

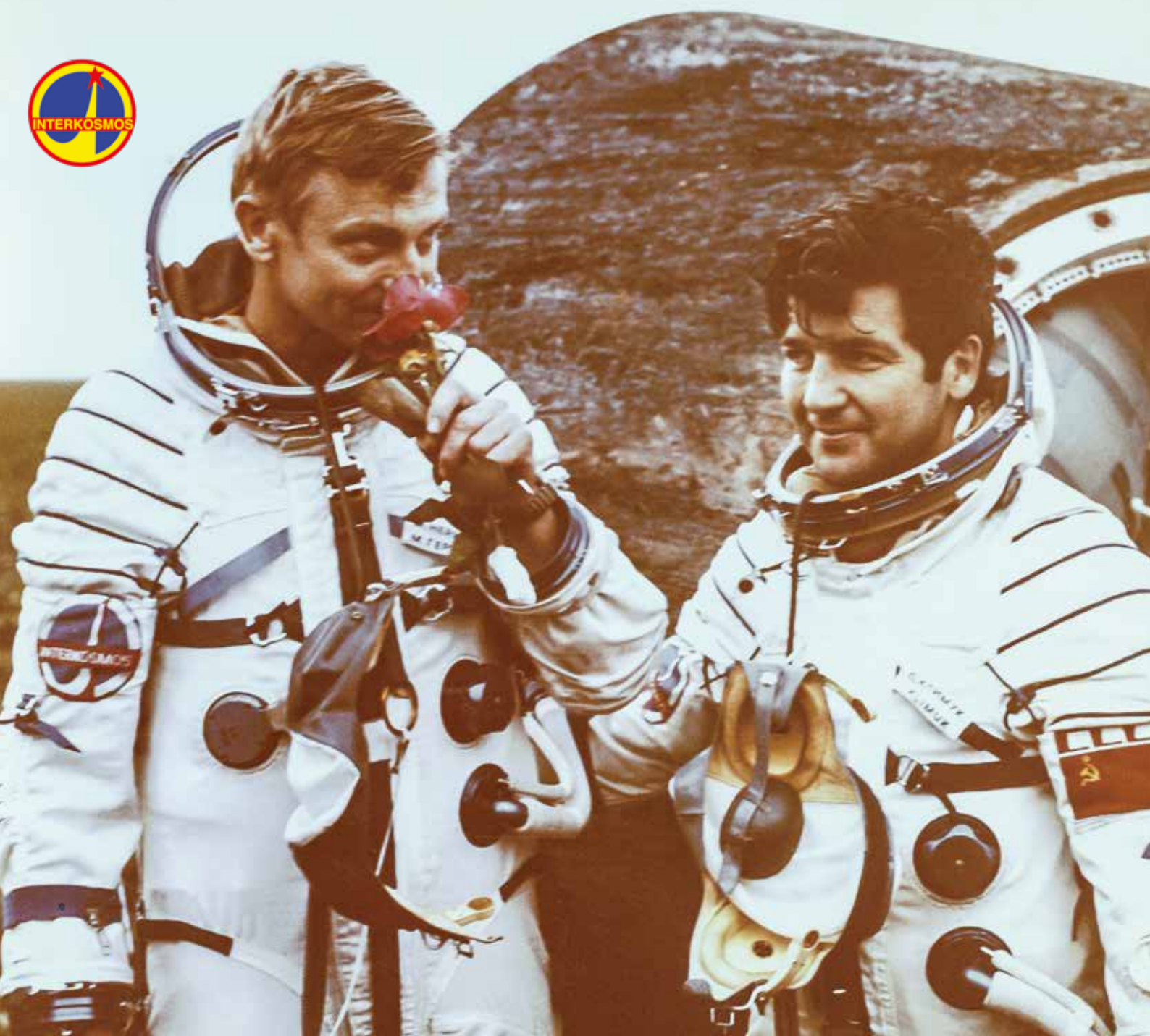


GRUDZIĄDZKIE WIADOMOŚCI LOTNICZE

(4) 3/2021 wrzesień - grudzień

ISSN 2719-8553

CZASOPISMO PREZENTUJĄCE HISTORIĘ I WSPÓŁCZESNOŚĆ
LOTNICTWA NA ZIEMI GRUDZIĄDZKIEJ





KUJAWY
POMORZE

Województwo Kujawsko-Pomorskie partnerem
GRUDZIĄDZKICH ZAWODÓW BALONOWYCH
BALONOWY PUCHAR POLSKI 2022

25-27.08.2022 | Grudziądz
www.kujawsko-pomorskie.pl

Chyba możemy się zgodzić, że należymy do grona ludzi, których – co do zasady – fascynuje to, na czym można samemu polatać, to na co można popatrzeć, kiedy ktoś tym leci, a także to, co samo lata. No... prawie samo. Tak, tak, dobrze się Państwo domyślają – w tym numerze więcej uwagi poświęcimy dronom, które jeszcze nie tak dawno kojarzyły się z filmami sf, a dzisiaj są obecne w tak wielu dziedzinach życia. Dron towarzyszy nowożeńcom podczas sesji zdjęciowej, dron nad kominem kamienicy węszy w dymie i sprawdza, czy ktoś pali kaloszami, dron tropi piratów drogowych, dron – co już nikogo nie dziwi – jest precyzyjną, śmiertelnie skuteczną bronią, ale również niewinną zabawką w rękach dziecka. Zatem o dronie naszym powszednim w tym numerze Grudziądzkich Wiadomości Lotniczych.

Powrócimy również do postaci pierwszego polskiego kosmonauty, któremu Fundacja Lotniczy Grudziądz oraz Aeroklub Nadwiślański w Lisich Kątach przygotowali miłą niespodziankę w 60. rocznicę szkolenia samolotowego na grudziądzkim niebie.

Mamy ambicję troszczenia się o to, żeby gdzieś w niepamięci nie zaginęły sylwetki osób współtworzących nasze lokalne środowisko lotnicze. Zresztą bardzo często lotnicza pasja tych niezwykłych ludzi dawała o sobie znać w Polsce i poza jej granicami. W tych z pozoru zwyczajnych życiorysach często kryją się niezwykle historie. Tym razem przybliżymy postać Jana Michalskiego. Jego miłość do lotnictwa rozkwitła na płaszczyźnie modelarstwa.

Ponadto dwie interesujące rozmowy i na pewno również coś o balonach, bo Grudziądzki Klub Balonowy rośnie w siłę i może nie tyle rozwija swoje skrzydła, co unosi się ambitnie ku górze i podgrzewa atmosferę przed zbliżającymi się powoli balonowymi mistrzostwami świata w Grudziądzu. Rzecz jasna są też aktualności z magicznego miejsca, jakim jest lotnisko aeroklubowe w Lisich Kątach.

Drodzy Czytelnicy, redagując „Grudziądzkie Wiadomości Lotnicze” dzielimy się z Państwem naszą pasją mając świadomość, że to pismo trafia w dużej mierze to podobnych nam „lotniczych wariatów”. Tym bardziej sprawia nam olbrzymią frajdę, że ten kwartalnik spotkał się z tak życzliwym przyjęciem. Dziękujemy za wszystkie dobre słowa i życzliwe uwagi. To nam daje nie tylko wiarę, ale wręcz pewność, że robimy coś wartościowego dla naszego środowiska, ale również dla lotniczej tożsamości naszego regionu. I z dobrego źródła wiemy, że zostało to docenione w finansowym wymiarze, co pozwoli nam nie tylko istnieć, ale również realizować ambitne plany wydawnicze. O tym kto nas postanowił wesprzeć, napiszemy w następnym numerze, ale – jasna sprawa – każdy dobroczyńca jest mile widziany. Chcemy, żeby Grudziądzkie Wiadomości Lotnicze były coraz lepsze, coraz ciekawsze i co ważne – darmowe. Jedyne, na którym nam zależy, jako zespołowi redakcyjnemu, to satysfakcja, że robimy coś wartościowego dla tych, co duszę posiadają uskrzydloną.

A teraz pozostaje życzyć miłej lektury kolejnego numeru GWL.

Redakcja

SPIS TREŚCI NUMERU 3(4)/2021:

Mirosław Hermaszewski – lotnik prawdziwy	88
Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie otwartej oraz Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe w klasie A	91
Droga w kosmos wiodła przez Grudziądz	96
Jakub Jankowiak	103
Mirosław Hermaszewski (wywiad)	108
Jan Michalski nestor grudziądzkiego i polskiego modelarstwa lotniczego	112
Puchar Gordona Bennetta w Polsce. Toruń 2021	116
Pierwsze szkolenie na pilotów dronów w Aeroklubie Nadwiślańskim w Lisich Kątach w roku 2021	120
Farada Group – razem tworzymy podniebne autostrady	122
Lisie Kąty dla każdego	124



MIROŚLAW HERMASZEWSKI – lotnik prawdziwy

Urodził się we wsi Lipniki 15 września 1941 roku, gdzie rodzice na dobrze prosperującym gospodarstwie rolnym wychowywali siedmioro dzieci. W 1943 roku, w czasie ataków band ukraińskich zginął dziadek Sylwester, półtoraroczny Mirosław cudem uszedł z życiem podobnie jak Kamila Hermaszewska – Mama Mirka, która uciekając z zawiniętym w koc Mirosławem została postrzelona w głowę. Kula uszkodziła skórę i ucho. Spowodowała



Rodzice Mirosława Hermaszewskiego. Foto ze zbiorów M. Hermaszewskiego

zawiniętym w koc Mirosławem została postrzelona w głowę. Kula uszkodziła skórę i ucho. Spowodowała



Ocaleni z wojennej pożogi. Wołów 1948 rok. Od lewej: Alina, Władysław (podchorąży OSL), Teresa, Sabina, Mama Kamila, Anna, Bogusław i ten najmniejszy – młody Mirosław. Foto ze zbiorów M. Hermaszewskiego

silny krwotok i utratę przytomności pani Kamili. Oprawcy byli pewni, że nie żyje, a małego zawiniątka z synkiem nie zauważyli. Mama po odzyskaniu przytomności uciekła, w szoku zapominając o Mirku. Odnalazł go ojciec z najstarszym bratem Władysławem. Zaopiekował się wyziębionym niemowlakiem, przywrócił go do życia. Niestety – kilka dni później – ranny w czasie ukraińskiej zasadzki zmarł w szpitalu, zostawiając siedmioro dzieci i ich matkę. Pani Kamila, borykając się z trudami powojennej rzeczywistości, dzielnie radziła sobie z zapewnieniem godziwego bytu rodzinie. Wyjechali całą rodziną na zachodnie ziemie polskie do Wołowa. Tam Mirosław dorastał, uczęszczając do szkoły, a kiedy jego brat Władysław w 1948 roku rozpoczął naukę w oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie, zarażony opowiadaniem o lataniu

zaczął marzyć o lotnictwie. Kupował Skrzydlatą Polskę, kleił modele samolotów, wpatrzonego w fotografie polskich pilotów myśliwskich rozwijał swoją miłość do latania.

Jedenastego lipca 1960 roku, odbył swój pierwszy lot szybowcem, na lotnisku w Oleśnicy w ramach szkolenia Lotniczego Przysposobienia Wojskowego (LPW 1). Mirosław Hermaszewski tak wspomina ten lot:

Koledzy pomogli mi założyć spadochron i zapiąć pasy w pierwszej kabinie. Z tyłu usadowił się instruktor. „Gotowy jesteś?” – spytał. Byłem pełen emocji, tylko skinąłem głową. Startowaliśmy przy pomocy wyciągarki. Stalowa linka naprężała się, wypełniając kadłub szybowca dziwnym chrobotem. Ruszyliśmy. Prawie natychmiast szybowiec oderwał się od murawy i zadartł nos w błękit nieba. Usłyszałem głos instruktora: „Ciągnij mocniej” Jednocześnie ściągnął drążek do siebie. Szybowiec stanął dęba. Nie widziałem ani ziemi ani horyzontu, tylko moje nogi, którymi celowałem w błękit nieba.

...Z wrażenia wstrzymałem oddech. Po chwili byliśmy na wysokości 250 metrów. Szybowiec jakby zawisł bez ruchu, choć przyrządy wskazywały zawrotną prędkość 70 km/h. Słychać było delikatny szum powietrza. To był lot zapoznawczy. Ledwie dotykałem sterów. Wzrokiem chłonałem wszystko dookoła. Po wykonaniu prawidłowej rundy nad lotniskiem znalazłem się na prostej do lądowania. Wtedy usłyszałem: „Planuj na znaki”. Uznałem, że na lotnisku nie zdołamy wylądować, bo jest małe (w rzeczywistości ma 3000 metrów!). Sytuacja zmieniała się z każdą sekundą. Celowaliśmy w ziemię.

W momencie, po którym – jak wydawało mi się – nastąpi nieuchronne zderzenie, poczułem na sterach zdecydowaną reakcję instruktora. Byłem uratowany. Usłyszałem szorowanie trawy o kadłub i po chwili Czapla przyziemiła się. W wielkim podnieceniu krzyknąłem: „Wspaniale” – miałem na myśli cały lot, a nie ocenę lądowania instruktora. Z tyłu usłyszałem: „Ty chyba dobrze się zapowiadasz, gratuluje”. Lot trwał trzy minuty, od 6.26 do 6.29.

Po ukończeniu szkolenia podstawowego – zaczęła się szybowcowa przygoda Mirosława. W sierpniu uczestniczył w szkoleniu w Jeżowie Sudeckim, gdzie uczył się startu z lin gumowych i holu za samolotem. Od następnego roku latał w Aeroklubie Wrocławskim i poznawał piękno Beskidów z szybowca w Górskiej Szkole Szybowcowej na Żarze gdzie jak sam przyznał „doznał pełnej lotniczej szczęśliwości”.

W 1961 roku po uzyskaniu pozytywnego wyniku wojskowych badań lotniczo-lekarskich, przy-



Fotografie wykonane w czasie LPW w Grudziądzu. Foto ze zbiorów M. Hermaszewskiego

jechał do Lisich Kątów na szkolenie samolotowe Lotniczego Przysposobienia Wojskowego (LPW 2). Najpierw, przez miesiąc latał na szybowcach w Lisich Kątach, doskonaląc pilotaż, później w eskadrze szkolnej dowodzonej przez podpułkownika – pilota Andrzeja Adamczuka, szkoleny przez instruktora Henryka Gotliba, zdobywał umiejętności pilota samolotowego. Loty szkolne odbywały się na lotnisku w Grudziądzu, w Lisich Kątach uczestnicy szkolenia LPW mieszkali. W czasie szkolenia, oprócz nauki startu, lądowania i podstawowego pilotażu, uczono się akrobacji i lotów nawigacyjnych. Mirosław polubił malowniczość terenów wokół Grudziądza. Bory Tucholskie, Wisłę, krainę pełną jezior.

13 listopada 1961 roku przekroczył bramę Szkoły Orląt w Dęblinie i stał się podchorążym Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Następnego roku odbył szkolenie na samolocie TS-8 Bies. Jak wspomina – samolot był miły w pilotowaniu ale wymagający, wyposażony we wszystkie nowoczesne systemy samolot. Chowane podwozie, wypuszczane klapy, silnik o mocy 315 KM, śmigło o zmiennym skoku, radiostację, przyrządy pozwalające na loty nawigacyjne i bez widoczności ziemi. Był też dopuszczony do pełnej akrobacji i miał biało-czerwone szachownice! W sumie wylatał ok 85 godzin i był przygotowany do szkolenia na samolocie odrzutowym. Oczywiście szkolenie praktyczne zawsze poprzedza teoria,



Przy wsiadaniu do kabiny SBLim-2. Foto ze zbiorów M. Hermaszewskiego

której przy samolocie MIG-15 było jeszcze więcej niż na Biesie. O szkoleniu na Biesie i Migu, pisze w swojej książce – wspominając wiele ciekawych epizodów – od anegdot po tragedie. W marcu 1964 roku ukończył naukę w dęblińskiej szkole jako pilot myśliwski III klasy. Do promocji oficerskiej stanął jako prymus.

Służbę pilota rozpoczął w 62 pułku lotnictwa myśliwskiego w Poznaniu. Latał na samolocie myśliwskim Mig-17. Jesienią 1965 roku wziął ślub z Emilią. Służba wojskowa, latanie, rodzina. Życie toczyło się pełne nowych wyzwań lotniczych, wspaniałych przeżyć i trudnych chwil, których w życiu pilota wojskowego, latającego na naddźwiękowych samolotach bojowych nie brakowało. Przed szkoleniem na kosmonautę latał na Mig-21 we wrocławskim pułku lotnictwa myśliwskiego.

Na początku lat siedemdziesiątych wśród pilotów wojskowych zaczęły się poszukiwania kandydata na kosmonautę. Oczywiście wszystko odbywało się w głębokiej tajemnicy. Wybrano 72 pilotów spełniających podstawowe kryteria i rozpoczęła się długotrwała selekcja. W pierwszym etapie sprawdzane były uwarunkowania zdrowotne pod kątem lotu w kosmos. Prowadzone były przez



Za sterami MIG-21. Foto ze zbiorów M. Hermaszewskiego

najlepszych specjalistów medycyny lotniczej w Polsce. 29 października 1976 roku wybrano pięciu pilotów, jako potencjalnych kandydatów na kosmonautów. Wśród nich był oczywiście i nasz bohater. Dalsze testy odbywały się w Gwiezdnym Miasteczku pod Moskwą. Z tej grupy na szkolenie zakwalifikowano dwóch kandydatów: Zenona Jankowskiego i Mirosława Hermaszewskiego.

Szkolenie w Gwiezdnym Miasteczku to olbrzymia nauka i praca. Nowe znajomości i przyjaźnie. Wielkie wrażenie zrobił na nim generał Aleksy Leonow, legenda lotów kosmicznych (pierwszy człowiek, który wyszedł w otwartą przestrzeń kosmiczną) przesympatyczny, tryskający humorem szef oddziału szkolenia kosmonautów. Mirosław określał go jako człowieka o sercu humanisty i duszy artysty. Jednak najważniejszą osobą był Piotr Klimuk – jego dowódca w planowanej kosmicznej misji, wspaniały człowiek i przyjaciel. Warto zagłębić się we wspomnienia z tego okresu, bo jest w nich – bezpośrednio i między wierszami ukryta prawda o przyjaźni, wspólnej pracy, wspieraniu się i o tym, co w życiu jest ważne, ważniejsze i najważniejsze.

Mirosław w gwiezdny miasteczku mieszkał z rodziną – żoną i dwójkiem dzieci – starszym Mirosławem i maleńką Emilką. Nauka, treningi, praca, badania... Czytając te wspomnienia nabrałem jeszcze większego szacunku dla naszego przyszłego kosmonauty. Ten czas mogli przetrwać rzeczywiście tylko wyjątkowi ludzie. Obaj nasi kandydaci na kosmonautów są perfekcyjni – wybrano Mirosława Hermaszewskiego – chłopaka, który swój sen o lataniu śnił w Oleśnicy, Jeżowie, na Żarze, w Dęblinie i wielu innych miejscach ale również w pokojach hoteliku w Lisich Kątach tak jak tysią-



Przed odlotem na kosmodrom, rodzinny spacer po Gwiezdnym Miasteczku. Foto ze zbiorów M. Hermaszewskiego



ce dziewcząt i chłopców, którzy przez lata istnienia szkoły i aeroklubu przewijali się przez nasze lotnisko.

Lot w kosmos – marzenie ludzkości, które udało się zrealizować Mirosławowi 27 czerwca 1978 roku o godzinie 16.27. Jako 89 człowiek i pierwszy Polak rozpoczął kosmiczną przygodę. Po udanym starcie, naszych kosmonautów czekało połączenie ze stacją kosmiczną Salut-7, spotkanie z załogą Sojuza-29 – Władimirem Kowalonokiem i Aleksandrem Iwanczenkowem, praca badawcza i powrót na ziemię. Krótka chwila, która zostawiła na życiu Mirosława trwałe piętno – człowieka, który opuścił naszą planetę i powrócił. W eksperymenty badawcze zaangażowani byli polscy naukowcy, którzy zyskali niepowtarzalną możliwość przeprowadzenia badań w stanie nieważkości rękoma naszego kosmonauty. Po powrocie na Ziemię polski lotnik-kosmonauta dzieli się od wielu dziesięcioleci swoimi wrażeniami i przeżyciami z rodakami. Spotyka się z dziećmi, młodzieżą i dorosłymi przekazując im ułamek swojego kosmosu. Inspiruje, zachęca i pomaga uwierzyć, że warto marzyć i starać się marzenia realizować.

W książce „Ciężar Nieważkości” Mirosław Hermaszewski opisuje swoje życiowe i lotnicze losy w sposób czytelny i zwięzły. Są jednak wyjątki. Kiedy pisze o lataniu przekaz staje się głęboki. Opisy lotów są pełne emocji – tak może tylko opowiadać i pisać o lataniu tylko lotnik – prawdziwy lotnik.

Andrzej Ogonowski
(biografia w oparciu o książkę „Ciężar Nieważkości” Mirosława Hermaszewskiego)

Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie otwartej oraz Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe w klasie A

Osiem konkurencji, 150 tysięcy kilometrów czyli czterokrotne okrążenie kuli ziemskiej! Tak pokrótce można podsumować Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie Otwartej oraz Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe w klasie A. Tylko jeden dzień pozwolił zawodnikom na chwilę oddechu, z powodu nielotnej pogody.



Starosta Powiatu Grudziądzkiego Adam Olejnik z dyrektorką Aeroklubu Nadwiślańskiego Małgorzatą Naróć, otwiera 46 Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie otwartej

W obu klasach emocje było pod dostatkiem, miażdżące zwycięstwa, walka do ostatniej chwili, niskie doloty, szybkie przeskokki, taktyczne decyzje i ogrom sportowej rywalizacji. Pogoda i Kierownik Sportowy solidnie dali wszystkim w kość, ale w ten przyjemny sposób – wielką ilością intensywnego latania i ścigania się.

W OZS Klub A podium zajęli:

I Jakub Barszcz (Aeroklub Orląt)

II Łukasz Kornacki

(Aeroklub Ziemi Mazowieckiej)

III Artur Łończuk (Aeroklub Nadwiślański)

Pierwsza para na szybkich Mini Nimbusach pokazała piękną szkołę latania. Oby taka forma utrzymała się do czekających ich Mistrzostw



Na uroczystym otwarciu nie zabrakło przedstawicieli władz miejskich i gminnych – od prawej Michał Czepek, Beata Kulpińska-Gurbin, Szymon Gurbin, Elżbieta Olejnik, Anna Palczewska i Stefan Schleifer



Dzień otwarty na Mistrzostwach Polski – szybowce i samoloty z bliska



Dzień otwarty na Mistrzostwach Polski – można było się poczuć jak pilot Pirata



Dzień otwarty na Mistrzostwach Polski – bieg po lotnisku w Lisich Kątach

Świata! Walka o trzecie miejsce była zażarta, Artur w parze z zajmującą czwartą pozycję Kingą Tchorz (Aeroklub Nadwiślański) odparli ostry atak juniora Jakuba Kaczorowskiego (Aeroklub Włocławski), który uplasował się na piątym miejscu.

W Szybowcowych Mistrzostwach Polski Klasy Open niesamowitą klasę pokazali goście z Niemiec. Wygrali:

I Sebastian Huhmann (HAC Boberg), zwyciężając „o długość kadłuba”, czyli o siedem punktów na niemal siedem tysięcy

II Łukasz Wójcik (Aeroklub Włocławski)



Kinga Tchorz z Aeroklubu Nadwiślańskiego



Martin Przybysz z Aeroklubu Nadwiślańskiego



Artur Łończuk z Aeroklubu Nadwiślańskiego



Tomasz Hornik – Aeroklub Nadwiślański, wywalczył tytuł II wicemistrza Polski w klasie otwartej

III Jan Umlauf (HAC Boberg)

Mistrzem Polski został Łukasz Wójcik (Aeroklub Włocławski), broniąc już trzeci rok z rzędu tego tytułu, I Wicemistrzem Polski został Karol Staryszak (Aeroklub Nadwiślański), II Wicemistrzem Polski został Tomasz Hornik (Aeroklub Nadwiślański), trener szybowcowej kadry juniorów.

Poza wspaniałą sportową formą oczy cieszyły również widoki najnowocześniejszych na świecie szybowców takich jak JS3 czy AS33. Ciekawostką był również LAK 20.

Na zawodach spotkały się różne pokolenia zawodników, od debiutujących na Jantarach juniorów, z których najmłodszy miał 17 lat, przez najjaśniejsze gwiazdy tego sportu takie jak Sebastian Kawa, Łukasz Wójcik czy Karol Staryszak, po ogromnie doświadczonych mistrzów z Januszem Centką na czele. Widok młodych zawodników chcących zająć miejsce wyjadaczy cieszy, świadczy on o kontynuacji pięknych tradycji naszego sportu. Warto tu wspomnieć także o szczodrym geście gości zza Odry, którzy swoje nagrody przekazali juniorom. Może kiedyś spotkają ich na Mistrzostwach Świata?

O warunkach, jakimi pogoda uraczyła zawodników, najlepiej świadczyć będzie fakt, że poza pierwszym dniem, w klasie Klub zwycięzcy mieli

Grudziądzka ekipa w trakcie wspólnego krążenia w kominie. Foto Andrzej Ogonowski





Artur Łończuk z Aeroklubu Nadwiślańskiego wywalczył trzecie miejsce w klasie klub A



Karol Staryszak z Aeroklubu Nadwiślańskiego zdobył tytuł I wicemistrza w klasie otwartej



Tomasz Hornik z Aeroklubu Nadwiślańskiego zdobył tytuł II wicemistrza w klasie otwartej

codziennie powyżej 100 km/h, zdarzało się przelecenie 450 km Jantarami w 4 h, a w klasie Otwartej wynik rzędu 130 km/h nie był niczym szczególnym. Prędkość zawodów należy do Sebastiana Huhmanna, który przeleciał 328,5 km w 2 godziny i 14 minut. Tak, średnia 146 km/h to nie jest tylko domena Teksasu czy Australii! Oczywiście warunki nie wykorzystają się same – po pierwszym dniu kierownik sportowy Krzysztof Herczyński wgrzył się w tę mocną pogodę i wycisnął z niej, co tylko się da, układając dla zawodników trasy wymagające i satysfakcjonujące zarazem. Większość zawodników wracała na lotnisko o własnych siłach, ale mało kto mógł powiedzieć, że było lekko.

Podziękowania należą się również Zbyszkowi Mellerowi za nieustrudzoną pracę sędziego. Wyniki zawodów publikowane były na bieżąco, a ewentualne dylematy rozwiązywane błyskawicznie. Na słowa uznania zasługuje również ekipa pomocników i pilotów holówek – oraz dyrygent tego przedstawienia Bartosz Staszak.

Nowością – wprowadzoną przez dyrektora Aeroklubu Nadwiślańskiego Małgorzatę Naróć, którą wspierała niżej podpisana była próba pokazania piękna zawodów szybowcowych mieszkańcom Ziemi Grudziądzkiej. Dzień otwarcia zawodów był dniem otwartym dla kibiców. Rano odbył się bieg po lotnisku, w którym uczestniczył Wojt Gminy Grudziądz, a wieczorem Kino letnie na lotnisku! Na wielkim telebimie wyświetlano film Top Gun – lotniczy klasyk. Staraliśmy się przez posty na funpage opisywać na czym polegają zawody a w czasie zawodów na bieżąco informowaliśmy gdzie nasi zawodnicy lecą, gdzie można będzie zobaczyć szybowce. Udało się! Otrzymywaliśmy dużo informacji zwrotnych gdzie widziano szybowce. W następnych edycjach zawodów w Lisich Kątach będziemy ofertę dla kibiców poszerzać. Do współpracy zaprosiliśmy regionalne i ogólnopolskie media co zaowocowało ciekawymi reportażami i bieżącą informacją o przebiegu zawodów.



Organizatorzy i obsługa startu
w czasie zawodów

Efektowny dołot Andrzeja Ogonowskiego i Kingi Tchorz
z Aeroklubu Nadwiślańskiego. Foto Zbigniew Kościński



Piotr Góreczny z Aeroklubu Nadwiślańskiego



Szybko, sprawnie, profesjonalnie wysyłano zawodników
w powietrze

Artur Łończuk w trakcie przelotu – w dole Wisła. Foto Andrzej Ogonowski





Team Aeroklubu Nadwiślańskiego, łatwy do rozpoznania



Od lewej: Karol Staryszak i Sebastian Kawa – szybowcowi mistrzowie



Zwycięzcy RZS klub A, od lewej Łukasz Kornacki, Jakub Barszcz i Artur Łonczuk

W tym miejscu chcemy podziękować także Panu Staroście Adamowi Olejnikowi za wsparcie organizacji tej imprezy i przyznanie honorowego patronatu oraz Wójtowi Gmina Grudziądz Andrzejowi Rodziewiczowi za pomoc w organizacji Dnia Otwartego. Gościliśmy u nas także Senatora Ryszard Bobera, który chyba złapał bakcyła :) oraz władze miasta Grudziądz – Prezydenta Macieja Glamowskiego i Wiceprezydenta Szy-



Zwycięzcy SMPO, od lewej Karol Staryszak, Łukasz Wójcik i Tomasz Hornik



Zakończenie zawodów, w pierwszym rzędzie od lewej: Prezydent Grudziądza Maciej Glamowski, Prezes Fundacji Lotniczej Grudziądz Zbigniew Kościński oraz Wiceprezydent Grudziądza Szymon Gurbina i Sekretarz Gminy Anna Palczewska

mona Gurbina – cieszymy się, że byliście z nami.

Zawodnikom dziękujemy za liczne przybycie, bezpieczne latanie i piękną rywalizację.

**Zespół Prasowy Zawodów
(Zdjęcia Hajda Studio)**



DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

W kombinezonie pilota, po trawiastej murawie lotniska w Lisich Kątach idzie człowiek, w kierunku którego zostały skierowane obiektywy kamer i aparatów fotograficznych. Sylwetka i sposób poruszania się w niczym nie zdradzają, że ma już za sobą wędrówkę przez 80 lat niezwykłego życia. Zresztą Generał, choć ma swoje sentymenty, głęboko oddycha powietrzem, które jest tu i teraz, spoglądając przy tym z niesfornym dziecięcym zaciekawieniem w przyszłość. A najbliższą przyszłością jest podniebny spacer po trasie pierwszego samodzielnego lotu sprzed dokładnie 60 laty.

Punkt odbicia

Z perspektywy czasu i przestrzeni widać doskonale, że wszystko ułożyło się w logiczny ciąg zdarzeń. Już wiemy po co niespełna 20-letni Mirek, który dopiero co opanował technikę pilotażu szybowca, przyjechał do Grudziądza, żeby ujarzmić samolot z gwiazdowym silnikiem. Dziś wspomina, że tablica przyrządów wydawała mu się bardzo skomplikowana i zadawał sobie pytanie: „co ja robię w tej kabynie?” Ale ta kabina była tylko kolejnym potrzebnym etapem w drodze w przestrzeń kosmiczną.

Nawet trudno stwierdzić, czy 60 lat temu Mirek po tej samej murawie szedł w stronę przygotowanego CSS-13 bardziej żwawo niż obecny Mirosław, w którym – nota bene – Mirek chyba ciągle rozpycha się łokciami. Raczej można podejrzewać, że właściwą naturą tego człowieka nieprzerwanie jest pasja do nieprzyziemnego życia, więc skoro tylko można usiąść za sterami, skoro tylko po lewej i po prawej stronie kabiny można dostrzec skrzydła, to nie ma się co ociągać. Dziś, idąc w stronę samolotu, ścisnął w dłoni tę samą skórzaną pilotkę, którą zakładał w otwartej kabine starego dobrego dwupłatowca.

Niestety z powodu technicznych problemów na jubileusz nie doleciał do Grudziądza zabytkowy CSS-13. Zamiast niego przed hangarem stał gotowy do lotu Aviat A-1 Husky. Piękny górnopłat z dwuosobową kabiną, w której pasażer siedzi za pilotem. Może i dobrze, bo nie będzie to zwykłe odtworzenie tego, co już było, ale następny krok naprzód. Generał zyska kolejne doświadczenie, to będzie prawdziwie szkoleniowy lot nowym typem samolotu po trasie pięknych wspomnień.

Generał, trochę z sentymentu, trochę dla draki, założył sędziwe skórzane nakrycie głowy, dzięki któremu przed laty pęd powietrza nie tarmosił grzywki. Na miejscu pasażera siada doświadczony pilot i wychowanek Aeroklubu w Lisich Kątach Marek Tybura. Generał siada z przodu. Obaj lotnicy wymieniają przed lotem kilka koniecznych uwag. Kabina zamknięta. Wszyscy macha-



ją do obu pilotów i nie do końca wiadomo, czy bardziej przejęty jest Generał, że znowu będzie mógł pobaraszkować po grudziądzkim niebie, czy raczej siedzący za nim „młodzieniaszek”, którego kopnął taki zaszczyt.

Husky zakrzuszył się i... nic. Kolejna próba i tym razem silnik zagrał jak należy swoją terkończącą melodię. Większe obroty, krótkie kołowanie i ciągle obracające się koła są już w powietrzu. Kiedy 60 lat temu 20-letni Mirek patrzył, jak ta sama trawiasta nawierzchnia umyka mu pod skrzydłami, naprawdę nikt, również on sam nie przypuszczał, że to szkolenie jest po to, aby kiedyś sięgnąć Kosmosu.

Ojciec, to przecież lotnik!

Tymi słowy odpowiedziała swojemu tacie mysz



karcona przez rodzica za to, że zaszła w ciążę z nietoperzem – Mirosław Hermaszewski wypisuje kolejne żarty, jak z rękawa. Bardzo szybko zjednuje sobie rozmówców, bez względu na to, czy jest to kameralne spotkanie, czy wystąpienie przed dużym audytorium. Trzydniowe odwiedziny w Lisich Kątach były okazją do jednych i drugich. Poranna rozmowa przy kawie z senatorem Ryszardem Boberem, pogawędki w lotniczym gronie w przytulnym aeroklubowym biurze, wreszcie otwarte spotkanie przy dużej plenerowej scenie ustawionej nieopodal hangarów.

Generał Mirosław Hermaszewski ma za sobą



wiele takich wystąpień, ale w tych dniach dało się wyczuć obecność ducha nostalgii, radość powrotu do miejsca z czasów młodości i autentyczną chęć podzielenia się z ludźmi wspaniałą lotniczą przygodą, w jaką ułożyło się życie pierwszego polskiego kosmonauty.

Byłoby jednak wbrew jego naturze, gdyby Gen. Hermaszewski zredukował swoją opowieść do rzewnych wspomnień. Bynajmniej! Jego historia, okraszona mnóstwem anegdot, żartów, ale również głębokich refleksji, jak wówczas, gdy przywołane zostały rodzinne Lipniki – wieś na Wołyniu, po której nie zostało śladu – została zgrabnie wpleciona w historię lotnictwa i astronautyki. Naprawdę z zapartym tchem kilkaset zebranych osób słuchało, jak równoległe do życia małego chłopca, potem młodzieńca, a wreszcie oficera rozwijała się przygoda ludzkości z odwiecznym pragnieniem polecenia wyżej, dalej, szybciej, aż poza niebieską planetę. I wreszcie te dwa równoległe prowadzone wątki połączyły się 27 czerwca 1978 roku w momencie startu statku Sojuz 30. Lot w kosmos, 18 okrążeń Ziemi, przycumowanie do stacji Salut 6, zrealizowanie zaplanowanych



badań naukowych i wreszcie bezpieczny powrót oraz lądowanie Sojuza w kazachskim stepie.

W tę lotniczą i astronautyczną opowieść Generał Mirosław Hermaszewski przemycił również niezmiernie ciekawy wątek pasji, która daje energię i motywację do działania. Jednak nic nie dzieje się samo. Tej pasji trzeba wyjść naprzeciw. Trzeba nieustannie dokonywać wyborów. Trzeba chcieć iść do przodu. Trzeba być ciekawym życia i tego, co jest za kolejnym życiowym zakretem. Kiedy słucha się człowieka, który przez swoje marzenia został dosłownie wystrzelony w Kosmos, warto zastanowić się nad tymi radami.

Ten sam wątek powrócił podczas otwarcia przez Generała w grudniowym Muzeum wystawy poświęconej polskiemu kosmonaucie. Zebrane pamiątki i eksponaty nie dotyczyły tylko okresu przygotowań do astronautycznej podróży i samego lotu w Kosmos, ale również kariery lotniczej w siłach powietrznych. Nie zapominajmy, że Mirosław Hermaszewski był również pilotem odrzutowych myśliwców, zastępcą dowódcy 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Gdyni-Babich Dołach oraz dowódcą 11 Pułku Lotnictwa My-

śliwskiego OPK im. Osadników Dolnośląskich we Wrocławiu, a także piastował funkcję komendanta Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Każde z tych miejsc i każda z tych funkcji to wspomnienia, historie i anegdoty. Do każdego eksponatu Generał mógłby od ręki dodać fascynującą opowieść, dlatego spotkanie w Muzeum z jednej strony niemal nie miało końca, a z drugiej nikt nie miał zamiaru rozchodzić się do domów, stojąc twarzą w twarz z legendą.

Trzeba jednak wspomnieć o jeszcze jednym niezmiernie ważnym punkcie w obchodach 60. Rocznicy rozpoczęcia przez Mirosława Hermaszewskiego szkolenia lotniczego w Lisich Kątach. Otóż w sobotni wieczór w budynku Aeroklubu Nadwiślańskiego podczas uroczystej kolacji na cześć Mirosława Hermaszewskiego spotkali się najbliżsi przyjaciele Pana Generała, grudniowe środowisko lotnicze oraz zaproszeni goście. Zanim jak dotąd jedyny polski kosmonauta podzielił między zebranych wielki jubileuszowy tort doszło do przesympatycznego spotkania z uczestnikami Mistrzostw Polski Modeli Rakietowych. Oczywiście zwycięzcom nagrody wręczał sam Generał, który nie byłby sobą, gdyby





nie wplótł w to wszystko swoich anegdot z ukrytą w poczuciu humoru mądrością człowieka, który pięknie wędruje przez swoje życie. Życie, które, co sam bardzo lubi podkreślać jest dobre i udane również dzięki temu, że współdzieli je ze swoją cudowną żoną – Panią Emilią Hermaszewską.

Historia zatoczyła koło

Ten niezwykle jubileuszowy weekend zorganizowany został przez Fundację Lotniczy Grudziądz, Aeroklub Nadwiślański oraz Stowarzyszenie Obywatelski Grudziądz. Jednak za tymi organizacjami kryje się to, o czym tak często wspominał Generał – pasja ludzi. Kiedy prezes Lotniczego Grudziądza Zbyszek Kościński otrzymał dla Fundacji z rąk Mirosława Hermaszewskiego sędziwą skórzaną pilotkę, miał autentycznie łzy w oczach. Zresztą cały czas, jak z relikwią, chodził ze znaczkiem pocztowym, który Generał Hermaszewski podpisał mu pod koniec lat siedemdziesiątych i z dumą pokazywał ten skrawek papieru wszystkim napotkanym.



Monika Celmer (Dyrektor Aeroklubu Nadwiślańskiego) z synem Marcinem w czasie rozmowy z Mirosławem Hermaszewskim



Ale to właśnie Zbyszek logistycznie spinał wszystko w całość, dosłownie nie spał po nocach i to on martwił się czy przyjedzie replika Curtisa, czy Huski będzie dobrym zamiennikiem CSSa, czy nad głową przemawiającego Generała przeleci TS-8 Bies, wreszcie, czy wszyscy się najedzą w czasie kolacji. Z kolei Andrzej Ogonowski i Asia Biedermann byli naszą forpocztą u progu domu Generała i osobiście namówili go nie tylko do przyjazdu do Grudziądza, ale również pomagali przy wybraniu i zebraniu eksponatów do stworzenia wystawy w grudziądzkim muzeum. I, co trzeba podkreślić, Andrzej zwany „Ogonkiem” jeszcze podczas wizyty polskiego kosmonauty stwierdził: „Nie chcę was denerwować, zwłaszcza Zbyszka, ale mam świetny pomysł na kolejną dużą imprezę”... Ogoniek pomysły wyrzuca z rękawa tak samo, jak Generał Hermaszewski żarty! Do tego sztab ludzi z Aeroklubu, całe zastępy życzliwych dobrych duchów takich jak Ewa Niewiadomska-Roman, Beata Adwent, Beata Kulpińska-Gurbin oraz Andrzej Maciejewski, który całość dokumentował obiektywem swojego aparatu. Dzięki niemu, piękna historia, która zatoczyła koło, została zaklęta w kadrze.

Za finansowe oraz organizacyjne wsparcie dziękujemy Marszałkowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Prezydentowi Grudziądza, Muzeum im. ks. W. Łęgi w Grudziądzu, Lokalnej Grupie Działania Grudziądzki Spichlerz, Stowarzyszeniu Obywatelski Grudziądz, Aeroklubowi Nadwiślańskiemu, Firmie Krukowiak, Firmie Gyro-Tech, Aeroklubowi Elbląskiemu, Stowarzyszeniu Grupie Modelarskiej Valkyria, Stowarzyszeniu Twierdza Chełmno, Samodzielnej Grupie Rekonstrukcji Historycznej Toruń Podgórz, Kuchni Wysokich Lotów, Pani Ewie Niewiadomskiej-Roman, Pani Dorocie Zygałlewskiej, Pani Elżbiecie Słomskiej, Pani Beacie Adwent, Pani Hannie Gołuńskiej, Pani Zuzannie Skowron, Panu Jarosławowi Guttmannowi, Panu Andrzejowi Ogonowskiemu, Panu Remigiuszowi Gadaczowi, Panu Tomaszowi Krupnikowi, Panu Krzysztofowi Szucy, Panu Tomaszowi Hupie, Panu Sylwestrowi Bugajakowi, Panu Tomaszowi Guscie, Panu Dawidowi Schoenwaldowi, Pani Małgorzacie Buler oraz Panu Grzegorzowi Lewandowskiemu.

Szymon Gurbin

zdjęcia Fundacja Lotniczy Grudziądz

wydarzenia

wydarzenia

wydarzenia

wydarzenia

wydarzenia

wydarzenia

wydarzenia

wydarzenia

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ WYSTAWA W GRUDZIĄDZKIM MUZEUM



MIROSLAW HERMASZEWSKI

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

- 1961 -

MIROSLAW HERMASZEWSKI

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

- 1961 -

MIROSLAW HERMASZEWSKI

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

- 1961 -

MIROSLAW HERMASZEWSKI

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

- 1961 -

MIROSLAW HERMASZEWSKI

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

- 1961 -

MIROSLAW HERMASZEWSKI

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

- 1961 -

MIROSLAW HERMASZEWSKI

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

- 1961 -

MIROSLAW HERMASZEWSKI

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

- 1961 -

MIROSLAW HERMASZEWSKI

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

- 1961 -

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ



SAMOLOT MYŚLIWSKI MiG-17

[illegible]

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ



SAMOLOT MYŚLIWSKI MIG-21

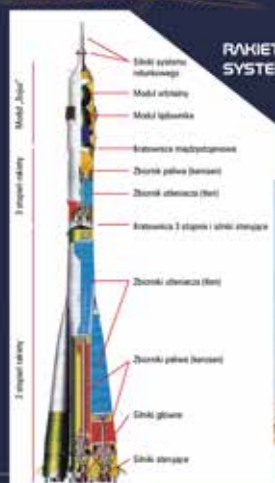
[illegible]

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ



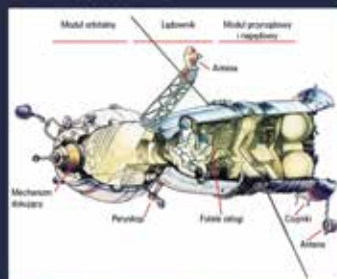
Program badań uruchomiono w 1967 r. z inicjatywy ZSRR, coż ZSRR do Interkosmosu należały kraje z grupy strefy wpływów, prowadzono badania z zakresu fizyki plazmy kosmicznej, aeronomii, geofizyki, heliofizyki, bioastronautyki i medycyny. W tej dziedzinie oraz przedsięwzięcia dotyczące łączności tych zadań używano m.in. rakiet sondowych i satelitów Ziemi (np. seria Kosmos i Interkosmos) (np. Węgiel, W 1978-85 w ramach programu 15 lotów międzynarodowych włączył, w tym m.in. lot Hermesa-2 kosmosu (wraz z K. Klimenko) w statku R. Uzbil Polski w programie Interkosmos obejmującym z zakresu fizyki kosmosu i heliofizyki, np. obserwowanie radiowego Słońca, obserwacje słonecznowoskiego, pomiar fal plazmowych w jonosferze i w otoczeniu komety Halleya (probiak Węgiel, jak już wyznaczyła oddziaływanie warunków lotu kosmicznego badania z zakresu technologii materiałowej i systemie łączności satelitarnej Interkosmos).

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

RAKIETA NOŚNA
SYSTEMU „SOJUZ”™

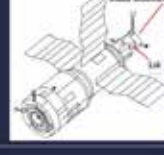
DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ

POJAZD „SOJUZ 30”



DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZECZ GRUDZIADZ

STACJA ORBITALNA „SALUT 6”



Masa stacji „SALUT 6” wynosi 18000 kg, a całość wraz z dwoma satelitami „SOJUZ” - 33300 kg. Zespół orbitalny wykonywał 16 okrążeń Ziemi w ciągu doby. W chwili startu „SOJUZ 30” stacja orbitalna znajdowała się na wysokości 352 km.

DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ



DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ



- 1979 -

**WIZYTA W GRUDZIĄDZU
I W AEROKLUBIE GRUDZIĄDZKIM
W LISICH KACACH**



DROGA W KOSMOS WIODŁA PRZEZ GRUDZIĄDZ



5050

GRUDZIADZKA GALA LOTNICZA



Jakub JANKOWIAK

Jakub JANKOWIAK to absolwent Wyższej Szkoły Środowiska w Bydgoszczy, Wydziału Lotnictwa i Kosmonautyki, kierunku Zarządzania Obsługą Naziemną Lotniska. Pilot samolotowy i szybowcowy z uprawnieniami instruktora instruktorów i do wykonywania akrobacji wyższej. 5-krotnie stawał na podium Krajowych Zawodów Szybowcowych. Zdobył 5 srebrnych i 3 brązowe medale Mistrzostw Polski, Puchar Polski, brał udział w wielu zawodach krajowych oraz międzynarodowych m.in. Mistrzostwach Europy i Świata w modelarstwie.

Kuba, kiedy zaczęła się Twoja przygoda z lataniem i czy w Twoja rodzina miała jakieś związki z lotnictwem?

Myślę, że miejsce mojego zamieszkania miało tu kluczową rolę. Mieszkam w kręgu lotniskowym, dlatego w zasadzie odkąd pamiętam miałem styczność ze statkami powietrznymi i tym samym latać chciałem od zawsze. Niewątpliwie przyczynił się do tego mój tato, z którym często jeździliśmy na lotnisko. Tradycji lotniczych w rodzinie nie mam żadnych. Tata był od zawsze pasjonatem tego sportu, dziadek budował bardzo duże latawce z tyczek bambusowych, które utrzymywały się na niebie nawet do kilku dni. Z opowieści zawsze słyszałem, że piloci latający w Lisich mieli mówić do dziadka: Panie Władku proszę obniżyć wysokość lotu, by nikt nie zahaczył. Tak czy siak zaczynałem od modelarstwa, w domu, na własną rękę – modele redukcyjne, swobodnie latające, jednak najbardziej ciągnęło mnie do samolotów zdalnie sterowanych. W końcu udało zapisać do modelarni na ul. Piskowej prowadzonej przez Aleksandra Laskowskiego i Andrzeja Szynakę. Miał to być pewnego rodzaju okres przejściowy by dobrać do 16 roku życia i by móc rozpocząć podstawowe szkolenie szybowcowe z możliwością lotu samodzielnego. Jak się okazało, modelarstwo zdalnie sterowane wciągnęło mnie bezgranicznie i jest to etap w moim życiu, który wciąż pozostaje otwarty...

Opowiedz nam proszę, jak doszedłeś do tego miejsca, w którym teraz jesteś?

Nigdy nie planowałem pracować w lotnictwie zawodowo. Zagadnienie to jest mocno powiązane z powyższym, ale może trochę chronologii. 1 września 1998 r. był początkiem profesjonalnego zajęcia się tematem modelarstwa gdzie dołączyłem do grupy instruktora Olka Laskowskiego. Najpierw egzaminy ze starannego wycinania, szlifowania, klejenia. Następnie etap budowy różnych latawców, modeli swobodnie latających



Przerwa w holach podstawówki szybowcowej

począwszy od projektu – pusta kartka na desce kreślarskiej, starty w lokalnych zawodach. Pierwszy szybowiec zdalnie sterowany oblatywałem pod naszą lisiokąką „Łysą górą” 14 lutego 2000 i tu zaczęła się prawdziwa zabawa...

W czerwcu 2003 rozpocząłem podstawowe szkolenie szybowcowe na Bocianie SP-3039 pod okiem instruktora Henia Markiewicza by w styczniu 2005 zaliczyć pozytywnie egzamin praktyczny na licencję szybowcowa z Andrzejem Ogonowskim. Ten rok to także początek podstawowego szkolenia samolotowego na samolocie Zlin 526F SP-EMS. Jako, że lubiłem zdrową rywalizację, ściganie się, to sezonie 2007 wystartowałem w pierwszych zawodach szybowcowych.

Lubię samoloty, kocham szybowce i dlatego postanowiłem się realizować właśnie w tej dziedzinie. Zabierając na loty znajomych zauważyłem u siebie duże pokłady spokoju, a przy tym ogromna frajdę z tego, że mogłem zarażać ich tym sportem. Kiedy zbliżał się koniec mojego latania, jako szybowcowy junior stwierdziłem,



Wrześniowe loty Jantarem 2B

że mogę czerpać satysfakcję z przekazywania swojej wiedzy, umiejętności i zdecydowałem się w roku 2012 zostać instruktorem szybowcowym. Obserwując wtedy panujące trendy na różnych lotniskach miałem przed rozpoczęciem szkolenia instruktorskiego konkretny plan na siebie, jako szkoleniowca, wiedziałem, co chcę zmienić w podejściu instruktora do ucznia, w działaniu ośrodka szkoleniowego, a także miałem wizję, w którą stronę Aeroklub Nadwiślański powinien pójść, jako Zatwierdzona Organizacja Szkolenia. Zawodowo z A.N. związałem się 9 lipca 2012 razem z Krzysiem „Jamajką” Herczyńskim, który został w klubie zatrudniony w maju. Zaangażowanie w pracę a przy tym pewne zawirowania w klubie sprawiły, że zostałem obdarzony mandatem zaufania przez ówczesny Zarząd i tym samym 1 kwietnia 2015 r. zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jako Kierownik Szkolenia HT (i jak widać nie było to Prima Aprilis). Oczywiście można by wymienić wiele, jak uprawa rzodkiewki czy handel złomem, ale wsparcie i pomoc finansowa moich rodziców miało tu ogromne znaczenie, za co serdecznie Im dziękuję!

Wróćmy na chwilę do modelarstwa. Jakie trzeba mieć predyspozycje, aby się tym zajmować i co w tej dziedzinie najbardziej Cię pociąga?

Na pewno cierpliwość, której mi zawsze brakowało – na szczęście w lotnictwie było trochę lepiej. Temat w mojej opinii stał się bardzo rozległy i ciężko w kilku słowach to streścić – na popularnych serwisach aukcyjnych możemy zakupić teraz różne modele statków powietrznych gotowe do lotu po wyjęciu z kartonu. Aktualnie bardzo popularne drony i wspomniane zestawy RTF (Ready To Fly) czynią danego zawodnika operatorem, a nie budowniczym – modelarzem, ale daje to spore oszczędności czasu, który możemy spożytkować na trening na lotnisku. Jak wspominałem ten etap jest nadal u mnie otwarty i wiadomo – duże dzieci, duże zabawki więc



Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów kl. Standard Jelenia Góra 2011

w przyszłości pojawi się model samolotu akrobacyjnego o rozpiętości skrzydeł i długości kadłuba 3,5 x 3,5 m z silnikiem o pojemności bliskiej 200 cm³ i mocy 20 koni mechanicznych.

Wielokrotnie stawałeś na podium zawodów szybowcowych, ale i modelarskich. Opowiedz nam proszę o swoich sukcesach.

Generalnie jestem skromną osobą, ale łatwiej będzie powiedzieć, że nie udało mi się stanąć na najwyższym stopniu Mistrzostw Polski:) – zawsze drobny detal, trochę mniej szczęścia i złoto poszło koło nosa. W modelarstwie aspiracji na Mistrzostwa Europy czy Świata nie było, bo na tamte czasy sprzęt był bardzo drogi, a jego żywotność dosyć krótka i dlatego czołówka była poza zasięgiem. Natomiast w szybownictwie praca zawodowa wykluczyła mnie na jakiś czas ze startów, a obserwując od kilku sezonów imprezy szybowcowe wcale nie myślę o powrocie...

Obecnie pracujesz, jako Kierownik Szkolenia (HT) Aeroklubu Nadwiślańskiego, co należy do Twoich obowiązków?

Głównie dbam o realizację założeń ośrodka szkoleniowego ATO, ale także, wraz z całym personelem, o bezpieczeństwo wszystkich wykonywanych lotów na naszym lotnisku. Pierwsze, to w naszej strukturze tak jest to pokładane, że osoby zainteresowane szkoleniem, czy to podstawowym czy podwyższaniem swoich uprawnień trafiają do mnie. To samo dotyczy się instruktorów szkolenia teoretycznego czy praktycznego,

którzy wykonują bądź chcą wykonywać loty w naszym ośrodku. Dwa, praca dzisiejszego HT przy tej skali operacji co u nas, jest pracą w du-



Loty motoszybowcem z tatą Tadeuszem w Jego urodziny





KTP Instruktorskie Mikołaja Makuli

żej części biurową – maile, telefony, spotkania. Bywa czasem tak, że cumulusy na niebie obserwuję dopiero jak wracam do domu. Łączy się z tym wiele tematów pobocznych, ponieważ jestem nie tylko pracownikiem, ale także członkiem klubu, w który mocno się angażuję.

Poza lotnictwem masz jeszcze wiele pasji – motocykle, żeglowność, jazda na nartach oraz jak słyszałam łowienie ryb. Kiedy znajdujesz na to czas? I którą z tych pasji ustawiłbyś, jako pierwszą po lotnictwie i dlaczego?

Ehhh... – czego to człowiek nie chciałby jeszcze robić tylko ten wspomniany czas... W zasadzie poza nartami, które zrodziły się właśnie dlatego, że większość urlopu przypada na zimowy okres i wynika to w moim przypadku bardziej z potrzeby aktywnego spędzenia czasu niż z pasji, aczkolwiek mega mi się temat podoba, to pozostałe zajawki są mocno związane z sezonem lotniczym. Mieszkam blisko jeziora, więc wędkowanie towarzyszyło mi od zawsze, jednak to zawody szybowcowe, a w zasadzie brak pogody w ich trakcie reaktywował temat amatorskiego połowu ryb tzw. „terroru leszczy”. Mam nadzieję na jesienne, weekendowe wypadki z wędkami w bagażniku. Z racji tego, że nie lubię robić czegoś połowicznie to byłem zmuszony zawęzić zainteresowania, dlatego mocno wszedłem w temat motocykli i praktycznie każde wolne chwile, które dzielę z rodziną, poświęcam na ten sport. Dzięki m.in. mobilności, jaką daje mi



Po lotach czas na coś konkretnego:)

motocykl realizuję kolejne dziecięce marzenie, jakim jest rolnictwo, a konkretnie oglądanie maszyn rolniczych w pracy. Idąc dalej uwielbiam jeździć na Mazury, pokonywać tamtejsze bezdroża i wtedy czuję, że nic w życiu nie muszę, a co najwyżej mogę więc kilka lat wstecz zapisałem się na obóz żeglarski, co było jedną z ciekawszych przygód. Aktualnie jachtowe hobby pozostaje w zawieszeniu, ale na pewno do tego wrócę...

Jak widzisz siebie za 10 lat?

Ciekawe pytanie – generalnie poza (dosłownie) chwilowym epizodem, gdzie myślałem o lataniu w liniach lotniczych chciałbym dalej realizować się w pracy, jako HT. Nie lubię łapać wiele srok za ogon, dlatego chcę dążyć do ciągłej optymalizacji aktualnych obszarów, jakimi się zajmujemy, oczywiście uwzględniając to, co dzieje się na rynku i jakie są jego potrzeby. Systematycznie się rozwijamy jako ośrodek szkolenia dodając nowe do tych już prowadzonych. Oczywiście w sezonie przychodzą gorsze chwile czy nastroje, związane najczęściej z brakiem czasu na odpoczynek (ten psychiczny) czy regenerację (tzw. „brak nerwów”), gdzie człowiek tego mocno potrzebuje, ale mam pomysł na zmiany i funkcjonowanie ośrodka w perspektywie najbliższych lat, więc będę ciągnąć to dalej. W lotnictwie bywa różnie, dlatego mam też plan B...

Jaki jest Jakub Jankowiak prywatnie?

Mimo, że umiem pracować w grupie to prywatnie zdecydowanie jestem indywidualistą. Wiele rzeczy totalnie mnie nie interesuje, a bez niektórych nie wyobrażam sobie codzienności. Mam wiele skrajnych cech, co czyni mnie myślę ciekawą osobowością, dlatego ten temat pozostawiam bez szerszego komentarza – ciekawskich zapraszam do Lisich Kątów albowiem czasem istnieje Kubutek „po pracy”.

Rozmawiała:

Agnieszka Gibalska-Dembek
(fotografie ze zbiorów Jakuba Jankowiaka)



**Obiektywem
Waldka Wingralka
widziane**





Mirosław HERMASZEWSKI

Hanna Gołuńska: Panie Generale, w swojej książce „Ciężar nieważkości” opisał pan pierwsze kroki w modelarstwie lotniczym i zafascynowanie lataniem. Co spowodowało, że pojawiło się marzenie o lataniu?

Mirosław Hermaszewski: W głowie małego chłopca, pojawiają się różne myśli. Mój starszy brat – kiedy poszedłem do pierwszej klasy – uczył się już w Szkole Oficerskiej w Dęblinie i był dla mnie wielkim autorytetem. Również dlatego, że nie miałem ojca, który zginął w Wołyniu. Modelarstwo wtedy bardzo mnie interesowało. Byłem mizernej postury i moje środowisko, moi koledzy lubili zażartować ze mnie: „Ty to się na lotnika nie nadajesz”, „to nie dla ciebie”. Poszedłem więc bardziej w kierunku techniki, myślałem: „Jak nie zostanę pilotem, to zostanę inżynierem”. Do dzisiejszego dnia mam zeszyty szkolne, gdzie na ostatniej stronie narysowane były przeze mnie samoloty. To była wielka fascynacja. Pamiętam, gdy raz, będąc u brata w Warszawie, kupił mi zestaw do składania szybowca „Żak”. Gdy przyjechałem do Wołowa, zmontowałem ten szybowiec. Nie wystarczyło go tylko zmontować, trzeba było potem pokryć bibułką i pomalować cellonem, aby miał odpowiednią wytrzymałość i strukturę. Zebrała się wówczas cała plejada moich widzów. Ja byłem reżyserem, a aktorami modele – ten złożony model szybowca i latawce. Jak koledzy zobaczyli, że naprawdę latają – byłem bardzo zadowolony. Ciekawscy podchodzili bliżej i jeden z kolegów chcąc przeskoczyć przez skrzydło tego mojego szybowca, zaczepił nogą i go połamał. I jaka była moja reakcja? Ja się po prostu rozplakałem.

HG: Ile Pan miał wtedy lat?

MH: Byłem w szóstej klasie, więc miałem około dwunastu lat. Żeby w tamtych latach zrobić model, nie było tak prosto jak dziś. Teraz idziesz do sklepu, kupujesz gotowy zestaw, sklejasz, masz farby, wszystko opisane, cały komplet. Wtedy wyglądało to inaczej. Trzeba było przygotować drewno na model. Wiedziałem, że najlepsza jest olcha, albo lipa. Musiałem pójść do parku, ściąć gałąź w tajemnicy, pociąć ją, schować na strychu na zimę – ona się sezonowała, a ja w tym czasie robiłem sobie studia historyczno-techniczne. Jaki samolot? Pierwszy model redukcyjny jaki zrobiłem, to Mig-15. Na wiosnę, pod pachą z tym konarem, poszedłem do stolarza, który przecinał mi ten konar na deseczki, na listewki. Te listewki trzeba było jeszcze potem wyszlifować papierem, obrobić. W domu, w którym mieszkaliśmy, na poddaszu urządziłem modelarnię. Proszę sobie wyobrazić, że spędzałem



tam całe godziny, całe dni i chyba pół wakacji. Nawet moja mama się denerwowała, wołała: „Chodź na obiad!” Założyłem tam system łączności, zrobiłem coś w rodzaju telefonu na korbkę. Na dole było dynamo i jak moja mama pokręciła, to u mnie odzywał się dzwonek i wtedy wiedziałem, że niezwłocznie trzeba iść na dół. Robiłem całą flotę powietrzną no i dobrze mi to wychodziło. Trzeba było się nauczyć obrabiać drewno, umieć to skleić. Był jedyny rodzaj kleju, który się do tego nadawał i strasznie brzydko pachniał. Aż mnie z domu chcieli wyrzucić! No ale jak by mogli! Przecież to była moja pasja. Ten klej się podgrzewało, zapach się roznosił... ale to był jedyny preparat, który dobrze kleił.

HG: Czy ta pasja do modelarstwa miała być wstępem do Pana marzeń o lataniu, czy chciał Pan wtedy skupić się tylko na modelarstwie?

MH: Już wtedy interesowałem się mocno lotnictwem. Potrafiłem rozpoznać samolot po dźwięku i wiedziałem co leci, jaki typ samolotu. Szybowce nie były wtedy takie jak dzisiaj – plastikowe, tylko były to konstrukcje drewniane, pokryte płótnem. Na tle nieba, jak szybowiec przelatywał, wyglądał jak obrana rybka, było widać pod światło cały szkielet. To strasznie pobudzało wyobraźnię młodego człowieka. Bo przecież, tam siedzi człowiek! Boże, jakbym ja chciał też tam być! A on krążył sobie, krążył... W miejscowości z której jestem, był szybowcowy punkt zwrotny, często tam przelatywał samolot CSS-13 i robił parę kręgów nad miastem. Jak tylko go słyszałem, zaraz wyskakiwałem przez okno na

parterze, biegłem na pola, przy Szkole nr 2, gdzie lądował. Dziwne to było, bo ten samolot hamulców nie miał, a poletko nieduże, miało około 250 metrów. Jak wyłączył silnik, podchodziliśmy i było czuć najpierw zapach – benzyny lotniczej, oleju. Jak dziś pamiętam dźwięk chłodzenia cylindrów, takie jakby uderzenia. Wysiadali pilot – w kurtce, w hełmofonie, okularach, cały ogorzały. Patrzyłem jak na świętka w kaplicy. To było coś! Chciałem być taki jak on. Chciałem być pilotem. Ale gdzie ja! Ja nie potrafię...

HG: Czy miał Pan swój pomysł, żeby jednak realizować to marzenie o lataniu, czy brat jakoś Pana zainspirował?

MH: Brata widziałem raz na rok. Bardzo dużo czytałem, prenumerowałem najpierw „Skrzydła i Motor” a potem „Skrzydlatą Polskę”.

HG: Jednym z etapów Pana szkolenia lotniczego było szkolenie LPW 2 w Aeroklubie Grudziądzkim, w Lisich Kątach. Jak wtedy wyglądało i funkcjonowało to lotnisko?

MH: Kiedy tam przyjechałem w 1961 roku, do Lisich Kątów, byłem już „wytrawnym” pilotem! Miałem już za sobą szkolenie szybowcowe w Oleśnicy i wyczynowe w Jeżowie Sudeckim. Tam przeżyłem swoje pierwsze doświadczenie lotnicze, które mnie bardzo nauczyło pokory.

HG: Co takiego się wydarzyło?

MH: Latałem na żaglu. Już chyba bardzo długo, ale nadciągały chmury burzowe, zmieniała się pogoda. Z lotniska zaczęli wystrzeliwać rakiety, żeby wracać, bo nie było radia, ale ja postanowiłem, że jeszcze trochę! Jeszcze zrobię pełną godzinę, jeszcze jeden przelot! I oczywiście wichura mnie dopadła i rzuciła mną w górę, w dół, na zawietrzną. Prawie uderzyłem w drzewka. Zaczął padać strasznie silny deszcz, prawie nic nie widziałem do przodu. Widzę że ta ziemia ucieka. Prędkość 110, a ja stoję w miejscu! W końcu udało mi się ten grzbiet przekroczyć. To lądowisko gdzieś tam widzę, ale miałem wątpliwości, czy dojdę do niego, może się uda! Lecę, próbuję dolecieć i w pewnym momencie znów jakiś wir powietrzny rzucił moim szybowcem i tylko zdążyłem odsunąć okienko, żeby cokolwiek widzieć i widzę, że jakieś drzewa są pode mną. I zaraz jakieś poletko. Zrobiłem ślizg, lewa lotka, prawa noga i... wyrównałem na paru metrach, trzepnąłem kołem i po pięciu metrach się zatrzymałem. Deszcz jak tłukł wabinę, to mnie to uspokajało. Czekałem na pomoc. Przybiegli koledzy i jak mówili mi później, mieli polecenie „Wyjąć go, tylko ostrożnie, ze szczątków szybowca”. No ale przybiegł z nimi inny instruktor (Moim instruktorem była pani Lidia Pazio). Oczywiście dostałem komendę „Do ogona!” I tak niosłem ten mój lotniczy

krzyż. Ponad 300 metrów, oni pchali a ja dzierżyłem ten ogon w górze. Wtedy zauważyłem, że sukces i nieszczęście bardzo blisko siebie występują, szczególnie jest to widoczne w lotnictwie.

HG: Wracając do Pana szkolenia w Lisich Kątach, jakie były Pana pierwsze wrażenia?

MH: Urzekło mnie to lotnisko swoją wielkością, atmosferą miało niesamowitą... Naprzeciw hangarów, ze strony północnej było niewielkie wzgórze, blisko podejścia. Całkiem spora górką.

HG: Czy Lisie Kąty były wtedy popularne wśród lotników?

MH: Dużo czytałem o Lisich Kątach w „Skrzydlatej Polsce”, lotnisko było popularne w środowisku. Jak tam przyjechałem, wszystko było dla mnie ciekawe, wszystko fajne! Ten internat! Byliśmy w pokoju na pierwszym piętrze, było nas tam kilkunastu adeptów lotnictwa. I to mnie wprowadzało w całkowicie inny świat. Wtedy było tak zwane LPW – lotnicze przysposobienie wojskowe. Mieliśmy oficera, opiekuna, czasami nam musztrę urządził, gdy byliśmy niegrzeczni. Oczywiście był też oficer polityczny, to były takie czasy, inny świat.

HG: Który element szkolenia lotniczego był dla Pana najprzyjemniejszy?

MH: Kiedy zrobiłem na Czapli kurs podstawowy i stałem się lotnikiem.

HG: Pamięta Pan swój pierwszy lot szybowcem?

MH: Tak, robiłem ten lot 11 lipca 1960 roku. Z instruktorem, za wyciągarką. Jak zamknę oczy, to słyszę jak się ta lina napręża, furczy. Jak ruszyliśmy. Taki świst! A potem cisza. To naprawdę było wielkie przeżycie. Lot trwał od 6:26 do 6:29 rano. I te trzy minuty zdecydowały, kim ja będę w życiu. Instruktor był niezadowolony, daleko przyziemiłem, myślał, że się rozbijemy. Ale tamto lotnisko było długie, 3 tysiące metrów.

HG: Czyli jednak szybowce?

MH: Tak. Szybowce. To wprowadzanie do korkociągu, gdy świat wirował! Szybowiec leciał przez chwilę prosto do ziemi. Potem wyprowadzenie z nurkowania. Te przeciążenia! Przecież to było fascynujące. Mnie szczególnie fascynował pilotaż bez widoczności. W szybowcu był przechyłomierz i kulka, ale nie było baterijki. Kupiłem więc baterijkę i latając patrzyłem na te przyrządy – jak to działa. Kiedyś kręciłem się w kominie nad lotniskiem, a nade mną chmura. No to ja cyk, do góry, w chmurę. I ten przyrząd przemówił do mnie, zgraliśmy się. W pewnym momencie wychodzę z chmury, słyszę huk taki narastający, patrzę a tam IŁ-14 (latały takie wtedy w PLL LOT), taki czternastonowy samolot pasażerski pana Mirka omija. Wylądowałem. Chłopcy mówią:

„Pan Walenty Hardt, szef wyszkolenia, czeka na Ciebie”. Przyszedłem do niego, żeby się kajać. To był cudowny człowiek, spokojny, taki dobry tata. Wy tłumaczył mi na czym to polega. Ja stałem, czułem wstyd. On mówi: „Egzamin z przepisów lotniczych i trzy dni zawieszenia w lotach. Pójdiesz do hangaru, do pana Franka, on ci tam robotę znajdzie.” Poszedłem więc. W hangarze stała w kącie Mucha, na której nikt nie chciał latać, bo brudna, zaniedbana, ptaszki ją opaskudziły niesamowicie. Pan Franek wyciągnął ten szybowiec i mówi: „Mirek, umyj go i doprowadź do porządku. Będzie twój.” Pucowałem przez te 3 dni. Kadłub był aż szary. Kupiłem więc pastę do zębów i pastą go wyszorowałem. Boże drogi! To nie był doskonały szybowiec, doskonałość miał może 28, ale był mój! Czułem satysfakcję.

Kontynuowaliśmy potem loty szybowcowe a potem rozpoczęliśmy przygotowanie do LPW-2. To było niesamowite. Szkolili nas instruktorzy wojskowi. Szefem eskadry był pułkownik Adamczuk. Spokojny, dobry człowiek.

Zaczęliśmy zajęcia z teorii – Instrukcja obsługi samolotu, budowa, eksploatacja, aerodynamika, nawigacja. Całkowicie nowe elementy po szkoleniu szybowcowym. Po teorii zaczęliśmy praktyki. Przyprawdzili samoloty, było ich 12, były kotwiczone przed hangarem w Lisich Kątach, ale jak już rozpoczęliśmy szkolenie, odbywało się ono na lotnisku w Grudziądzu. Codziennie rano przeganialiśmy te samoloty z Lisich Kątów – to znaczy instruktorzy lecieli nimi na grudziądzkie lotnisko. Czuliśmy się już lotnikami. Wozili nas samochodem ciężarowym, z plandeką, pchaliśmy się do przodu. Nikt z przechodniów nie zwracał na nas uwagi ale nam się wydawało, że wszyscy na nas patrzą!

HG: Jakie uczucie towarzyszyło Panu, gdy po raz pierwszy poleciał Pan już samolotem, samodzielnie, bez instruktora? Czy pamięta Pan ten dzień?

MH: Najpierw musiałem przejść cały program szkolenia. Potem był lot egzaminacyjny. Taka była procedura. Przygotowanie do lotu, omówienie planu lotu, formułka, że zgłaszam gotowość do lotu, rozumiem zadanie i tak dalej. Wsiadłem do samolotu. Instruktor patrzył jak to robię, jak się zapinam. Nie było interkomu pokładowego, tylko była rurka poprowadzona przez hełmofon i taki jakby lejek na końcu, przez który mogłem słyszeć polecenia instruktora. To była jednostronna komunikacja, instruktor mnie nie słyszał. Wystartowaliśmy. Nabraliśmy wysokości. Jeden zakręt, drugi, kolejny. I w pewnym momencie: ciach! Obroty spadły. Instruktor mówi: „Masz awarię silnika. Łądujemy.” Włosy mi się zjeżyły, ale chyba dobrze to zrobiłem. Zobaczyłem niewielkie poletko, chyba szkółki leśnej,

szybko wszedłem w ślizg żeby wytracić wysokość, wyrównałem i już miałem zamiar dotknąć kołami ziemię ale wtedy instruktor zwiększył obroty i mówi: „Dziękuję. Możesz lecieć!”

Były dwa starty, lewy i prawy. I z tego lewego startu też szykowali kolegę. Silnik trzeba było uruchomić ręcznie. Czyli zakręcić śmigłem. Ostrożnie, żeby nie ucięło ręki. Najpierw wystartowałem ja, a po chwili kolega, z drugiego startu. Zrobiłem ten krąg przepisowy, potem drugi. Wyładowałem dość dobrze, samolot delikatnie podskoczył na nierówności. Po kręgach melduję wykonanie zadania szefowi eskadry, Adamczukowi. On do mnie mówi: „Mirek, gratuluję ci”. Tak jakoś dziwnie powiedział: „Już drugie piskłę wyleciało mi z gniazda”. Później po latach się dowiedziałem, że wcześniej szkolił również mojego brata.

No i cóż... Ten pierwszy samodzielny start to było niezapomniane przeżycie. Dodajesz obroty, zdejmujesz obroty, słyszysz jak pracują zawory. Trochę dymu wpada do kabiny. I po prostu zwiększasz przed startem obroty i samolot jedzie sam! Boże kochany, jakie to uczucie. Wznoszę się w powietrze! Lecę! Pamiętam jak się latało nad cegielnią w Mełnie, jak schodziło się tam niżej, żeby pomachać ludziom na dole, bo zawsze wychodzili jak słyszeli samolot. Można się było poczuć jak najprawdziwszy dzielny pilot.

HG: A jak się Panu latało nad Grudziądzem?

MH: Bardzo dobrze poznałem Grudziądz z góry, z powietrza. Do dzisiaj pamiętam piękną gwiazdę pięcioramienną, Cytadeli nad Wisłą, Spichlerze nad Wisłą. I jak mieliśmy czasami wolną niedzielę, to jeździłem w tamto miejsce. Mam nawet zdjęcie z kolegami na tle tych spichlerzy.

To było miasto inne od tego, w którym ja się wychowałem. U mnie nie było rzeki. Nie było tyłu historycznych miejsc i obiektów. Dlatego też Grudziądz zapadł głęboko w mojej pamięci i wspominam go sympatycznie.

HG: Czy wtedy też były tak rygorystyczne przepisy co do utrzymania odpowiedniej wysokości lotu nad miastem, i nie można było latać zbyt nisko nad zabudowaniami?

MH: Nie było tak, wtedy niebo było nasze. Można było latać bardziej swobodnie. Oczywiście w granicach zdrowego rozsądku.

HG: Czy wszyscy koledzy ukończyli kurs pilotażu razem z Panem?

MH: Nie wszyscy. Sporo osób wykruszyło się już w Oleśnicy. W Lisich Kątach tylko kilku kolegów. Ale w Oleśnicy wtedy wydarzył się wypadek. Jak było ćwiczenie zrzućcia meldunku do celu, czyli do koła, podczas jednej próby za ciasno zrobił ktoś zakręt, samolot wpadł w korkociąg. Dwie osoby zginęły. Tego dnia 5 osób zrezygnowało



z dalszego kursu. To działa na psychikę.

HG: Czy podczas pobytu w Lisich Kątach i całego szkolenia tam, miał Pan jakieś niebezpieczne sytuacje? Niekoniecznie podczas lotu, ale może na ziemi, przy samolocie?

MH: Był taki moment, że zablokował mi się drążek w szybowcu Mucha. Nie mogłem nim w ogóle ruszyć. Jak się później okazało, siedzenie w locie przesunęło się i zaklinowało. Byłem tak zdesperowany, że złamałem uchwyty siedzenia i odblokowałem drążek.

HG: Panie Generale, rozmawialiśmy o lataniu, o szkoleniu lotniczym. A jak zaczęło się Pana zainteresowanie kosmosem i astronomią?

MH: Najpierw była astronomia – w szkole, w dziesiątej klasie. Do dzisiaj przechowuję podręcznik, z moimi bardzo ciekawymi notatkami. Śledziłem starty wszystkich sputników, opisywałem ich parametry. Potem zaczęły się loty żaglowe, które również z zapalem śledziłem. A na końcu w tych moich zapiskach zadałem sobie pytanie, a kiedy to będzie Polak? Chyba nigdy...

Kiedy robiłem pierwsze loty na szybowcach, właśnie wtedy poleciał Gagarin. Pojawiło się u mnie kosmiczne marzenie, że chciałbym kiedyś zobaczyć na żywo kosmonautę. Może udałoby mu się rękę ucisnąć. A może nawet mógłbym zadać mu pytanie. To było moje marzenie, które wyrosło z mojego zamiłowania do szybowców i do lotnictwa.

HG: Czy latając potem już na myśliwcach, czuł się Pan bliżej spełnienia marzenia o kosmosie?

MH: Skądże. Wtedy nic nie wskazywało, że mógłbym odbyć lot w kosmos. Ale interesowało mnie to bardzo. Śledziłem wtedy wszystkie loty kosmiczne, robiłem zapiski, analizowałem. Czytałem sporo artykułów na ten temat. Między innymi w ten sposób uczyłem się o Gwiezdnym Miasteczku. Ludzie się dziwili, skąd mam taką wiedzę, a mnie to po prostu interesowało.

HG: Dziękuję za rozmowę.

**Rozmawiała:
Hanna Gołuńska**

Grudziądzki Klub Balonowy zorganizował pierwszy w jego historii kurs teoretyczny do licencji pilota balonowego

Zajęcia odbywały się w 4 weekendy października i listopada.

Zależało nam na tym, żeby uczestnicy zajęć otrzymali najlepszą wiedzę, bezpośrednio na sali wykładowej – bez internetowych prezentacji i wykładów online. Założono, że ten pierwszy kontakt z nową dziedziną musi dać odpowiednią dawkę informacji, niezbędnych przed szkoleniem praktycznym. Jest to dużo droższa metoda – musieliśmy ponieść dodatkowe koszty, ale pozytywny efekt został osiągnięty. 30 kandydatów słuchało ciekawych i profesjonalnych wykładów z przedmiotów niezbędnych do nauki latania. Cieszy nas to, że nasz kurs zaszczycili znani i cenieni w baloniarstwie wykładowcy oraz że udało



nam się namówić do prowadzenia wykładów młodych, zdolnych pilotów z innych rodzajów lotnictwa, którzy z ogromną rze-

telnością podeszli do swojej roli. Mamy nadzieję, iż zdobyta wiedza teoretyczna, zostanie szybko wykorzystana w szkoleniu praktycznym. Życzymy bezpiecznych, ciekawych lotów i spełnienia lotniczych marzeń.

Zarząd GKB

O naszym kursie pisano:

Fantastyczna i profesjonalna organizacja szkolenia na uprawnienia BPL. Wykładowcy najwyższych lotów, z przyjemnością mogłem uczestniczyć na wszystkich zajęciach i poznać specjalistów z różnych dziedzin baloniarstwa. Słowni i godni zaufania ludzie, polecam! (Ł.K)

Na kilku kursach teoretycznych byłem słuchaczem, na kilku wykładowcą a kilka przyszło mi zorganizować. Ten w GKB śmiało mogę zaliczyć do najlepszych! Wielkie brawo za jakość! (M.M.)



Jan MICHALSKI nestor grudziądzkiego i polskiego modelarstwa lotniczego

Jan Michalski urodził się 28.12.1913 roku w Lünen (Niemcy).

Lotnictwo pociągało go od najmłodszych lat. Wiele wolnego czasu spędzał na grudziądzkim lotnisku, obserwując starty i lądowania samolotów wyższej szkoły pilotów, później lotniczej szkoły bombardowania i strzelania. Pod koniec lat 20-tych zaczęło się w Polsce rozwijać modelarstwo lotnicze. To wówczas z kilkoma kolegami, między innymi z Czesławem Szachnitowskim buduje pierwsze modele latające w oparciu o plany zamieszczane w czasopiśmie lotniczych i materiałach publikowanych przez L.O.P.P. Liga Obrony Przeciwpowietrznej i Przeciwgazowej była organizacją zrzeszającą szerokie masy społeczeństwa. Ze składek członkowskich finansowano budowę samolotów, prowadzono modelarnię, szkolono instruktorów, wydawano czasopisma. W Grudziądzu najbardziej aktywną była L.O.P.P. pracowników Kolei Państwowych. W 1931 r. na grudziądzkim lotnisku po pokazach lotniczych odbył się konkurs modeli latających. Modele podzielono na cztery grupy: kadłubowe, belkowe, rekordowe i dowolne. Jan Michalski zajął I miejsce w kategorii modeli rekordowych. We wrześniu 1931 r. uczestniczy w wojewódzkim konkursie modeli latających rozegranych w hali balonowej w Toruniu. W zawodach uczestniczyło 22 zawodników prezentujących w konkursie 30 modeli. Tu również Jan Michalski zdobywa II nagrodę za start w kategorii modeli rekordowych. Legitymując się dobrymi wynikami w/w zawodach zostaje zakwalifikowany do imprezy ogólnopolskiej, która odbywa się również we wrześniu 1931 r. w Warszawie na lotnisku mokotowskim. Zajął odległe miejsce, ale po raz pierwszy miał możliwość zobaczenia jakie modele budują najlepsi modelarze wiodących ośrodków w kraju, jak również poznał nowe materiały i technologie i konstrukcje. Jako członek L.O.P.P. współpracował z kierownikiem grudziądzkiego oddziału w organizowaniu modelarni w szkołach na terenie Grudziądza. Jako instruktor prowadził modelarnię w Szkole Powszechnej im. Marcinkowskiego (obecnie II LO). Modelarnia była finansowana przez L.O.P.P. – Oddział PKP Toruń. W 1936 roku jako wyróżniający się modelarz i znawca problematyki lotniczej objął stanowisko inspektora modelarstwa w pomorskim okręgu L.O.P.P. bierze czynny udział w imprezach modelarskich jako zawodnik (w grupie instruktorów), a także jako sędzia.

1933 r.

- Wojewódzkie zawody w Toruniu



Jan Michalski, takim jeszcze pamięta go wiele osób. Foto ze zbiorów autora

1933 r.

- IV Ogólnopolskie zawody – Kraków z udziałem 37 zawodników i 71 modeli

1934 r.

- V Ogólnopolskie zawody – Poznań – Jan Michalski II miejsce

1935 r.

- VI Ogólnopolskie zawody we Lwowie – uczeń Jana Michalskiego, Tadeusz Blank zajmuje II miejsce w kategorii modeli rekordowych. Otrzymuje nagrodę w kwocie 200 złotych

1936 r.

- VII Ogólnopolskie zawody w Brześciu nad Bugiem z udziałem 270 modeli. Grudziądzcy modelarze odnoszą największy sukces zdobywając:

Jan Michalski II miejsce (w grupie instruktorów) za największą odległość – 925 metrów

Florian Michalski (młodszy brat Jana) w grupie juniorów 3 nagrody za I miejsce i jedną za III, oraz Henryk Wojtowicz jedną za III

1937 r.

- VIII Ogólnopolskie zawody w Kielcach – Maślowie

1938 r.

- IV Ogólnopolskie zawody w Stanisławowie

1938 r.

– Wojewódzkie zawody modeli latających – Jan Michalski startuje w wolnej konkurencji modeli redukcyjnych z napędem gumowym

1938 r.

– Jan Michalski z grupą juniorów uczestniczy w wojewódzkich zawodach modeli latających L.O.P.P. w Inowrocławiu

1938 r.

– Ogólnopolskie zawody w konkurencji szybowców zboczowych w Fordonie, instruktor Jan Michalski zajmuje IV miejsce, junior Władysław Czachorowski natomiast w zawodach w Boczowie zajmuje I miejsce

1939 r.

– podczas zawodów modeli na zboczach w Bodzowie i Świdniku podopieczni Jana Michalskiego zajęli IV i V miejsce

W latach 1936 - 1939 Jan Michalski znacznie ograniczał swój udział w zawodach jako uczestnik. Poświęcając czas na przygotowanie do startów juniorów swojej grupy, jak również opiekował się reprezentacjami swojego regionu L.O.P.P. na imprezach ogólnopolskich.

Równolegle z działalnością modelarską interesował się szybownictwem. W 1934 r. wraz z bratem Florianem wstąpił do koła szybowcowego. Szkolenie na zboczach Księżych Gór (szybowisko Tuszewo) ukończył w 1935 r. W 1937 r. szkolił się na szybowisku w Sokolej Górze koło Krzemieńca na jednym kursie z Jadwigą Piłsudską, córką marszałka.

Wybuch II wojny światowej przerwał twórczą działalność modelarską Jana Michalskiego. W czasie okupacji pracował w fabryce maszyn rolniczych w Grudziądzu, później wywieziony na roboty przymusowe do Niemiec, przez kilka lat pracował w fabryce kabli w miejscowości Karlsruhe. W 1944 r. przedostał się przez Francję do

II korpusu W.P. na zachodzie i brał udział jako fotoreporter-korespondent wojenny dokumentujący walki pod Monte Casino.

Tuż po zakończeniu działań wojennych powrócił do Grudziądza. W maju 1946 r. powstaje Aeroklub Grudziądzki, a modelarstwo



Jan Michalski – rok 1936. Foto ze zbiorów autora



Grudziądz 1937 r., ul. Bracka, schody szkoły im. Marcinkowskiego, jedna z pierwszych modelarni w mieście, utrzymywana z funduszy kolejowych. Zdjęcie wykonał Jan Michalski. Foto ze zbiorów autora

zostaje administracyjnie włączone w jego działalność. Jan Michalski pracuje społecznie, prowadząc zajęcia modelarskie. Już w 1946 r. modelarze Jana Michalskiego wyjeżdżali na zawody do Fordonu.

Pierwszym dalszym wyjazdem był udział w Mistrzostwach Polski modeli latających w Katowicach w 1948 r., jednakże bez sukcesów. W kolejnym roku (1949 r.) w ogólnopolskich zawodach modeli latających uczniów Jana Michalskiego, Rajmund Labus zajął II miejsce. W 1950 r. zarządzeniem władz zamknięto na terenie kraju kilka aeroklubów, w tym nasz grudziądzki. Po przemianach jakie nastąpiły w Polsce w roku 1956 ponownie reaktywowano aeroklub grudziądzki. W październiku 1957 r. Jan Michalski obejmuje stanowisko kierownika sekcji modelarskiej aeroklubu. Pierwszą czynnością było zorganizowanie ośrodka modelarskiego, którego celem było szkolenie podstawowe i wyczynowe. Pierwszą lokalizacją były pomieszczenia po dawnych kasynie wojskowym (obecnie ulica Legionów. Kolejne lokalizacje to pomieszczenia udośćnione przez GAM, później w obecnym MDK ul. Chełmińska, pomieszczenia na lotnisku aeroklubu w Grudziądzu i w 1971 r. dzięki przychylności SM w Grudziądzu i jego prezesa Pana Romana Wardzińskiego (również prezesa Aeroklubu Grudziądzkiego wielu ka-



Jan Michalski ze swoimi modelami. Foto ze zbiorów autora

dencji) ośrodek został przeniesiony na ulicę Piaszkową (osiedle Kopernika).

W zakresie swojej funkcji powołuje i zrzesza przy aeroklubie nowe modelarnie w okolicznych wsiach i miastach. Prowadzi szkolenie dla przyszłych instruktorów modelarstwa pracujących z młodzieżą, w terenie, pomagając fachową wiedzą i w miarę możliwości zaopatrując te placówki w sprzęt, materiały do budowy i literaturę. W wymienionym okresie powstały i prowadziły działalność modelarnie i koła lotnicze oprócz Grudziądza w Kwidzynie (dwie modelarnie w Brodnicy, Nowem, Świeciu, Osiu i Warlubiu).

Opracowywał własne konstrukcje modeli szybowców, silnikówek i swojego oczka w głowie modeli z napędem gumowym. Projektował i wdrażał do procesu szkolenia dla modelarzy wyczynowych konstrukcje według regulaminu FAI, przeznaczone nie dla super wyczynowca lecz dla modelarzy średnio uzdolnionych i zaawansowanych. Był zwolennikiem nieustannego i cierpliwego rozwijania określonej wyjściowej koncepcji, która daje wykonawcy zadowolenie z dobrych wyników lotów. Daje też możliwość przeróbek i udoskonaleń w wyniku których powstaje w pełni wartościowy model do treningu i udziału w zawodach. Przykładem jest opracowanie wydane przez ZG APRL planów modelu z napędem gumowym „OSA” autorstwa Jana Michalskiego.

Jako zawodnik po okresie wojennym występował sporadycznie. W 1965 roku zdobywa tytuł i V miejsce w mistrzostwach Polski w konkurencji model z napędem gumowym. Ostatnim występem Jana Michalskiego jako modelarza był udział w zjeździe seniorów w 1986 roku w Lesznie. Podczas pokazów – zawodów zademonstrował dwie konstrukcje modeli z napędem gumowym, zajmując III miejsce. Jako sędzia i kierownik ekipy polskiej uczestniczył w zawodach krajowych i zagranicznych w Wielkiej Brytanii, ZSRR, NRD i Czechosłowacji.

W latach 1969 - 1977 zorganizował nadając wspaniałą oprawę spotkanie seniorów modelarstwa lotniczego. Do Lisich kątów przybyli znani entuzjaści lotnictwa i modelarstwa, późniejsi konstruktorzy samolotów jak inż. Ryszard Bartel, piloci Heyduk, Peterek oraz czołowi polscy modelarze tworzący po wojnie ośrodki modelarstwa lotniczego w aeroklubach regionalnych.

Oprócz modeli Jan Michalski wykonywał z dużą dozą artyzmu i znajomości grafiki zaproszenia i dyplomy, które otrzymywali zwycięzcy imprez modelarskich, szybowcowych i samolotowych zawodów organizowanych w aeroklubie grudziądzkim.

Drugą pasją Jana Michalskiego była fotografia. Mając zawsze doskonały sprzęt i wysokie umiejętności robił zawsze doskonałe zdjęcia. Wykonywał je podczas przedwojennych zawodów



Spotkanie modelarzy w 1979 r. Foto ze zbiorów autora

modelarskich oraz ze wszystkich imprez modelarskich, szybowcowych, samolotowych oraz okolicznościowych rozgrywanych w Grudziądzu. Jego zdjęcia były wielokrotnie publikowane na łamach pism lotniczych i modelarskich. Bogata kolekcję zdjęć modelarskich z okresu sprzed i po wojennego zaprezentował podczas spotkań old-boyów polskiego modelarstwa w latach 1969, 1977 i 1986 w Lesznie. Zbiór ten przekazał centrum modelarstwa w Lesznie.

Trzecią pasją Jana Michalskiego była muzyka, szczególnie klasyczna. Po wojnie uczył gry na skrzypcach w Państwowej Szkole Muzycznej w Grudziądzu. Grał również pięknie na gitarze akustycznej. Miał wielki talent i wyczucie piękna.

Wykonał i dał nowe życie kilku instrumentom muzycznym. Ostatnim niedokończonym jego dziełem były skrzypce budowane od podstaw.





Jan Michalski w Lesznie w 1986 r. na spotkaniu seniorów modelarstwa. Foto ze zbiorów autora

Z odpowiednio dobieranych gatunków drewna lutniczego. W oparciu o plany podane w książce „Stradivari” wszystkie jego prace cechowała precyzja i staranność. Na emeryturę przeszedł w 1979 roku, jednak do końca pozostawał w kontaktach z modelarzami i członkami aeroklubów.

Za wybitne osiągnięcia sportowe i instruktorskie, oraz długoletnią działalność społeczną Jan Michalski został odznaczony „Złotym Krzyżem Zasługi” i wyróżniony odznaką zasłużonego działacza lotnictwa sportowego.

Był cenionym i lubianym przez współpracowników, kolegów i oddanych jego pieczy młodych modelarzy.

Mimo wielkich osiągnięć – skromny, koleżeński, towarzyski. W życiu prywatnym troskliwy mąż, ojciec i dziadek.

Był wzorem pracowitości. Zmarł 19.12.1998 r. w wieku 85 lat. Pochowany na cmentarzu Farnym w Grudziądzu.

Od Autora

W połowie lat sześćdziesiątych ubiegłego stulecia, będąc uczniem szkoły średniej zostałem skierowany w nagrodę z tamtejszej modelarni do ośrodka modelarstwa lotniczego aeroklubu. Było to pierwsze moje spotkanie z Panem Janem Michalskim. Realizował wówczas swój pomysł, polegający na stworzeniu wyczynowej grupy modelarzy, która miała rywalizować w zawodach krajowych konkurencji modeli wg formuły FAI WAKEFIELD F1B. W kilkunastoosobowej grupie budowaliśmy opracowaną i sprawdzoną konstrukcję modelu autorstwa Jana Michalskiego. Po spełnieniu warunków do modelarskiej odznaki z wieńcem brązowym, otrzymaliśmy sportowe licencje juniora, uprawniające do startu w zawodach krajowych. Pierwszym naszym występem, był udział w ogólnopolskich zawodach o memoriał Kazimierza Błaszczyńskiego w Warszawie w 1968 r. W zawodach brało udziału kilkudziesięciu modelarzy z Polski. W grupie juniorów zająłem I miejsce. Od tych zawodów przez kolejne lata stanowiliśmy czołówkę polskich modela-



Jan Michalski (z prawej) jako sędzia na zawodach modelarskich. Foto ze zbiorów autora

rzy startujących w tej konkurencji. Podopieczni Pana Jana Michalskiego zdobyli do 1979 r., 17 medali mistrzostw Polski. Dla mnie był mentorem w modelarskiej drodze sportowej, pomagając i motywując szczególnie w przygotowaniach do M.Ś. i zawodów międzynarodowych. W 1979 r. przechodząc na emeryturę, złożył mi propozycję, abym zasiadł za sterami sekcji modelarskiej aeroklubu. W tamtym czasie posiadałem już odpowiednie uprawnienia instruktorskie i sędziowskie. Propozycję Pana Jana przyjąłem, lecz ciążyła na mnie duża odpowiedzialność, czy będę dobrze kontynuował i nie zniweczę dorobku mojego mistrza. Otrzymałem też zapewnienie o pomocy i dalszym kontakcie z sekcją modelarską. „Pilotałem” to dzieło, zbliżając się do mojego przejścia na emeryturę tj. 2015 roku. Dzisiaj rozmawiając z kolegami, którzy wyszli spod Jego ręki, zgodnie stwierdzamy, że był dla nas drugim ojcem, człowiekiem który doskonale nas rozumiał, znał nasze możliwości i słabości. Był jako wychowawca i instruktor tolerancyjny, ale konsekwentny i wymagający. Nie przystawał na bylejakosć, stawiał przed nami cele, podnosił poprzeczkę i motywował. Doskonale potrafił nas jeszcze wtedy młodzieńców, niekiedy trudnych do okiełznania zrozumieć, wysłuchać i co ważne zaufać. Używał pięknego polskiego języka, nieraz zwracając uwagę na poprawność wymowy, sformułowań czy akcentu. Pamiętam jak Pan Jan zaskoczył nas w modelarni, recytując z pamięci „Stepy Akermańskie” – pierwszy sonet z cyklu „Sonetów Krymskich” Adama Mickiewicza. My obcując z osobowością wielkiego formatu, jakim był Pan Jan Michalski, czerpaliśmy wiedzę nie tylko z zakresu modelarstwa i lotnictwa. Nauczyliśmy się posługiwać analogowym aparatem foto, obróbką filmów i zdjęć. Mieliśmy też możliwość odkrywania słuchu muzycznego. Pomimo fali muzyki big-beatowej dominującej w tych latach, Pan Jan potrafił zwrócić naszą uwagę w kierunku muzyki poważnej i jej najwspanialszych kompozytorów.

Andrzej Szynaka

PUCHAR GORDONA BENNETTA W POLSCE. TORUŃ 2021



64ème Coupe Aéronautique
POLAND 2021
GORDON BENNETT



Musimy tam być – to była pierwsza myśl, która przyszła nam do głowy gdy usłyszeliśmy, że 64 zawody o puchar Gordona będą – dzięki zwycięstwu Mateusza Rękasa i Jacka Bogdańskiego – rozgrywane tak niedaleko Grudziądza! Równocześnie z główną imprezą odbyła się fiesta balonów na ogrzane powietrze, która, obok pokazów lotniczych i innych imprez towarzyszących była dodatkową atrakcją dla kibiców sportów lotniczych na lotnisku w Toruniu.

Okazało się, że wielu pilotów balonów na ogrzane powietrze chciało uczestniczyć w tym jedynym w swoim rodzaju wydarzeniu balonowym. W sumie do Torunia oprócz 15 balonów gazowych przyjechały 32 ekipy balonów na ogrzane powietrze. Grudziądz reprezentowały dwie pięcioosobowe załogi – Jacka Lewandowskiego i Andrzeja Ogonowskiego – z dwoma balonami. Wykonaliśmy kilka lotów w okolicy Torunia i z zapartym tchem czekaliśmy na najważniejsze – start balonów gazowych do wyścigu, kto doleci najdalej. W organizacji pucharu Gordona Benetta pomagała Beata Adwent (kontakt z mediami), Dariusz Staszak i Andrzej Chodyna (obsługa fiesty balonowej).

Ze szczerym podziwem patrzyliśmy na przygotowania załóg do startu, a krótkie rozmowy z naszymi zawodnikami, tuż przed oderwaniem się od ziemi, były dużym przeżyciem. Wizja kilkudziesięciogodzinnego lotu w balonowym koszu, oddanym w ręce natury zrobiła na nas wielkie wrażenie. Widząc w jaśniejącym blasku księżyca, pod osłoną nocy ciche, startujące statki powietrzne, wiszące długo nad Toruniem, mrugające antykolizyjnymi światłami odczuwaliśmy nieustanny dreszcz emocji i wielki szacunek dla załóg. Lot i rywalizacja okazały się w tym roku wyjątkowo trudne. Stało się tak za sprawą aktywnego frontu atmosferycznego, który przechodził przez Europę. Nawet najbardziej doświadczeni musieli się poddać po przelecie kilkudziesięciu kilometrów, niektórzy próbowali

pokonać naturę – przegrali... i tylko dzięki wysokim umiejętnościom i twardym charakterom lot zakończyli bezpiecznie. Wygrali najbardziej cierpliwi, Ci którym nad gościnną ziemią pomorską udało się zaczekać na pomyślne wiatry, które zanieśli ich z Torunia na zachodnie wybrzeże Europy. Zwycięska załoga Kurt Frieden i Pascal Witprachtiger ze Szwajcarii (SUI 2) pokonała dystans 1559,6 kilometrów. Uznanie dla polskich zawodników i ich ekip, którzy dzielnie walczyli. Gratulacje dla organizatorów na czele z Arkiem Iwańskim Dyrektorem Organizacyjnym Zawodów – Aeroklubu Polskiego, Aeroklubu Pomorskiego i spółki Aero Partner. Podziękowania należą się też sponsorom i patronom – partnerowi głównemu Województwu Kujawsko-Pomorskiemu oraz sponsorowi strategicznemu Energa S.A., a także innym firmom i instytucjom, które pokochały ten sport tak jak my i zdecydowały się go wesprzeć. Życzymy sobie i wszystkim miłośnikom lotnictwa, by jak najszybciej Polacy wygrali kolejne zawody – wtedy ponownie dostąpimy zaszczytu organizacji zawodów o puchar Gordona Benetta.

Beata Adwent
Andrzej Ogonowski
(Zdjęcia Grudziądzki Klub Balonowy i Lotniczy Grudziądz)







BYLIŚMY, PODZIWIALIŚMY, UCZESTNICZYLIŚMY
WE FIEŚCIE BALONOWEJ TOWARZYSZĄCEJ IMPREZIE.
WARTO BYŁO!

Grudziądzki Klub Balonowy i Lotniczy Grudziądz

Pierwsze szkolenie na pilotów dronów w Aeroklubie Nadwiślańskim w Lisich Kątach w roku 2021

Od czasu do czasu widuję zdjęcia robione dronem i za każdym razem zazdroszczę fotografowi, że takie widoki uwiecznił. Zawsze fascynowały mnie zdjęcia „z lotu ptaka”, ale fanką latania samolotem nie jestem. W ciągu ostatnich kilku lat pojawiła się nowa możliwość – drony.

Już od jakiegoś czasu myślałam o zakupie drona z dobrą kamerką, ale to duże koszty, do tego nie wiadomo, czy w ogóle będę umiała obsługiwać to чудо... Na dokładkę trafiłam na informację, że niedługo konieczne będą specjalne uprawnienia.

Tak już mam, że jak o czymś długo myślę – to gdzieś otwierają się drzwiczki do realizacji pomysłu.

Tak było i tym razem. Mam polubioną stronę Aeroklubu Nadwiślańskiego w Lisich Kątach, ponieważ jestem bardzo zainteresowana zawodami balonowymi – trzymam rękę na pulsie, żeby przypadkiem nie przegapić. Pewnego dnia wypatrzyłam informację o szkoleniach na pilota drona. Zadałam kilka pytań e-mailem, uzyskałam satysfakcjonujące odpowiedzi i zapisałam się na kurs.

Harmonogram szkoleń wyglądał następująco:

- Najpierw trzeba było zdobyć uprawnienia pilota do wykonywania lotów dronem w zasięgu wzroku pilota lub obserwatora,

w kategorii otwartej, czyli lotów niskiego ryzyka, nie wymagających zezwolenia ULC. Kategorię A1 i A3 zdobywało się odbywając szkolenie i test on line. Kategoria A2 wymagała odbycia szkolenia i testu on line, szkolenia praktycznego w ramach samokształcenia, oraz zdania egzaminu teoretycznego.

- Kolejnym etapem było zdobycie uprawnień na loty dronami w kategorii szczególnej NSTS-01 która obejmuje operacje o średnim ryzyku, wykonywane w zasięgu widoczności wzrokowej nad kontrolowanym obszarem naziemnym. Przed każdym lotem należy wykonać Check In w aplikacji Drone Radar.

Szczegółowe informacje dotyczące kategorii otwartej i szczególnej można znaleźć na stronie ULC dotyczącej dronów.

Aby zdobyć uprawnienia w kategorii szczególnej należało odbyć szkolenia on line z 8 przedmiotów oraz, również on line, zaliczyć testy (8 pytań z 10). Na szczęście można było poprawiać.

Po zaliczeniu testów nastąpiło kilkugodzinne indywidualne spotkanie z instruktorem – panem Mateuszem Kolasińskim. W trakcie szkolenia przyszli piloci uzyskali jeszcze kolejną dawkę wiedzy dotyczącej budowy drona, zasad wykonywania lotów, warunków pogodowych, które powinny skłaniać do zaniechania lotu, obsługi aplikacji Drone Radar. Można było dopytać o to co było niejasne, a przy okazji popisać się zdobytą na szkoleniach on line wiedzą. Po czym nastąpiło oczekiwane szkolenie praktyczne.

Pan Mateusz Kolasiński – sympatyczny, cierpliwy, profesjonalny instruktor pokazał jak się wykonuje podstawowe manewry dronami – start, bezpieczne lądowanie, lot po kwadracie, po kole. Przy okazji wyjaśniał na co należy zwracać uwagę, w jakiej kolejności włączać/wyłączać poszczególne elementy podczas startu, czy lądowania. Trzeba było zaliczyć poszczególne manewry, a w trakcie szkolenia pan instruktor jeszcze dokładniej sprawdzał wiedzę swoich uczniów – prowadząc interesującą rozmowę pełną pasji i znajomości rzeczy, korygując błędy i zwracając uwagę na istotne sprawy. Wszystko na spokojnie, w tempie dostosowanym do umiejętności ucznia i w przyjaznej atmosferze. Nauczyłam się bardzo dużo – i teorii i praktyki – za co bardzo dziękuję.

Niezdeterminowanym polecam takie szkolenie.



Jolanta Golecka
Foto Mateusz Kolasiński

Farada Group

Grupa dynamicznie rozwijających się spółek, których profile działalności obejmują kluczowe aspekty związane z projektowaniem, wytwarzaniem i wdrażaniem do użytkowania Bezzałogowych Statków Powietrznych (BSP), a także serwisem, wsparciem w eksploatacji, szkoleniem operatorów i świadczeniem nieograniczonego wachlarza usług, które przewidują wykorzystywanie BPS.



GRUPA NASTAWIONA JEST NA BIZNES I SZEROKO ZAKROJONĄ WSPÓŁPRACĘ Z UCZELNIAMI I OŚRODKAMI NAUKOWO-BADAWCZYMI W KRAJU I ZAGRANICĄ.

CO WYRÓŻNIA NASZE DRONY?

BEZKONKURENCYJNE W ZASTOSOWANIACH
CYWILNYCH I WOJSKOWYCH

WSZYSTKIE MISJE W PEŁNI AUTOMATYCZNE
ODBYWAJĄ SIĘ PRZY POMOCY AUTORSKIEGO OPROGRAMOWANIA

WYPOSAŻONE W HYBRYDOWY SYSTEM PŁATOWCA
ORAZ HYBRYDOWY UKŁAD NAPĘDOWY ZE ŚMIGŁEM PCHAJĄCYM

NIE POTRZEBUJĄ PASA STARTOWEGO
ABY ROZPOCZĄĆ SWÓJ LOT

AUTOMATYCZNIE WRACAJĄ NA MIEJSCE
USTAWIONE PRZED MISJĄ LUB W DOWOLNE
MIEJSCE WSKAZANE PRZEZ OPERATORA

DO 6 GODZIN LOTU
NA DYSTANSIE DO 600 KILOMETRÓW DZIĘKI SILNIKOWI HYBRYDOWEMU

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI

WWW.FARADAGROUP.COM

FARADA GROUP LTD.

PRZEMYSŁOWA 20 | 21-100 LUBARTÓW | POLSKA
+48 731 111 950 | INFO@FARADAGROUP.COM



Parametry techniczne Farada 1

Rozpiętość: 3 m
Długość: 1,83 m
MTOM: 14 kg
Ładowność: 3 kg
Czas lotu: 1,5 godz.
Napęd: 5 silników elektrycznych

Farada Group – razem tworzymy podniebne autostrady

O ile można skrócić czas transportu narzędzi lub próbek laboratoryjnych, wykorzystując do transportu drony? Jak szybko dron dotrze do człowieka uwięzionego w lawinie? Jak skuteczne mogą być drony w walce z zanieczyszczeniem powietrza w miastach? Czy można wykorzystać drony do robienia zdjęć fotogrametrycznych? Kilka lat temu kilku miłośników lotnictwa zadało sobie te pytania... i przeszło do działania. Dzisiaj ich projekt znany jest nie tylko w Polsce, ale także w Grecji czy Afryce, jako Farada Group.

– Nasz zespół wywodzi się ze świata pierwszych wdrożeń dronowych w Polsce – stwierdza Szymon Kupaj, prezes Farada Group. – Część myśli technicznej i konstrukcyjnej naszych rozwiązań jest już z powodzeniem wykorzystywana w wojsku, natomiast my postanowiliśmy przenieść je na rynek komercyjny: do transportu medycznego próbek laboratoryjnych i narzędzi do przeszczepu, monitorowania jakości powietrza, oblotów linii energetycznych, ratownictwa górskiego czy wykonywania zdjęć fotogrametrycznych. To nasza główna idea – wyznaczać nowe horyzonty zastosowania dronów, poprawiać sytuację tam, gdzie inne rozwiązania mają ograniczone możliwości.

Ta idea jest z sukcesem realizowana. Farada Group ma już dzisiaj klientów nie tylko w Polsce, ale także na rynku greckim czy afrykańskim, gdzie specjalnie zaprojektowane i samodzielnie wyprodukowane drony spełniają konkretne zadania klientów. Firma współpracuje też z różnego rodzaju instytucjami badawczymi, choć przede wszystkim koncentruje się na współpracy z biznesem i rozwiązywaniu jego problemów. Z myślą o potrzebach biznesu drony są więc projektowane.

– Nasze drony mają niski koszt zakupu i wykonywania zadań,

a także utrzymania w gotowości do lotu czy napraw gwarancyjnych – wyjaśnia Wojciech Lorenc, dyrektor ds. Technicznych w Farada Group. – Szczególny nacisk w ich konstrukcji jest położony na bezpieczeństwo. Drony są całkowicie bezpieczne dla personelu medycznego, a czas i proces transportu są w pełni kontrolowalne (transport pomiędzy punktem startu i odbioru nie może być niczym zakłócony i odporny na błędy ludzkie). Nie do przecenienia jest też aspekt ekologiczny dronów Farady. Krótki czas wykonania zadania i parametry konstrukcyjne ograniczają emisję spalin i zanieczyszczeń do atmosfery.

Zachowanie wszystkich tych parametrów jest możliwe dzięki połączeniu w Farada Group potencjału kilku spółek. AV EYE jest producentem trójsensorowej optoelektronicznej głowicy obserwacyjnej z automatycznym systemem chowania. LabAir zapewnia unikatowy system medycznego transportu powietrznego, zachowującego łańcuch chłodniczy, a Avatar Technologies oferuje profesjonalne szkolenia z obsługi bezzałogowych statków powietrznych. Spółki grupy cały czas pracują nad podnoszeniem poziomów bezpieczeństwa i innowacyjności produktów i usług poprzez pogłębianie prac B+R (badawczo-rozwojowych).

Co wyróżnia drony Farada Group?

- Bezkonkurencyjne w zastosowaniach cywilnych i wojskowych
- Wszystkie misje realizują w pełni automatycznie za pomocą autorskiego oprogramowania
- Wyposażone są w hybrydowy system płatowca oraz hybrydowy układ napędowy z pchnięciem śmigła
- Nie potrzebują pasa startowego, aby rozpocząć swój lot
- Automatycznie wracają na miejsce, ustawione przed misją lub w dowolne inne miejsce wskazane przez operatora
- Do 6 godzin lotu na odległość do 600 kilometrów dzięki silnikowi hybrydowemu.

Parametry techniczne Farada 2

Rozpiętość: 4,4 m
Długość: 3,1 m
MTOM: 40 kg
Ładowność: 10 kg
Czas lotu: 6 h
Napęd: 1 silnik hybrydowy,
4 silniki elektryczne

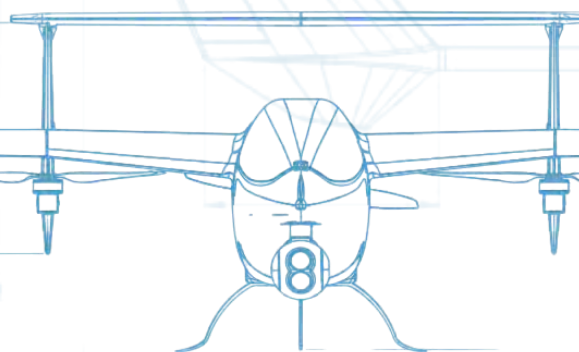




FARADA

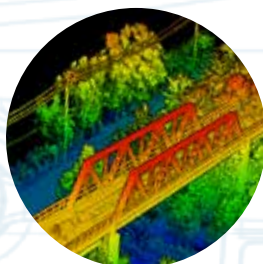
SYSTEMY BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

- O ile można skrócić czas transportu narzędzi lub próbek laboratoryjnych, wykorzystując do transportu drony?
- Jak szybko dron dotrze do człowieka przykrytego lawiną?
- Jak skuteczne są drony w walce z zanieczyszczeniem miast?
- Jak można wykorzystać drony do robienia zdjęć fotogrametrycznych?



Na wszystkie te pytania odpowiedzieliśmy sobie już dawno.

Drony są niezastąpione!



RAZEM TWORZYMYS

PODNIĘBNE AUTOSTRADY

TRANSPORT

NARZĄDÓW

TRANSPORT

PRÓBEK

RATOWANIE

ŻYCIA LUDZKIEGO

FOTOGRAMETRIA

OBIĘKTÓW

MONITORING

MIAST

MONITORING

NIERUCHOMOŚCI

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI

WWW.FARADAGROUP.COM

FARADA GROUP LTD.

PRZEMYSŁOWA 20 | 21-100 LUBARTÓW | POLSKA

+48 731 111 950 | INFO@FARADAGROUP.COM

Zdecydowana większość mieszkańców Grudziądza i okolic wie o istnieniu lotniska w Lisich Kątach i je odwiedziła, ale czy będąc niezwiązanym z lotnictwem można uczestniczyć w życiu tego miejsca?

NASZE LOTNISKO W ŚWIECIE

Czy lotnisko w Lisich Kątach to tylko wielka łąka, na której startują i lądują szybowce i samoloty Aeroklubu Nadwiślańskiego? Nasze Lisie Kąty to zarejestrowane przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa „ICAO” (International Civil Aviation Organization), posiadające własny, unikalny kod:

EPGI – Lisie Kąty koło Grudziądza.

Ciąg tych liter oznacza: E – Europa, P – Polska oraz GI – oznaczenie przypisane przez ICAO jako wybrane i jedyne w rejestrze, najczęściej ze względu na podobieństwo do nazwy miejscowości znajdującej się w pobliżu lotniska. Dzięki rejestracji każdy lotnik na całym świecie ma dostęp do dokumentów z podstawowymi informacjami oraz parametrami danego lotniska, obowiązującymi na nim procedurami oraz mapami. Z map oraz kart informacyjnych dostępnych na stronie Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej dotyczących naszego lotniska dowiedzieć się można np. o godzinach pracy lotniska, dostępnych miejscach hangarowania, tankowania paliwa, obsługi czy zakwaterowania. Do najważniejszych jednak należą informacje nawigacyjne takie jak – kierunek i długość pasa startowego, procedury przylotu i odlotu do/z naszego lotniska. To właśnie te informacje są najważniejszymi dla pilotów odwiedzających jakiegokolwiek nieznane lotnisko.

LOTNICZE PUNKTY CHARAKTERYSTYCZNE WOKÓŁ LISICH KĄTÓW

Załączona mapa nr 2 zawiera wykaz oraz położenie punktów nawigacyjnych lotniska, które ustanowiono w celu orientacji, nawigacji oraz zarządzania przestrzenią wokół Lisich Kątów. Punktami tymi są Gardeja – punkt o nazwie „GOLF”, Rogóźno Zamek jako punkt „ROMEO” (wym. romjo), cukrownia w Mełnie jako punkt „ECHO” (wym. ekoł), most im. Bronisława Malinowskiego w Grudziądzu jako punkt „MIKE” (wym. majk) oraz ujście rzeki Osy w Zakurzewie jako punkt „OSCAR” (wym. oskar). Nazwy tych punktów oznaczają litery w alfabecie lotniczym (Alfabet fonetyczny ICAO), które zgodnie z założeniem projektanta lokalnych procedur mają kojarzyć się z danym miejscem np. „M” od most, „G” od Gardeja czy „O” od rzeki Osy. Samoloty przylatujące bądź odlatające z Lisich Kątów często w sytuacji braku widoczności lotniska, szkolenia bądź dużego ruchu wykonują loty z wykorzystaniem tych punktów. Stanowi to duże ułatwienie poruszania się w przestrzeni naszego lotniska. Porównać to można do przemysłanego systemu dróg, gdzie samochody nie jeżdżą w dowolny sposób, tylko zgodnie z ogólnie ustalonymi zasadami poruszania się zachowując przy tym bezpieczeństwo. Fakt ten odpowiada na po wielokroć stawiane pytania o samoloty latające często przez to samo miejsce lub wokół konkretnej miejscowości. Dodatkowo należy wspomnieć, że w przestrzeni lotniczej Lisich Kątów posiadamy radiolaternię nawigacyjną „VOR” (ang. VHF Omni-directional

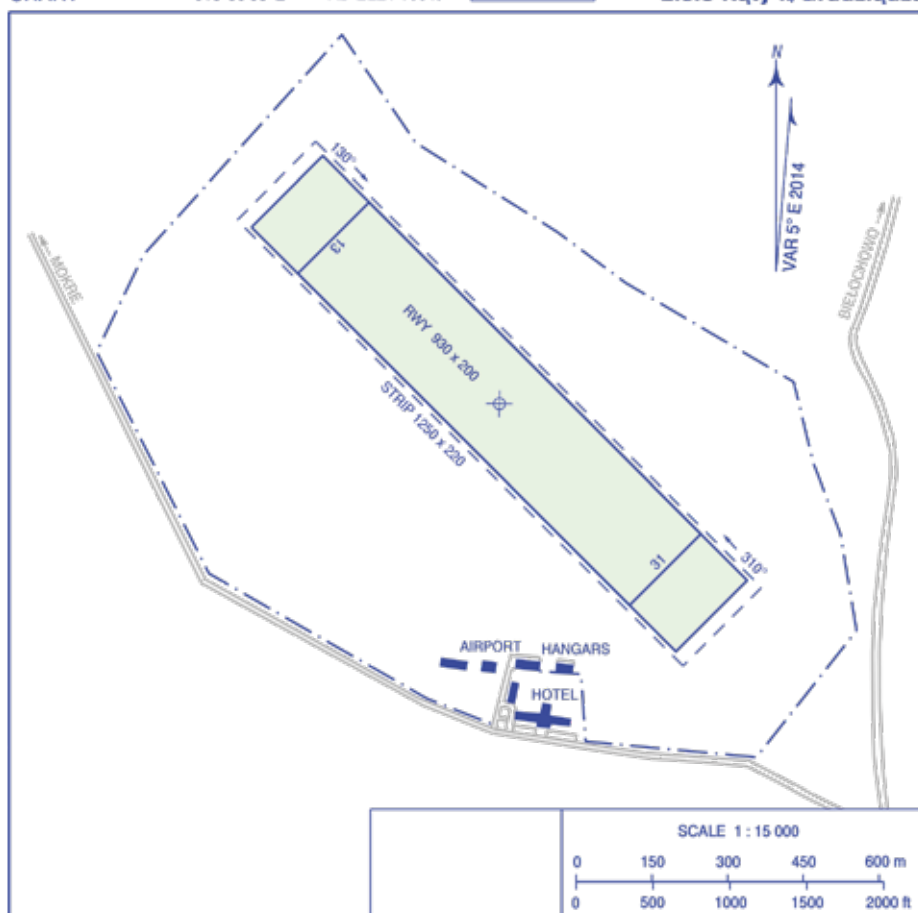


AERODROME
CHART53°31'28"N
018°50'58"E

AD ELEV 106 ft

RADIO 119.885

Lisie Kąty k/Grudziądza



RWY	TRUE (°)	MAG (°)	DIMENSIONS (m)	SURFACE	MTOW / STRENGTH	TORA (m)	LDA (m)
13	135	130	930 x 200	GRASS	5700 kg	1060	1060
31	315	310				1060	1060

Range) o znakach identyfikacyjnych „GRU”, znajdującą się w pobliżu Nowej Wsi i Parsk, która stanowi punkt nawigacji lotniczej zarówno dla samolotów lotnictwa ogólnego, jak i samolotów lotnictwa komunikacyjnego – stąd często widoczne liczne smugi kondensacyjne na niebie wokół Grudziądza.

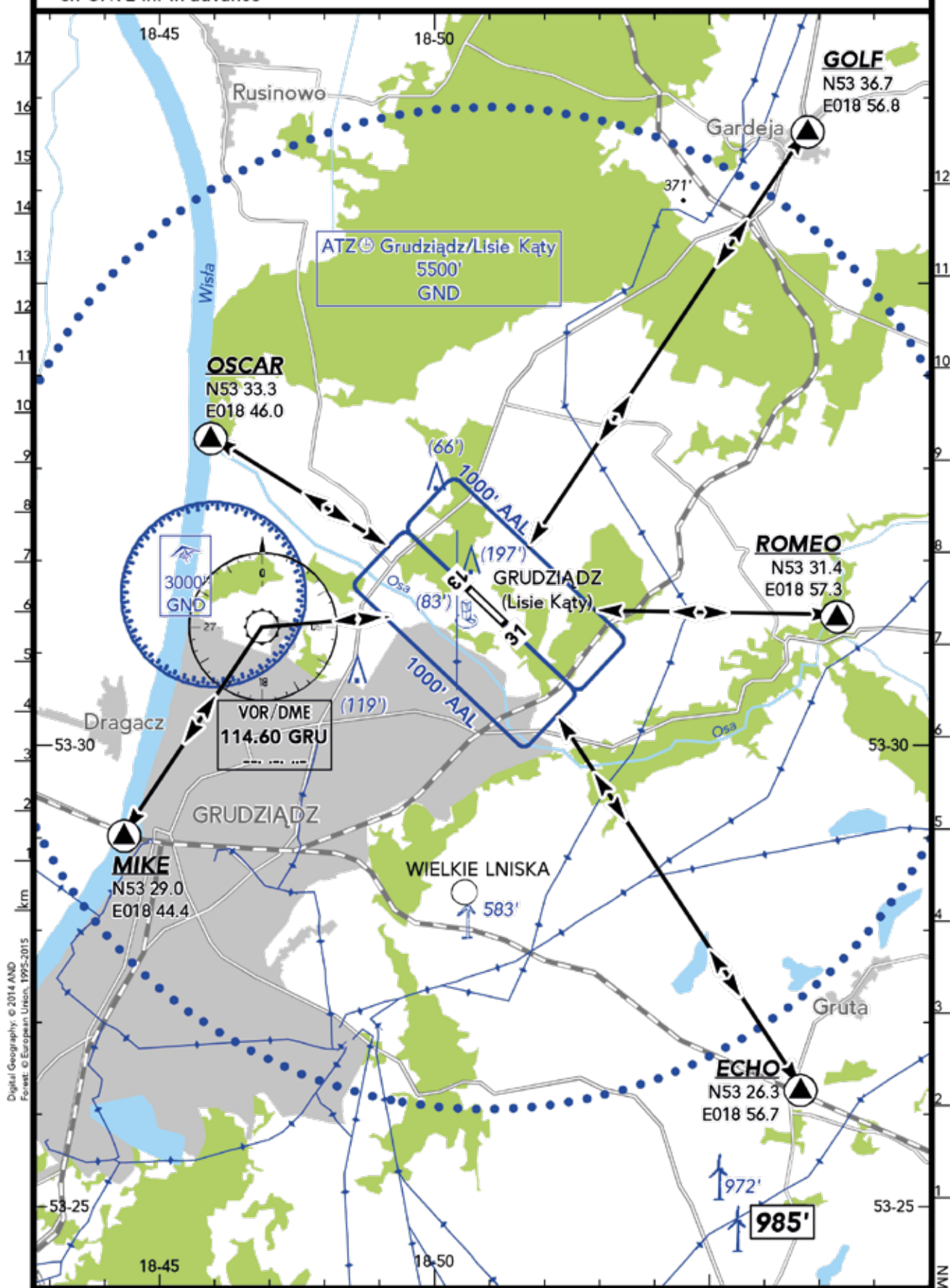
CO GDY JUŻ ODWIEDZĘ LISIE?

Czy w związku z tymi wszystkimi procedurami, informacjami i zakazami można przyjechać „legalnie” do Lisich Kątów i nie narażać się na ewentualne problemy? – Jak najbardziej! Należy przestrzegać jedynie kilku ważnych zasad i przybrać postawę „nie robię nic, czego nie jestem pewny lub co mogłoby sprawić komuś problem”. Musimy pamiętać, że na lotnisku jest wiele rzeczy, które na pierwszy rzut oka nie stanowią dla nas wiele, a jednak mogą one mieć ogromne znaczenie na bezpieczeństwo nasze i kogoś w powietrzu. W związku z tym należy stosować się do oznaczeń, ostrzeżeń i zakazów. Jeżeli



LOCATION Elev 106' /32m N53 31.5 E018 51.0	FIS GDAŃSK INFORMATION 127.150	RADIO LISIE KĄTY RADIO 119.885 ⁽¹⁾ (pol, en)
---	--	---

⁽¹⁾ en O/R 24hr in advance



CHANGES: COM - OBST.

© JEPPesen, 2016, 2020. ALL RIGHTS RESERVED

nie jesteśmy czegoś pewni – najpierw zapytajmy pracownika o pozwolenie. Na pewno spotka się to z miłą odpowiedzią, a my będziemy postrzegani jako odpowiedzialni. Większość przepisów i zakazów z którymi się spotkamy na miejscu wynika z zaleceń Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego egzekwowanego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Organ ten, mając świadomość dostępności lotniska i niewiedzy osób niezwiązanych z lotnictwem stara się zapewnić odpowiednie regulacje, które mogą uchronić obie strony – zarówno lotników, jak i lotniskowych gości przed nieszczęśliwymi wypadkami (oczywiście tylko, jeżeli przestrzegamy tych zasad!). Często niestety spotyka się ciekawskich, którzy nieświadomie wyrządzają szkody myśląc, że „ot takie” kręcenie śmigłem zaparkowanego samolotu to tylko zabawa – tak nie jest! Aeroklub Nadwiślański – jako gospodarz lotniska – stara się, aby lotnisko było miejscem przyjaznym. W zamian oczekuje się, że odwiedzający nie będą swoją obecnością powodować zmartwień, tylko jako odpowiedzialni, zachowawczy goście będą uczestniczyć w życiu codziennym tego miejsca. Każdy, kto odwiedzi Lisie Kąty może spodziewać się ciekawych widoków startujących i lądujących statków powietrznych, zjedzenia posiłku w leśnej atmosferze naszej restauracji przy dźwięku silnika startującego samolotu z szybowcem, czy po prostu malowniczego miejsca docelowego rodzinnej rowerowej wycieczki w dolinie Osy.

LATAĆ KAŻDY MOŻE

Dla ciekawych przestworzy Aeroklub Nadwiślański oferuje loty zapoznawcze w dogodnych cenach, które pozwalają poczuć magię „trzeciego wymiaru” szybowcem lub samolotem. Możemy poznać z lotu ptaka piękną dolinę dolnej Wisły, zakamarki Grudziądza, zespół spichrzy, stare miasto czy wieżę Klimek. Mieszkańcy Grudziądza i okolic mają szansę zobaczyć swój dom z nieco innej perspektywy, poznając uroki bycia w powietrzu – a naprawdę warto! Lot zapoznawczy bardzo często pomaga stwierdzić, czy latanie podoba nam się na tyle, że może stać się jednym z naszych zainteresowań. Warto spróbować, gdyż za stosunkowo niewielką cenę możemy wykonać pierwszy lot i zobaczyć, jak nasz organizm będzie czuł się w powietrzu. Być może stanie się to bodźcem do rozpoczęcia nauki latania i przyszłej kariery lotniczej. Lot zapoznawczy może być też doskonałym prezentem dla bliskich, a wrażenia z pewnością pozostaną na długo w pamięci osoby obdarowanej tak wyjątkową niespodzianką!

JAK WYGLĄDA TRENING SAMOLOTOWY?

Często będąc na lotnisku lub w jego okolicy widzimy pojedynczy samolot wykonujący trening polegający na starcie, okrażeniu lotniska i lądowaniu, powtarzając te czynności wielokrotnie. Obraz ten to piloci samolotowi uczący się kolejnych elementów pilotażu. Operacje te nazywane są „kręgami nadlotniskowymi” i uczą podstawowych czynności lotu samolotem. Krąg nadlotni-



skowy jest elementem każdego rodzaju szkolenia – od szkolenia podstawowego, poprzez przeszkolenie na nowy typ samolotu, aż po zdobywanie uprawnień instruktorskich. Dodatkowo rozróżniamy także ćwiczenia w tzw. strefach lotów – np. nad Białochowem czy Zakurzewem. W strefie wykonuje się podstawowe ćwiczenia związane z charakterystykami pilotażowymi samolotu – zakręty o różnym stopniu przechylenia, naukę postępowania w sytuacjach niebezpiecznych czy inne ćwiczenia z wykorzystaniem np. radiolaterni nawigacyjnej w okolicy Parsk. Innym rodzajem treningu samolotowego są loty po trasach, gdzie samolot po odlocie z lotniska startu wykonuje lot po punktach zwrotnych bądź przelot na inne lotnisko.

JAK WYGLĄDA TRENING SZYBOWCOWY?

Latanie szybowcowe należy podzielić na dwa podstawowe etapy – loty szkolno-treningowe oraz latanie wyczynowe. Pierwszy z wymienionych etapów obejmuje naukę latania bądź doskonalenie pilotażu. Każdy pilot szybowcowy na samym początku przechodzi szkolenie podstawowe – ma ono postać turnusu, na którym każdy z grupy uczniów pod okiem instruktora w dwumiejscowym szybowcu uczy się podstawowych elementów: lotu po prostej, zakrętów, wykonywania kręgu nadlotniskowego, startu i lądowania. Szkolenie podstawowe można realizować jedną z dwóch metod startu: za wyciągarką szybowcową lub za samolotem holującym. Po ukończeniu szeregu zadań z zakresu nauki pilotażu, treningu sytuacji awaryjnych oraz dziesięciu lotów samodzielnych uczeń-pilot zostaje dopuszczony do wykonywania lotów po kręgu. Po szkoleniu podstawowym przychodzi czas na doskonalenie pilotażu. Etap ten składa się z: celności lądowania oraz termiki – czyli najprościej ujmując – wykorzystywaniu pionowych ruchów mas powietrza do utrzymywania się w powietrzu. Drugi etap

– latanie wyczynowe polega na wykonywaniu przelotów pomiędzy określonymi punktami (zazwyczaj wyznaczonymi w rejonach lepszej pogody w okolicy), używając jedynie prądów termicznych powstających od gruntu czy pod chmurami. Zasada jest prosta – im szybciej przelecimy trasę – tym więcej otrzymamy punktów.

LISIE DZIŚ, LISIE JUTRO... NIE BEZ PROBLEMÓW

Nasze wspólne lotnisko już od kilkudziesięciu lat napełnia grudziądzkie niebo szybowcami i samolotami. Miejsce to, jak wiadomo, służy nie tylko pilotom Aeroklubu Nadwiślańskiego. Lisie Kąty często odwiedzają wycieczki rodzinne, szkolne, organizowane są otwarte imprezy plenerowe przy okazji zawodów lotniczych i modelarskich. Lisie Kąty są jednym z niewielu tego typu miejsc na mapie Polski, a w szczególności w naszej okolicy. Jako zespół ludzi dbających o nasze lotnisko, staramy się robić wszystko co w naszej mocy, aby służyło pilotom z całego kraju. Chcielibyśmy przekazać Lisie Kąty następnym pokoleniom lotników w jeszcze lepszym stanie. Samoloty hałasują pamiętajmy jednak że statki powietrzne z „Lisich” wzbijają się w powietrze już od ponad dziewięćdziesięciu lat i dźwięk silnika lotniczego stał się dla wielu Grudziądzan drogowskazem w ich życiu. Drzewa, które okalają nasze lotnisko, kiedy ono powstawało były małymi zagajnikami. Z roku na rok stają się wyższe i stają się problemem w bezpiecznym wykonywaniu niektórych operacji lotniczych. Jest to problem, który w najbliższym czasie, przy współpracy z organami administracji państwowej, właścicielami lasu musimy rozwiązać aby nasze „lisiokąckie” lotnisko mogło służyć mieszkańcom Ziemi Grudziądzkiej. Podsumowując – jesteśmy bogaci w miejsce, którego zazdrości nam wiele aeroklubów w Polsce. Po odwiedzeniu innych miejsc tego typu chce się powiedzieć, że Grudziądz ma lotnisko, które żyje pełnią życia. Taki stan rzeczy jest dziełem

wielu osób, które ze szczególną miłością i oddaniem poświęcając swój czas, dbają, aby Lisie Kąty funkcjonowały, jak najlepiej przez długie lata. Ze swojej strony możemy prosić jedynie o wsparcie – zarówno mentalne, jak i materialne. Bądźmy razem częścią życia tego miejsca – Zapraszamy do „Lisich” do lotniczego centrum powiatu grudziądzkiego, które jest częścią naszego wspólnego, lokalnego bogactwa!



P.A.G.M.



KUCHNIA WYSOKICH LOTÓW s.c.

LISIE KĄTY 20 k/Grudziądz

Sala bankietowa na imprezy okolicznościowe, bistro



Miejskie Przedsiębiorstwo
Gospodarki Nieruchomościami Sp. z o.o.
86-300 Grudziądz
ul. Curie-Skłodowskiej 5-7,
56 45 120 20
mpgn@mpgn.pl



- ZARZĄDZANIE NIERUCHOMOŚCIAMI
- POŚREDNICTWO
- REKLAMA
- LOKALE UŻYTKOWE

www.mpgn.pl

GYRO-TECH INNOVATION IN AVIATION Sp. z o.o.

Rogóżno 16C
86-318 Rogóżno

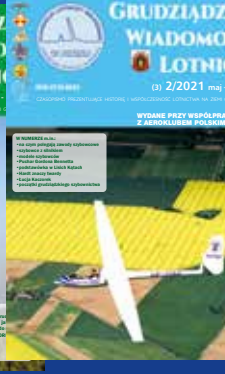
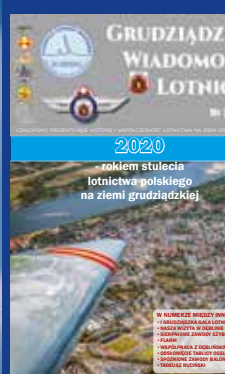
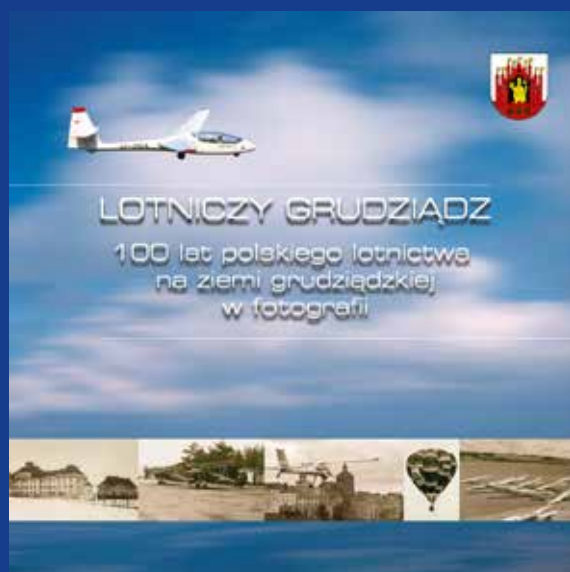
ŁOPATY KOMPOZYTOWE DO ŚMIGŁOWCÓW I WIATRAKOWCÓW



gyro-tech

LAKIEROWANIE I SERWIS SZYBOWCÓW





Fundacja Lotniczy Grudziądz informuje:
 Nasz album oraz czasopismo można nabyć również we wspólnej siedzibie Fundacji Lotniczy Grudziądz i Grudziądzkiego Klubu Balonowego, przy ul. Mickiewicza 23 w Grudziądzu (tel.: 600231393).

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

Zespół redakcyjny:
 Beata Adwent, Joanna Biedermann, Agnieszka Gibalska-Dembek, Szymon Gurbin, Zbigniew Kościński, Artur Łończuk, Andrzej Maciejewski (redaktor naczelny), Andrzej Ogonowski, Dominika Szagdaj, Dawid Schoenwald, Kinga Tchorz, Joanna Wieczorek (Aeroklub Polski), Krzysztof Wieczorek

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

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