. Wiele cennych inicjatyw bez finansowego wsparcia Schaffgotschów nie miałoby szans powodzenia, lub zrealizowano by je z mniejszym rozmachem. Podobnie było i tym razem. Entuzjaści sportów lotniczych zwrócili się do hrabiego Schaffgotscha o pomoc materialną. Przybrała ona postać 40 m^3 drewna, które miało wówczas o wiele większą wartość, niż gotówka, stale „zjadana" i „topniejąca" w wyniku szalejącej inflacji. Drewno to posłużyło jako materiał wymienny za starą halę wystawową, którą sprowadzono z Frankfurtu nad Menem lub z Görlitz (w materiałach wspomnieniowych występują tu dwie sprzeczne informacje, a dokumentacja aktowa dotycząca początków szybownictwa jeżowskiego zaginęła już w okresie hitlerowskim). Hala ta, po przetransportowaniu jej elementów do Jeżowa, została zmontowana i przerobiona na hangar, warsztat i biuro, stając się zaczątkiem zarówno szkoły szybowcowej, jak i miejscowych zakładów produkcji tych latających urządzeń. Nowowzniesiona hala stała się też mieszkaniem dla dwóch pilotów i konstruktorów pierwszych miejscowych szybowców.

Jeszcze w 1923 roku jeleniogórskim entuzjastom lotnictwa udało się namówić na przyjazd i osiedlenie się w Jeżowie dwóch przedstawicieli tejże profesji: pilota Gottloba Espenlauba i budowniczego szybowców Edmunda Schneidera. Początkowo obaj zamieszkali w jeleniogórskim hotelu „Weißer Roß" (Pod Białym Rumakiem), skąd codziennie piechotą udawali się do Jeżowa, aby pomagać w budowie hali-hangaru. Gdy budowla stanęła, obaj przystąpili do zasadniczych zajęć, dla których zjawili się w Karkonoszach. Jednocześnie budowali szybowiec i prowadzili szkolenie młodych adeptów lotów bezsilnikowych. Oficjalnie szkoła szybowcowa (Segel–Flugschule) w Jeżowie Sudeckim rozpoczęła działalność w 1924 roku, jako drugi tego typu ośrodek w Niemczech. Niedługo potem szkoleniem zajął się Wolf Hirth, zaś Schneider nieco później otworzył w pełni profesjonalną fabrykę szybowców.

Jeżowskie szybowce dość szybko zdobyły sobie uznanie w świecie lotniczym. Fabryka, w której je budowano, powstała w 1928 roku, zaś w 1934 r. znacznie ją rozbudowano, a następnie założono nawet jej filię w nieodległych Piechowicach. Produkowano tu wiele typów maszyn, ale najsłynniejszą stał się szybowiec „Grunau Baby" oraz jego unowocześniona wersja „Grunau Baby II". Była to uniwersalna

maszyna, prosta w konstrukcji i obsłudze, niezwykle wytrzymała, doskonale nadająca się dla celów szkoleniowych i treningowych, a jednocześnie dająca spore możliwości wyczynowe. Chwalono sobie również możliwości akrobatyczne tej maszyny, która posiadała stosunkowo małą rozpiętość skrzydeł. Dla popularności szybowców „Grunau" nie bez znaczenia była też ich stosunkowo niska cena. Dlatego też maszyna ta szybko stała się jednym z dwóch podstawowych typów używanych nie tylko w niemieckim lotnictwie, ale i wielu innych krajach europejskich. Fabryka Schneidera produkowała również wiele innych rodzajów pojazdów latających, w tym zaopatrzone w silnik szybowce „Motor–Baby". W okresie swej największej świetności zakład ten wypuszczał miesięcznie do 100 pojazdów latających różnych typów oraz znaczne ilości części zamiennych. Zatrudnienie dochodziło zaś do 150 osób.

Zakłady szybowcowe Schneidera ulokowane były u podnóża Góry Szybowcowej, na której szkolili się lotnicy, a także testowano tam wszystkie produkowane tu typy maszyn. Początkowo szkolenie mogło odbywać się wyłącznie w okresie, w którym na zboczach Góry Szybowcowej nie prowadzono prac rolnych i nie miała miejsca wegetacja różnego rodzaju upraw. Dopiero w latach 1927-1928 wszystkie grunty znajdujące się w tym miejscu zostały wydzierżawione, a następnie wykupione na rzecz szkoły szybowcowej. W tych też latach na szczycie wzniesienia wybudowano duży hangar oraz inne niezbędne obiekty. Dzięki tym zabiegom od 1929 roku można było rozpocząć szkolenie trwające niemal przez cały rok. A chętnych, aby wziąć w nim udział, nie brakowało. Do Jeżowa pielgrzymowali adepci lotnictwa niemal z całego kraju. Wśród nich była m.in. jeleniogórzanka Hanna Reitsch – w późniejszym okresie wybitna szybowniczka, wielokrotna rekordzistka w tej dyscyplinie, słynna pilot oblatywacz (m.in. pierwsze loty śmigłowcem oraz samolotami odrzutowymi i rakietami V-2). Sama szkoła, w 1933 roku przemianowana na Państwową Szkołę Sportów Szybowcowych (Reichsschule für Segelflugsport), „wypuściła" liczną kadrę bardzo dobrych, znanych w świecie pilotów sportowych, z których większość poważnie wzmocniła później kadry hitlerowskiej Luftwaffe.

Wybuch II wojny światowej nie przerwał ani produkcji lotniczej, ani szkoleń w tym zakresie w Jeżowie Sudeckim. Zmienił się jednak znacznie ich charakter. Edukacja polegała głównie na przygotowaniu do lotnictwa wojskowego, a działalność zakładów Schneidera przestawiono na produkcję wojenną.

W 1945 roku władze polskie podjęły na nowo tradycje lotnicze Jeżowa Sudeckiego, zwanego wówczas Grunowem. Już we wrześniu zorganizowano tu pierwsze szkolenie szybowcowe. W marcu 1946 roku powołano do życia Aeroklub Jeleniogórski.

Warto dodać, iż Aeroklub Jeleniogórski nie był jedynym w Sudetach. Już dnia 22 maja 1946 roku, powstał Aeroklub w Wałbrzychu. Początkowo działał jako Oddział Aeroklubu Jeleniogórskiego, ale już dnia 22 listopada 1946 roku przekształcił

się w instytucję samodzielną, do której jeszcze w tymże roku zapisało się przeszło 200 członków.

Historia sportu szybowcowego w Karkonoszach, a szerzej i w Sudetach nie doczekała się jak dotąd, poza wydaną przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki publikacją „Lotnictwo Kotliny Jeleniogórskiej", choć ze wszech miar na to zasługuje, odrębnego, pełnego opracowania. Miejmy nadzieję, że ten niewielki i dość pobieżny artykuł przyczyni się do powstania tego typu pracy. Zwłaszcza, że Jeżów Sudecki to największa w Polsce „kopalnia diamentów". „Diamenty" bowiem w szybownictwie dodaje się, jako najwyższe wyróżnienie, do odznaki uzyskiwanej za osiągnięcie największych wysokości – będących dumą każdego lotnika.

Medale pamiątkowe z Sali Tradycji Lotniczej w Euroregionalnym Centrum Spotkań Gmin Partnerskich w Jeżowie Sudeckim (*fot. Krzysztof Tęcza*)

ISSN 2449-741X