



GRUDZIĄDZKIE WIADOMOŚCI LOTNICZE



ISSN 2719-8553

(5) **1/2022** styczeń - czerwiec

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

Drodzy czytelnicy!

Już tak wiele chmur przepłynęło na Górę Zamkową od ostatniego wydania Grudziądzkich Wiadomości Lotniczych, że czas najwyższy znów spotkać się na łamach! A że jak wszystko, co dotyczy naszego środowiska, również łamy mamy skrzydlate, zatem zapraszamy do odlotu przy lekturze z kubkiem kawy, filiżanką herbaty, tudzież z innymi napojami sprzyjającymi lekturze i bujaniu w obłokach.

Wiele się działo w ostatnich miesiącach. Zatem wpadniemy na rozegrane w Lisich Kątach Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Klasie Klub A oraz Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe w Klasie 15/18 m. Lotnisko Aeroklubu Nadwiślańskiego to wymarzone miejsce do organizowania tego typu imprez, a jak tam było – poczytajmy, ale również pooglądajmy piękne zdjęcia.

Mamy w tym numerze również odrobiną historii. Dowiemy się bowiem, jakie były początki sekcji balonowej przy dawnym Aeroklubie Grudziądzkim, która później przerodziła się w nasz jakże prężny Grudziądzki Klub Balonowy. Tam też warto zwrócić uwagę na zdjęcia sprzed ponad dwudziestu lat, zwłaszcza na aspekt utraty niektórych grzywek, tudzież przyrostu pewnych tkanek... Ale dusze w tych wrażliwych ciałach ciągle tak samo lotne i skore do powietrznych harców.

Ruszymy jednak jeszcze dalej w przeszłość, żeby przywołać postać Wacława Jurka – pilota i instruktora, który po grudziądzkim niebie w dwupłatowym myśliwcu buszował w latach dwudziestych poprzedniego wieku.

Naprawdę dużo latamy naszymi balonami, nie tylko ku uciechu mieszkańców Grudziądza. Mamy również sporo występów gościnnych! Nie zabrakło nas na V Regionalnej Fieście Balonowej w Toruniu, Byliśmy na Fieście Balonowej w Szczecinku. Sunęliśmy również pod obłokami Rypina. Mnóstwo pięknych zdjęć i trochę dobrych wspomnień, którymi chcemy się podzielić.

Ale to nie wszystko. Lotnictwo samo w sobie jest piękne i piękno do siebie przyciąga. Dlatego zapraszamy do zapoznania się z sylwetką Kingi Tchorz – pilota szybowcowego i samolotowego, a jednocześnie... behawiorystki psów!

Natomiast mniej ładny, ale wielce doświadczony i powszechnie szanowany pilot zwany przez niektórych „Ogonkiem” opowie nam, jak przywrócono drugą młodość sędziwemu i trochę pokiereszowanemu przez czas Nimbusowi, który teraz znowu kręci w kominach, jakby go wypuścili prosto z niemieckiej fabryki.

Zapraszamy do miłej lektury. Niech będzie to kolejne spotkanie z grudziądzkim lotnictwem. Jeszcze tylko jedno przypomnienie: już niedługo, bo pod koniec sierpnia, w naszym mieście zostaną rozegrane międzynarodowe zawody balonowe w ramach Pucharu Polski, a towarzyszyć im będzie fiesta balonowa. To preludium do Balonowych Mistrzostw Świata Juniorów, które w Grudziądzu odbędą się w roku 2023. Już dziś zapraszamy na te cudowne spektakle, które będą widoczne chyba z każdego zakątka miasta.

Do zobaczenia

Redakcja

SPIS TREŚCI NUMERU 1(5)/2022:

Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie Klub A oraz Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe w klasie 15/18 m	2
Początki współczesnego sportu balonowego w Grudziądzu	7
Wacław Jurek	14
Niebo nas nie ogranicza (Ampol-Merol)	20
V Regionalna Fiеста Balonowa – Toruń 2022	22
Kinga Tchorz	27
Druga młodość Nimbusa	30
Festiwal Balonowy w Szczecinku – 2022	33
Lotniczy Grudziądz z „Odkrywca”	36

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W KLASIE KLUB A ORAZ OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE 15/18 m

W dniach 13-21 maja, lotnisko w Lisich Kątach ponownie stało się areną zmagania czołówki polskich pilotów szybowcowych. O tytuł najlepszego pilota w klasie klub walczyło 40 zawodników, kolejnych 14 startowało w zawodach niższej rangi w klasie 15/18 m.

Klasa Klub w szybowcach – zwłaszcza w będącej wciąż na dorobku polskiej scenie lotniczej – jest czymś szczególnym. Szybowce dopuszczone do rywalizacji w tej klasie to głównie wyprodukowane w dużych ilościach konstrukcje z lat 1970-1990. Wśród nich znajdują się polskie Jantary, na których w zasadzie wychowani są wszyscy zawodnicy z naszego kraju. Nie brakuje też popularnych „Promyków”, niemieckich LS3, LS4 czy przeżywających drugą młodość Mini Nimbusów. Dzięki takiemu ograniczeniu startujących konstrukcji na konkurencyjnym spręcie może wystartować niemal każdy – wliczając w to osoby korzystające z aeroklubowego sprzętu, zwłaszcza młodszych zawodników. Dla wielu pilotów właśnie udowodnienie swoich umiejętności na pocziwym Jantarze jest przepustką do Kadry Narodowej i możliwości trenowania na najlepszym spręcie na świecie.

Na takich właśnie światowej klasy konstrukcjach startowali zawodnicy w klasie 15/18 m, mimo niższej rangi zawodów pojawili się bardzo doświadczeni i utytułowani sportowcy, traktując rywalizację jako ostatnią próbę swoich sił przed zbliżającym się kalendarzem imprez rangi międzynarodowej. Smukłe skrzydła Diany 2 czy ASG 29 prowadziły do lotu takich zawodników jak Tomasz Rubaj, Janusz Centka czy Łukasz Wójcik.

Również w klasie Klub zaprezentowała się czołówka polskiego rankingu – głównymi faworytami do tytułu Mistrza byli współpracujący od lat Jakub Barszcz i Łukasz Kornacki, z których zwłaszcza ten pierwszy miał już na koncie wiele sukcesów i od kilku lat utrzymywał wysoką formę. Kolejnym pretendentem byli Jacek Flis i Mikołaj Zdun, będący w doskonałej dyspozycji po świetnym występie na zawodach FCC w Prievidzy kilka tygodni wcześniej. Na liście startowej pojawił się również Przemysław Bartczak, broniący tytułu Mistrza Polski w tej klasie, po ubiegłorocznym zwycięstwie w Stalowej Woli.

Aeroklub gospodarzy reprezentowali w klasie Klub czterej doświadczeni zawodnicy. Para lotniskowych wyjadaczy, Andrzej Ogonowski i Joanna Biedermann, startująca odpowiednio na szybowcach LS4 „OG” i Mini Nimbus „DJ”, która ma za sobą tysiące godzin spędzonych wśród nadwi-

ślańskich chmur. Oprócz tego na szybowcu DG 101 „AKM” startował Piotr Góreczny, a na klubowym Jantarze „KM” lokalny junior – Martin Przybysz. W klasie 15/18 m, na kadrowych szybowcach klasy standard pojawiła się Kinga Tchorz latając szybowcem LS8 „LOT” i Karol Śnapko na Discusie 2a „X”.

Pierwszą konkurencję udało się rozegrać 15.05 – dobra szybowcowa pogoda pozwoliła wyznaczyć długie zadania – konkurencję z czasem oblotu 3h 30 minut. Zawodnicy ścigali się po trasie prowadzącej z Lisich Kątów w rejon Bytowa i Kościerzyny, by następnie zawrócić w kierunku Brodnicy i Sierpca, dolatując do Lisich od południowego wschodu. Mocne noszenia i szybki lot ułatwia zadanie lepszym konstrukcjom i tak też było tego dnia. Jacek Flis i Mikołaj Zdun, na szybkich – jak na klasę Klub – szybowcach LS3 wyposażonych w klapy osiągnęli 119 km/h, zdobywając odpowiednio pierwsze i drugie miejsce. Trzeci był Bartosz Orchel na SZD-55, osiągając 112 km/h. Pozostałe prędkości w tabeli były niższe, ale wciąż bliskie zwycięskim. Szybownictwo jest sportem, w którym do ostatniej sekundy lotu trzeba wystrzegać się błędów, przekonał się o tym Christoph Matkowski, który przez błąd na samej końcówce dolotu stracił szansę na zwycięstwo w zawodach. W klasie 15/18 m „księżniczka” Diana 2 poprowadzona przez Tomasza Rubaję osiągnęła prędkość 134 km/h – w trzy i pół godziny przeleciał on aż 470 kilometrów. Drugi był Maciej Adamski, lecz na uwagę zasługują także miejsca 3. i 4. należące do Kingi Tchorz i Wiktora Łacińskiego, którzy na krótkich skrzydłach szybowców klasy Standard osiągnęli bardzo dobre rezultaty, zwłaszcza biorąc pod uwagę ich młody wiek i niewielkie doświadczenie w tym zdominowanym przez weteranów sporcie.

Następnego dnia zawodnicy znowu musieli sprawdzić swoje umiejętności, jednak tym razem pogoda nie była już tak łaskawa. Trzygodzinne zadania w klasie Klub i dwupółgodzinne w 15/18 prowadziły przez pełen jezior teren wokół Olszty, by następnie zawrócić w kierunku Włocławka i dolecieć do Lisich Kątów od południa. Ciężkie, pełne wilgoci chmury momentami przesłaniały dopływ słońca do ziemi wymuszając ostrożniejsze planowanie lotu. Tym razem w klasie klub zwyciężył Jakub Barszcz lotem z prędkością 105 km/h. Skrócił on też znacznie dystans, jaki dzielił go od Jacka Flisa w klasyfikacji generalnej. W drugiej klasie kolejne zwycięstwo odniósł Tomasz Rubaj, po raz kolejny mając na swoim ogo-

Arkadiusz Downar (na pierwszym planie) i Joanna Biedermann na dolocie w trakcie zawodów



Odprawę przed konkurencją prowadzą: Zbigniew Meller i Krzysztof Herczyński



Niezawodna obsługa zawodów



Szybowce w oczekiwaniu na start



Przed konkurencją



Martin Przybysz
w Jantarze Standard 3



Dodatkowa odprawa
na starcie



Zespół holowników
przy samolocie Jak 12



Marek Chamera, Jakub Jankowiak i Dariusz Leszkiewicz



Zawodnik
Mateusz Zakrzewski
w oczekiwaniu na start



Chronometrażystki



Dyrektor Aeroklubu Nadwiślańskiego
– Monika Celmer czujnym okiem obserwuje przebieg zawodów



Maciej Andrzejewski, Sylwiusz Kobiela i Rajmund Knitter z kaszubskiej kapeli „Zgrywańce” w odwiedzinach w czasie zawodów



Demontaż szybowca po zawodach



nie juniorów – tym razem, byli to Wiktor Łaciński i Karol Šnapko. Tak też po dwóch dniach wyglądały pierwsze trzy miejsca w klasyfikacji generalnej tej klasy.

Pogoda pogarszała się z dnia na dzień, ale wciąż można było latać. Tak też stało się podczas trzeciej konkurencji, w której wyznaczono zadania o tej samej długości co poprzedniego, ale tym razem w całości lotniczy taniec miał rozegrać się nad Borami Tucholskimi. Zazwyczaj te lasy w całej Polsce znane są z dobrych warunków termicznych, jakie rozgrzane drzewa iglaste zapewniają w słoneczne dni, lecz 17 maja pogoda była nieprzewidywalna, przez co zawodziły typowe miejsca, w których zwykle dało się znaleźć noszenie. W najtrudniejszej jak do tej pory pogodzie nawet drobny błąd skutkował koniecznością lądowania w terenie przygodnym i w konsekwencji nieukończeniem zadania. Taki właśnie los spotkał będących wysoko w tabeli Łukasza Kornackiego czy też Zbigniewa Góreckiego. O trudach walki świadczy fakt, że Marek Herbreder na szybowcu SZD-55 potrzebował zaledwie 81 km/h, aby prześcignąć innych zawodników tego dnia. Jacek Flis i Jakub Barszcz zajęli miejsca w czołówce, na tym etapie zawodów walka o tytuł Mistrza Polski zaczynała sprowadzać się do pojedynku między tymi zawodnikami. Klasa 15/18 m, mimo wyższych osiągnięć szybowców, również zmagala się z pogodą. Tego dnia wygrał Łukasz Wójcik przed Januszem Centką i Markiem Chamerą. Słabszy lot Tomka Rubaja kosztował go miejsce w tabeli, które wywalczyli właśnie Łukasz i Janusz.

Osiemnastego maja przyszła pogoda, która zawsze na zawodach szybowcowych psuje humory – termika bezchmurna. Gdy wznoszące się powietrze nie powoduje powstawania chmur Cumulus, lot szybowcem wymaga maksymalnego skupienia. Drobne zapylenie, krążące ptaki i inni zawodnicy są jedynymi wskaźnikami tego gdzie można odzyskać wysokość. Już nie tylko błąd, ale też po prostu brak szczęścia mogą przesądzić o wyniku, a lecąc na wysokości około 1000 m zawodnicy są cały czas zaledwie o około 10 minut od lądowania w terenie przygodnym, jeżeli nie odnajdą niewidocznego noszenia. Obie klasy otrzymały dwugodzinne zadania, ponownie nad Borami Tucholskimi. W takich warunkach szybownicy mają tendencję do lotu w tak zwanym peletonie – dużej grupie, w której łatwiej o odnalezienie noszenia niż indywidualnemu zawodnikowi. Tym razem przewagę miały słabsze szybowce, ponieważ liderzy na szybszych konstrukcjach mocno ryzykowali lecąc na czele – mogli łatwo przeoczyć komin, który za ich plecami wznosił innych zawodników. Tak też się stało i w klasie Klub zwyciężył Jakub Barszcz, przed dwoma utalentowanymi juniorami – Kubą Kaczorowskim i Maciejem Kowalskim. Jacek Flis musiał zado-

wolić się szesnastym miejscem i utratą pozycji lidera. W klasie 15/18, zaledwie sześciu z 14 zawodników ukończyło zadanie, po raz kolejny najlepszym z tej szóstki był Łukasz Wójcik. Prędkości zwycięzców, odpowiednio 86 km/h w klasie Klub i 90 km/h Łukasza, dobrze obrazowały to jak asekuracyjnie leciano w tym trudnym dniu.

Po czterech dniach ścigania się przyszedł upragniony dzień przerwy. Dopiero 20 maja wystartowano do ostatniej konkurencji w zawodach. Krótkie, dwugodzinne zadania nie przyniosły dużych zmian w tablicach końcowych. Liderzy w klasie Klub polecili spokojnie, zabezpieczając swoje miejsca w tabeli, a zwycięstwo dnia uzyskał Mirosław Izydorczak na ASW 20 z prędkością 96 km/h. W klasie 15/18 m swoją dominację potwierdził Łukasz Wójcik, który osiągając 108 km/h, przypieczętował swoje zwycięstwo w zawodach. Prognozy na ostatnie dni zawodów były pesymistyczne i po rozegraniu pięciu konkurencji zawody zostały zakończone.

Pod względem sportowym były to dobre mistrzostwa. Zawodnicy musieli udowodnić, że potrafią latać szybko w mocnej pogodzie, bezpiecznie w słabej, odważnie rozpędzając szybowce na dolotach i rozważnie dbając o wysokość, gdy sytuacja robiła się skomplikowana. W tych pięciu lotach znalazły się liczne warianty pogody – ładne szlaki, termika bezchmurna, czy dni z dużą ilością zachmurzenia odcinającego słońce. W klasie 15/18 m zwyciężył doskonale rozgrywający drugą połowę zawodów Łukasz Wójcik, przed utalentowanym juniorem – Wiktorem Łacińskim i legendą polskiego szybownictwa Januszem Centką. W klasie Klub, szybowcowym Mistrzem Polski został Jakub Barszcz, przed Jackiem Flisem i Mikołajem Zdunem. Na docenienie zasłużyli również młodzi sportowcy, którzy poza sukcesem Wiktora zdobyli również piąte miejsce w klasie 15/18 (Karol Šnapko) oraz czwarte i piąte w klasie Klub (Jakub Kaczorowski i Maciej Kowalski). Juniorzy odrobili swoją szybowcową pracę domową i można spodziewać się, że jeżeli utrzymają swoją formę, to usłyszymy o nich już niebawem na Mistrzostwach Świata w Czechach.

Reprezentanci Aeroklubu Nadwiślańskiego zdobyli miejsca:

W klasie 15/18 m:

5 – Karol Šnapko – Discus 2a „Y”

9 – Kinga Tchorz – LS8 „LOT”

W klasie Klub:

17 – Martin Przybysz – Jantar Std3 „KM”

19 – Andrzej Ogonowski – LS4 „OG”

22 – Joanna Biedermann – Mini Nimbus „DJ”

37 – Piotr Góreczny – DG 101 „AKM”

Marta Babacz i Artur Łończuk

Foto: HajdaStudio



Początki współczesnego sportu balonowego w Grudziądzu

Pierwszy lot balonowy Aeroklubu Grudziądzkiego odbył się 27 stycznia 1999 roku gdy Zbigniew Kościński i Andrzej Ogonowski rozpoczęli szkolenie praktyczne na balonie typu Tomi Ax-7 „RENOMA”, pod okiem Krzysztofa Borkowskiego.

Co się wydarzyło, że w Lisich Kątach – miejscu, które kojarzone było ze sportem szybowcowym pojawiły się balony? Jedną z przyczyn była propozycja Aeroklubu Elbląskiego wypożyczenia balonu w zamian za wyciągarkę. Drugą przyczyną było zainteresowanie się baloniarstwem przez Zbigniewa Kościńskiego – Szefa Technicznego Aeroklubu Grudziądzkiego, trzecią – może najważniejszą – zainteresowanie ówczesnego dyrektora Lecha Załęskiego balonami. Wysłał „z urzędu”, pracowników A.G. na teoretyczny kurs balonowy, organizowany przez Aeroklub Polski na lotnisku w Lesznie. Trzech pracowników pojechało „w delegację” na szkolenie do Leszna i po zakończeniu teorii przystąpiliśmy do praktyki.

Byliśmy doświadczonymi pilotami szybowcowymi i samolotowymi. Balony – jako statki powietrzne rządziły się innymi prawami. Balonem nie sterujemy. Leci sam. Czy to powoduje, że lot jest łatwiejszy?

Mogłoby się tak wydawać ale jest to nieprawda. Latanie aerodynamami (statki powietrzne, które latają dzięki powstawaniu siły nośnej na skrzydłach – samoloty, szybowce, śmigłowce) jest po prostu zupełnie inne od latania aerostatami (statek powietrzny – lżejszy od powietrza, którego siła nośna to siła wyporu balony, sterowce). Na-

uka pilotażu samolotu czy szybowca jest trudna i wymaga sporego zaangażowania i nauki, jednak kiedy już nauczymy się latać niczym to się nie różni od jazdy samochodem czy rowerem. Po prostu umiemy latać! Balon leci sam jednak my – sterując balonem musimy poznać i zrozumieć procesy zachodzące w atmosferze aby nasz lot był przewidy-

walny i bezpieczny. Latanie samolotami i balonami to dwa różne światy, które łączy tylko jedno – przebywanie w powietrzu. Trudno się odnosić co jest trudniejsze, co jest piękniejsze. Zależy to od sytuacji i indywidualnego spojrzenia na lot. W baloniarstwie na pewno musimy stawiać na zespół. Potrzebujemy ludzi do pomocy podczas przygotowania do lotu i po locie. Potrzebujemy kierowcy. Musimy umieć i chcieć działać w zespole ale – jeśli ba-

Instruktor Krzysztof Borkowski (w koszu) z uczniami: Zbyskiem Kościńskim, Andrzejem Ogonowskim i Dariuszem Dembkiem

Lisic Kąty dnia 29.10.1999 r

ZARZĄD AEROKLUBU GRUDZIĄDZKIEGO

Sekcja Balonowa Aeroklubu Grudziądzkiego - Rok Założenia 1998 październik. Na zebraniu założycielskim wybrano prezydium sekcji. Przewodniczącym został Zbigniew Kościński, Wiceprzewodniczącym Tomasz Kazimierski, Sekretarzem Joanna Biedermann. Członkowie sekcji: Ryszard Makarowski, Andrzej Ogonowski, Jacek Lewandowski, Dariusz Dembek, Artur Falkiewicz, Michał Slotwiński, Piotr Kupis, Jarosław Kurski. (W/w są założycielami sekcji). Głównym zadaniem sekcji jest propagowanie sportu balonowego i rozwinięcie działalności która umożliwi wymierne korzyści Aeroklubowi Grudziądzkiemu. Zorganizowaliśmy spotkanie z władzami miasta Grudziądzka – efektem była dotacja dla sekcji która umożliwiła nam start. W styczniu 1999 r rozpoczęło się szkolenie praktyczne trzech uczniów pilotów którzy mieli za sobą ukończony kurs teoretyczny w Lesznie. Rozpoczęliśmy kampanię reklamową sekcji balonowej Aeroklubu Grudziądzkiego w mediach regionalnych czego efektem był program w telewizji kablowej i artykuły prasowe w Gazecie Grudziądzkiej i Pomorskiej. Z Gazetą Pomorską zorganizowaliśmy konkurs na najładniejsze zdjęcie I lotu grudziądzkiej załogi nad miastem. Wyloniliśmy zwycięzców i wręczyliśmy nagrody. W czerwcu zorganizowaliśmy kurs teoretyczny na pilotów balonowych- zgłosiło się 17 osób (wszyscy ukończyli z wynikiem pozytywnym). Przez cały czas sekcja prowadzi starania w pozyskaniu balonu dla Aer. Gr. Przygotowaliśmy oferty na zakup balonu i prowadzimy agitację w firmach które naszym zdaniem mogą być zainteresowane. Wysłałmy ekipę na zawody balonowe w Lesznie AKWAWIT BALLOON CUP 99”. Ekipa wystartowała w składzie międzynarodowym – pilotem był Argentczyk Gabriel Martinez. Doświadczenie jakie tam zdobyli mamy nadzieję że zaowocują w przyszłości. Sekcja balonowa wyszkoliła w roku 1999 na balonie RENOMA z Elbląga dwóch pilotów „są nimi – Andrzej Ogonowski i Zbigniew Kościński. W trakcie szkolenia są uczniowie piloci: Joanna Biedermann, Tomasz Kazimierski, Dariusz Dembek i Ryszard Makarowski. Sekcja ma w swoich szeregach dwóch mechaników lotniczych obsługi balonów – Andrzej Ogonowski i Zbigniew Kościński.

Stan sekcji na dzień 31.10.1999 r.

- pil. bal. Zbigniew Kościński – przewodniczący
- uczeń pil. Tomasz Kazimierski – wiceprzewodniczący
- uczeń pil. Joanna Biedermann – sekretarz
- pil. bal. Andrzej Ogonowski – członek
- uczeń pil. Dariusz Dembek – „-“
- uczeń pil. Ryszard Makarowski – „-“
- kurs Artur Falkiewicz
- kurs Jacek Lewandowski
- kurs Michał Slotwiński
- kurs Danuta Dydo
- kurs Bartosz Roman
- kurs Roman Janeczko
- kurs Zbigniew Wojewódzki
- kurs Michał Izdebski
- kurs Michał Kuzikowski
- kurs Andrzej Dorau
- kurs Kazimierz Paczkowski
- kurs Jacek Kamzelski
- Jarosław Kurski
- Piotr Kupis

Pierwsze sprawozdanie z działalności Sekcji Balonowej Aeroklubu Grudziądzkiego założonej w 1998 r.



lon jest wystarczająco duży możemy latać w dwie, trzy a nawet cztery osoby. Możemy dzielić się wrażeniami, wspólnie je przeżywać i wypracowywać decyzje. Z moich obserwacji wynika, że piloci balonowi są bardziej społeczni, szybowcnicy to indywidualiści podobnie jak piloci samolotowi.

Byliśmy przygotowani teoretycznie, mieliśmy wypożyczony balon, przyjechał instruktor – rozpoczęliśmy szkolenie. Dwa króliki doświadczalne

Lp.	Data lotu	Miejscę lotu		Rodzaj lotu
		Start	Lądowanie	
A333				
01	03.03	Bolesław	Bolesław	15.15
02	04.03	TWONIA WILK	Pierzawo	17.12
03	04.03	Lubieszka	Bolesław	17.12
04	03.03	Tygodnia Wł.	Lubieszka	17.12
05	03.03	Polkowice	Szrambina	17.12
06	22.04	Lisa Wł.	Zabłotno	17.12
07	03.05	Lisa Wł.	Polkowice	17.12
08	03.05	Lisa Wł.	Lisa Wł.	17.12
09	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
10	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
11	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
12	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
13	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
14	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
15	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
16	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
17	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
18	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
19	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
20	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
21	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
22	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
23	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
24	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
25	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
26	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
27	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
28	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
29	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
30	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
31	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
32	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
33	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
34	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
35	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
36	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
37	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
38	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
39	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
40	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
41	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
42	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
43	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
44	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
45	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
46	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
47	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
48	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
49	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
50	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
51	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
52	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
53	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
54	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
55	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
56	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
57	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
58	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
59	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
60	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
61	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
62	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
63	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
64	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
65	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
66	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
67	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
68	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
69	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
70	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
71	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
72	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
73	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
74	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
75	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
76	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
77	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
78	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
79	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
80	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
81	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
82	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
83	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
84	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
85	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
86	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
87	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
88	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
89	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
90	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
91	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
92	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
93	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
94	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
95	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
96	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
97	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
98	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
99	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12
100	03.05	Lisa Wł.	Bolesław	17.12

- 48 -

Typ lotu	Godzina		Czas lotu		Ciepota w w.	Ciężar powietrza
	Start	Lądowanie	Ogólny	Średni		
Z przesłaniem						
100	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"	10	10	10	10	10	10
"						



Balon „RENOMA” podczas pierwszych lotów szkolnych z Lotniska Lisie Kąty



Tabliczka znamionowa pierwszego balonu w Grudziądzu – węgierska produkcja Tomi AX 7 o nazwie Renoma

Strony z książki szkolenia pilota balonowego z pierwszymi lotami w Grudziądzu

na polecenie przełożonego pod baczным okiem koleżanek i kolegów z aeroklubu rozpoczęli naukę latania.

Do tej pory lataliśmy w zamkniętym kokpicie. Od otaczającego nas powietrza oddzielała nas plexiglasowa cienka szyba, która jednak daje odczucie bezpieczeństwa, zabezpieczenia przed zimnym powietrzem. W balonie czujemy powietrze. Możemy się wychylić za burtę kosza i spojrzeć w dół – jak na balkonie! Nowe niesamowite przeżycie. Wisimy pod wielką kulą ciepłego powietrza w wiklinowym koszu. Gdy palnik nie pracuje panuje cisza. Słychać szczekające psy, jadące samochody – można pozdrowić ludzi na ziemi. W locie balonem przemieszczamy się wolno. Samolot, szy-



Fiesta balonowa wrzesień 1999 r. W koszu balonu Zbigniew Kościński i Andrzej Ogonowski obok Kazimierz Żołnowski



Uczestnicy kursu balonowego wraz z instruktorami Lisie Kąty 2000 r.



Gabriel Mazzini i jego grudziądzka załoga: Joanna Biedermann, Andrzej Ogonowski i Zbigniew Kościński



Częsty widok w Lisich Kątach

bowiec pędzi powyżej 100 km/h, nie zauważamy szczegółów, które są doskonale widoczne z pokładu balonu. Widać dzikie zwierzęta, czuć zapach kwitnących roślin... możemy lecieć wysoko ale też bardzo nisko – niemalże dotykając czubków drzew,

łanu zboża czy taflę wody.

Dużo różnic dużo podobieństw – zaczęliśmy szkolenie...

Szkolenie obfitowało w wiele ciekawych zdarzeń i sytuacji, które pokazały uczniom i instruktorowi praktykantowi że do balonów należy mieć respekt i traktować je z należnym szacunkiem... Ta zasada towarzyszy wszystkim lotnikom. Zarówno tym, którzy latają małutkimi sprzętami do rekreacji jak i tym, którzy pędzą z prędkością dźwięku na nowoczesnych samolotach. Powiedzenie: „start jest opcjonalny – ale lądowanie obowiązkowe” oraz „lepiej żałować, że się nie poleciało niż, że się poleciało” staram się stosować w moim lotniczym życiu i te maksymy przekazywać koleżankom i kolegom pilotom.

Wiele sytuacji ze szkolenia balonowego utkwilo mi w pamięci. W czasie gdy bez odpowiedniej naturalnej zasłony przed wiatrem próbowaliśmy napełnić naszą RENO-MĘ – ta zaczepiona o dyszel łączący przyczepkę z naszym klubowym Polonezem Truckiem, pociągnęła cały zespół o kilka metrów. Byliśmy pod dużym wrażeniem siły jaką ma ciągnięty przez wiatr balon, który opróżniliśmy i zrezy-

gnowaliśmy z lotu tego dnia. Były też próby „karczowania” lasu. Krzysztof demonstrował nam postępowanie w sytuacjach awaryjnych. Lądowania znad przeszkody na małych polach przy silnym wietrze, opadanie z dużą prędkością i hamowanie. Było pięknie i strasznie, zabawnie i poważnie. Narastała w nas chęć latania balonami i jednocześnie respekt przed tym innym, dziwnym i niezrozumiałym rodzajem lotnictwa. Nabieraliśmy zaufania do balonu i naszych umiejętności. Zakończyliśmy szkolenie z wynikiem pozytywnym i wiarą, że potrafimy latać balonem.

Koniec szkolenia to egzamin, który od Zbigniewa Kościńskiego i Andrzeja Ogonowskiego przyjmował Krzysztof Kocot – doświadczony instruktor i pilot balonowy. W czasie egzaminu, oprócz normalnych procedur, egzaminator wyłączył nam ogień w palniku... balon opadał, egzaminator nie pozwalał nam „odpalić” ponownie palnika, balon



Zajęcia praktyczne z balonem



Załoga balonu, od lewej: Zbigniew Kościński, Andrzej Ogonowski, Dariusz Sonnenfeld i grupa miejscowych miłośników baloniarstwa

opadał a jego prędkość pionowa w dół rosła... dopiero, kiedy opadanie osiągnęło wartość ok 4 m/sekundę a ziemia zbliżała się mogliśmy „odpalić” palnik. Okazało się to jednak niełatwe. Ciśnienie gazu z butli zdmuchiwało ogień zapalniczki... balon opadał, wysokość malała, a palnik był martwy. Egzaminator zachowywał spokój – nie mieliśmy pomysłu co zrobić. Okazało się, że należy wypuścić odrobinę gazu, zakręcić butlę i zapalić uzyskany obłok. Wtedy dopiero było możliwe otwarcie butli i odzyskanie płomienia pilotowego tzw „świeczki”. Potem dłuuuugie grzanie i wyhamowanie opadania balonu. Ostatecznie egzamin zaliczony i wyko-



Start w zimny listopadowy poranek z Kępna

naliśmy samodzielne loty!

Od 15 do 19 września 1999 roku załoga Aeroklubu Grudziądzkiego – na zaproszenie Bogdana Prawickiego – wzięła udział w Ósmej edycji Pucharu Akwawitu w Lesznie, jako ekipa argentyńskiego pilota Gabriela Mazziniego. W koszu Gabriela wspierała Joanna Biedermann a ekipa naziemna to byli Zbigniew Kościński i Andrzej Ogonowski.

W czasie pierwszej jazdy z balonem na miejsce startu zgubiliśmy z naszego klubowego Poloneza Trucka kosz z palnikiem. Na szczęście „ładowanie” kosza na asfalcie odbyło się łagodnie i nieuszkodzony sprzęt zabraliśmy z drogi. Zdarzały się też zabawne historie z obserwatorami. Obserwator to osoba, która na zawodach balonowych, kiedy nie było jeszcze możliwości zapisu GPS, kontrolował przebieg działania załogi i zaznaczał miejsca zrzuć markerów. Na zawodach Akwawitu obserwatorami były osoby różnych narodowości. Na jeden z lotów przydzielono nam kolegę z Japonii. Joanna z Gabrielem wykonywali zadanie w powietrzu, Zbyszek, ja i nasz kolega obserwator podążaliśmy ich śladem naszym Polonezem Truckiem z przyczepką. Jako gospodarze poczęstowaliśmy kolegę pachnącą kawą z termosu. W tym czasie Zbyszek, który kierował naszym Truckiem zjechał na polną drogę. Gorąca kawa nie nadawała się jeszcze do picia ale na nierównościach zaczęła stanowić dla naszego obserwatora kłopot. Starał się balansować kubkiem ze średnim efektem. Szczęśliwie zauważyliśmy te kłopoty i na krótkim postoju obdarzony kawą spokojnie ją wypił. Innym razem naszym obserwatorem był kolega z Rosji. Staraliśmy się porozumiewać po rosyjsku, jednak „krzywa zapominania” robiła swoje. Nasz rosyjski kolega bardzo się starał prawidłowo wypełniać swoje obowiązki. Biegaliśmy po polach, żeby odnaleźć marker rzucony przez Gabriela. Gdy już go odnaleźliśmy nasz obserwator powiedział: „Ja zabył krasku” (zapomniałem farby)... chodziło o farbę w sprayu, którą miał obowiązek zaznaczyć miejsce upadku markerów. Ponowny bieg do samochodu i do następnego celu! Tam po poszukiwaniach i odnalezieniu markerów sytuacja się powtórzyła... „Ja zabył krasku”... sprint do samochodu i powrót. Na następnym celu już sprawdziliśmy czy Władimir ma „krasku”. Nabraliśmy apetytu na rywalizację sportową i udział w zawodach. Ze względu na na-

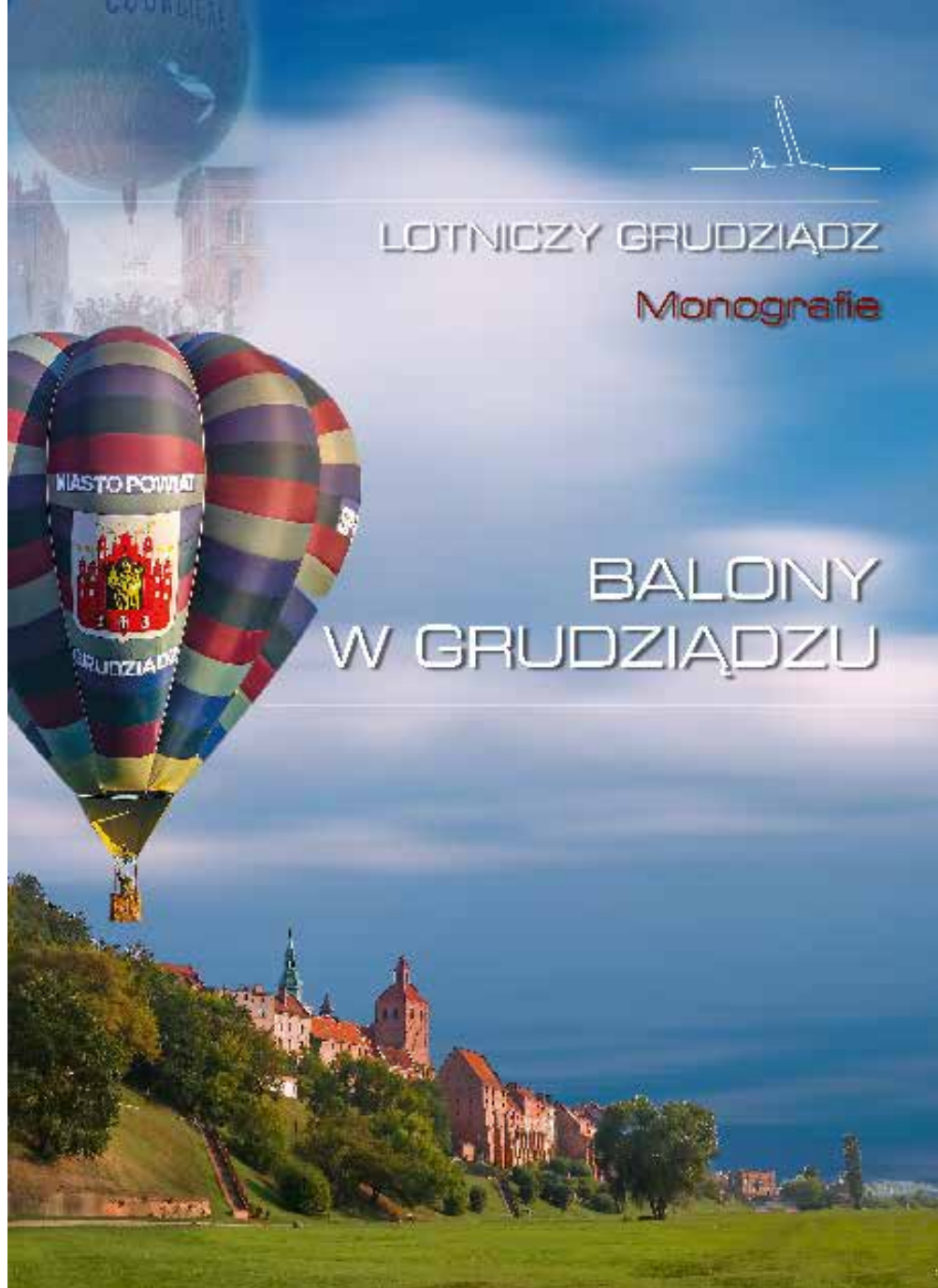
sze małe doświadczenie trudno było nam wykonywać polecenia naszego pilota jednak z lotu na lot nabieraliśmy umiejętności i zaczynaliśmy rozumieć o co w sporcie balonowym chodzi. Urzekł nas widok balonów w powietrzu. Wspólny start, lot grupy balonów – to niezapomniany widok, który nie tylko miłośnikom lotnictwa zapiera dech w piersiach. W naszych głowach kiełkowała myśl – takie piękne widowisko powinniśmy zorganizować w Grudziądzu.

Po powrocie do Lisich Kątów opowiadaliśmy o naszych przeżyciach i rozpalaliśmy tłącą się iskierkę zainteresowania baloniarstwem w Aeroklubie Grudziądzkim.

Już w listopadzie 1999 roku nasza załoga wzięła udział w zawodach w Kępnie. Pilot Zbigniew Kościński i jego ekipa – Joanna Biedermann, Danutą Dydo, Joanna Kościńska, Andrzej Ogonowski i Łukasz Tomaszewski. Dla nas to była pierwsza wizyta w Kępnie, a V edycja zawodów. Zawody odbyły się od 10 do 14 listopada. Odbyły się trzy loty, rozegrano 5 konkurencji. Udział wzięło 14 załóg. Zbyszek zajął 6 miejsce!

W styczniu 2000 roku Pojechaliśmy do Białego Boru na festę balonową MK Cafe. Startowaliśmy tam w dwie ekipy z jednym balonem. Zbyszek latał na balonie MK Cafe z Piotrem Górnym a na naszej RENOMIE latał Andrzej Ogonowski z pozostałymi członkami ekipy. Zawody były dla nas kolejną możliwością poznawania środowiska polskich baloniarzy. Nawiazyaliśmy nowe znajomości. Staraliśmy się, żeby zauważono, że nasza przygoda z balonami nie jest przelotnym flirtem (wszyscy byliśmy pilotami samolotowymi i szybowcowymi) i szybko porzucimy balony by powrócić do samolotów i szybowców. Nasz pomysł był bardziej racjonalny – łączyć pasję latania dzieląc ją na aerodynamikę i aerostaty. Wiele naszych kolegów zagorzałych szybowców nie podzielali naszego pomysłu na lotnicze życie.

Cały 2000 rok trwały intensywne szkolenia. Nowi członkowie zarażali się ideą sportu balonowego. Koledzy z Aeroklubu Warszawskiego Ryszard Kurowski i Roman Godlewski zorganizowali Teoretyczny Kurs Balonowy. Kurs trwał cztery dni



LOTNICZY GRUDZIĄDZ

Monografie

BALONY W GRUDZIĄDZU

Projekt okładki monografii o baloniarstwie w Grudziądzu, powstającej w wydawnictwie Lotniczego Grudziądza

i wzięło w nim udział 17 osób. W międzyczasie odkupiliśmy balon „RENOMA” z Aeroklubu Elbląskiego. Osoby zainteresowane lataniem i szkoleniem wykupiły godziny lotu na RENOMIE dzięki czemu zakup balonu nie obciążył budżetu Aeroklubu Grudziądzkiego. Mogliśmy w sposób swobodny latać, szkolić nowych pilotów i startować w zawodach balonowych. Szkolenie praktyczne rozpoczęły kolejne osoby i do końca 2000 roku nasza sekcja miała już 7 pilotów i kilku kolejnych uczniów.

Tak to w 2 lata z pomysłu i marzenia zaczęła się przygoda, która trwa do dziś. Środowisko grudziądzkich baloniarzy posiada kilka balonów, Grudziądzki Klub Balonowy lata i szkoli, zawody balonowe co roku cieszą Grudziądzan, a w przyszłym 2023 roku odbędą się pierwsze w naszym mieście Balonowe Mistrzostwa Świata.

Andrzej Ogonowski



SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW NOWYCH MARKI ŠKODA ORAZ UŻYWANYCH WSZYSTKICH MAREK

technika lotnicza
NORTH AIR SERVICE

2002 - 2022
w branży lotniczej
20 lat

LOTNISKO LISIE KĄTY
86-302 Grudziądz
tel. kom. 502 46 16 20
www.northair.pl, e-mail: northair@wp.pl

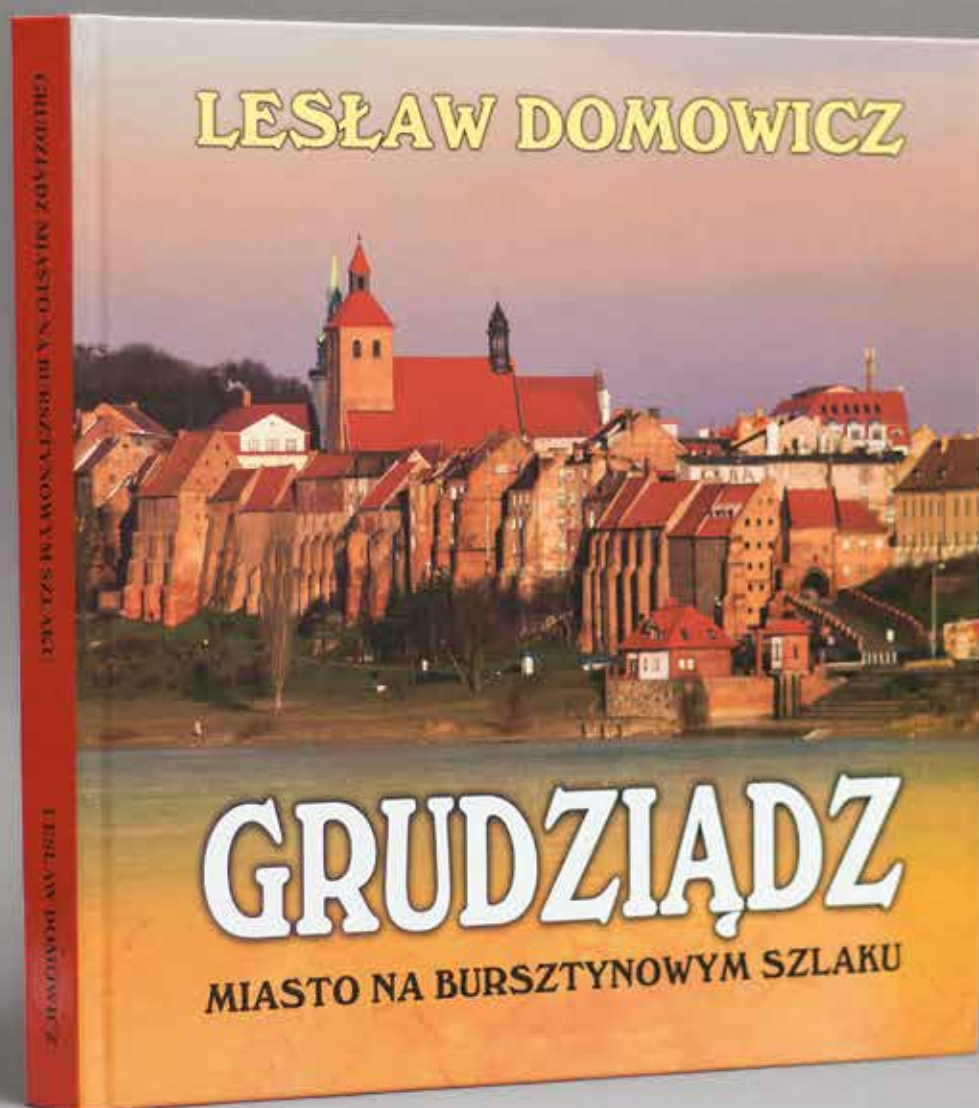
Album fotograficzny

100_{pln}

z historią miasta i opisami w wersji wielojęzycznej (polski, angielski, niemiecki). Niepowtarzalny klimat miasta autorstwa grudziądzkiego artysty fotografa Lesława Domowicza.

Wydawcą albumu jest Drukarnia EPROS.

Album formatu
30x30 cm.
136 stron



Zamówienia: info@epros.pl

Album do nabycia:

- Informacja Turystyczna, Rynek 3-5, Grudziądz
- Biblioteka Miejska, ul. Legionów 28, Grudziądz
- Drukarnia EPROS, ul. Powstańców Wielkopolskich 17, Grudziądz

wydawca:

 **EPROS**
Drukarnia / The Printing House

WACŁAW JUREK

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

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

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

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

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

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

W połowie stycznia 1919 r. do oddziału, w któ-

rym służył Wacław Jurek nadszedł rozkaz wysłania wszystkich powstańców, którzy poprzednio pełnili służbę w formacjach lotniczych do nowo utworzonej polskiej Stacji Lotniczej w Ławicy k/Poznań. Dokąd też został skierowany i jako mechanik silnikowy służy w drugiej kompanii,

a od 15.III. do 7.VII.1920 r. w pierwszej kompanii lotniczej. W tym też okresie przebywa na kursie pilotażu w Szkole Pilotów w Ławicy, jego instruktorem był między innymi por. pil. Wiktor Lang, z którym 22.X.1919 r. st. szer. uczeń pilot W. Jurek na samolocie typu „Albatros BII” wykonał pierwszy szkolny lot. W Wyższej Szkole Pilotów w Ławicy na samolotach „Albatros BII” i „Rumpler BI” kpr. W. Jurek wykonał 63 loty z instruktorem i 77 lotów samodzielnych. Do 7 sierpnia 1920 r. wykonał loty szkoleniowe na samolotach: LVG-bII, Aviatik-bIII, AEG-bIV i LVG-bV, oraz loty na samolotach bojowych: Albatros-DIII, Pfalz-DXII, Foker-DVII, Spad i Moran. Po ukończeniu szkoły kpr. pil. W. Jurek od Kierownika Ruchu Lotniczego ppor. pil. Wawrzyniaka otrzymał opinię: *Kpr. pil. W. Jurek bardzo dobry lotnik z dobrze wyrobionym uczuciem w lataniu. Posiada Zamiłowanie do lotnictwa. Nadaje się na aparaty ciężkie i lżejsze.*

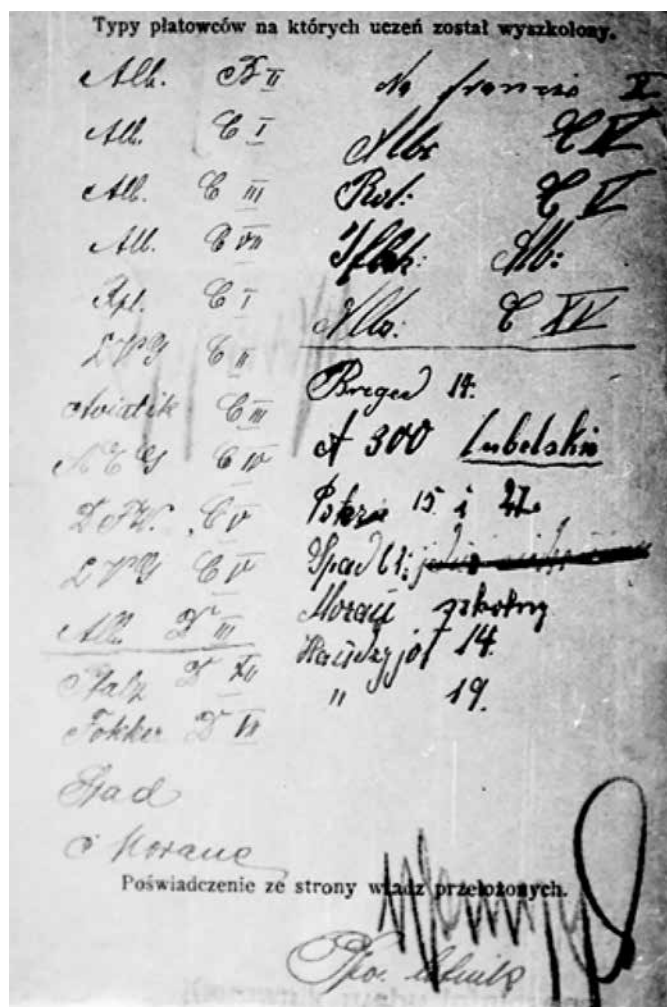
W dniu 10 sierpnia 1920 r. zostaje skierowany, jako plut. pil. do 8-mej Lotniczej Eskadry Wywiadowczej. Po wykonaniu między innymi z por. pil. Augustem Menczakem szeregu lotów bojowych na samolocie typu „Halberstadt” w okolicach Lublina, Chełma Lubelskiego, Łucka i Korostenia, oraz po złożeniu 22.VI.1920 r. egzaminu na pilota frontowego sierż. pil. W. Jurek 20.X.1920 r. otrzymuje



Chorąży pilot Wacław Jurek



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



Typy samolotów na których wykonywał loty (1919 - 1925 r.)

odznakę pilota frontowego nr 320 wraz z legitymacją nr P.275. od 1.X.1920 r. sierż. pil. W. Jurek jest członkiem „Związku Lotników Polskich” w Poznaniu.

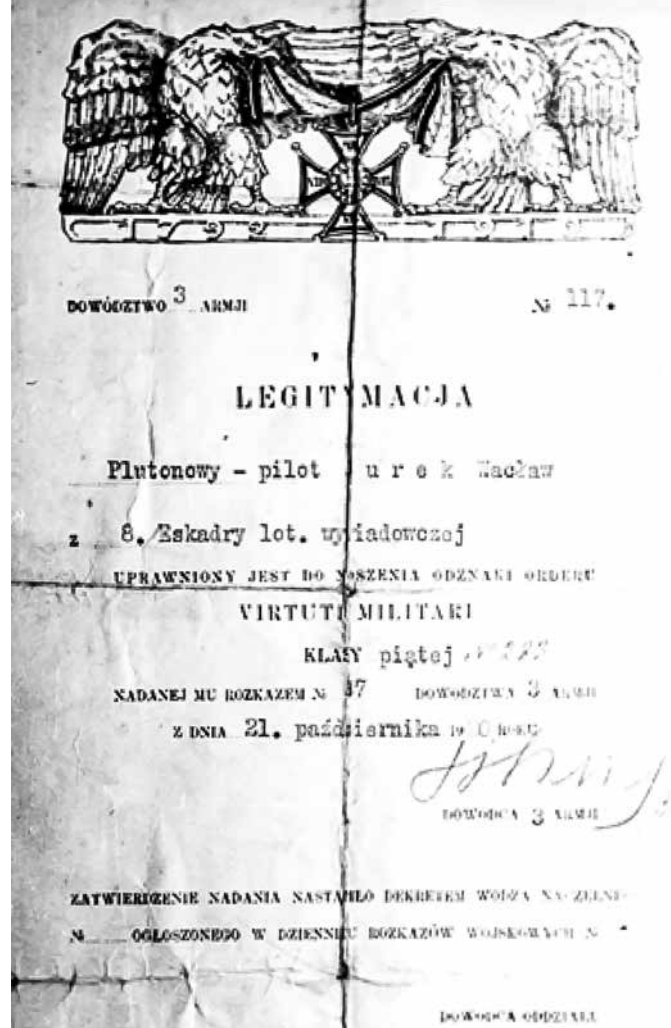
Kiedy w styczniu 1921 r. połączono i utworzono z 8 i 11 eskadry późniejszą 23, st. sierż. pil. W. Jurek pełni w niej służbę w składzie 2-ego Pułku Lotniczego i 1 lica 1921 r. awansuje do stopnia chorążego.

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

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

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

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



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

pochwałą.

W końcu października 1926 r. chor. pil. W. Jurek przeniesiony zostaje do nowo zorganizowanej w Grudziądzu Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w charakterze instruktora pilota, biorąc bezpośrednio udział w szkoleniu młodych podchorążych na obserwatorów. Wraz ze szkołą w kwietniu 1927 r. przechodzi na jej stałe miejsce pobytu w Dęblinie, pełniąc dalej obowiązki instruktora pilotażu, a potem pilota oblatującego samoloty.

Z chwilą zorganizowania 8.III.1928 r. przez inż. mjr. pil. Tadeusza Wereszczyńskiego Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania na własną prośbę chor. pil. W. Jurek 16.VI.1928 r. zostaje do niej skierowany pełniąc obowiązki oblatywacza



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

parku lotniczego. Latał między innymi na olbrzymim samolocie francuskim bombardowania nocnego Farman F-68 „Goliath”, z którego także odbywało się przeszkolenie przyszłych pilotów w skokach spadochronowych. W 1928 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych przyznało mu „Polową Odznakę Pilotą”.

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

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

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



Wacław Jurek w OSL Grudziądz – siedzący pierwszy z lewej (1925 r.)

Górach k/Grudziądza.

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

Od tej chwili chor. pil. W. Jurek pełni służbę w Oddziale Lotniczym. Z 7 na 8 września wraz z dwoma żołnierzami zostaje wysłany na most kolejowy w Dęblinie, regulując ruchem oddziałów lotniczych przepływających się z lewego brzegu Wisły na prawy ciągle bombardowany przez lotnictwo hitlerowskie. Dziewiątego września wraca do Rososza i przydzielony zostaje do dyspozycji kpt. J. Zielińskiego. Z dęblińskim parkiem lotniczym 11.IX.1939 r. opuszczając Rososz i przez Podlotów, Lublin i Krasnystaw zatrzymuje się w lesie w miejscowości Zalin. W nocy z 16 na 17 września przekracza rzekę Bug i 18 września znajduje się w Milanowicach 9 km od Kowala. Po zarządnym odwrocie udaje się z oddziałem do Maciejowa, gdzie 19 września chor. pil. W. Jurek, jako dowódca kompanii lotniczej ubezpieczał formujący się oddział (pod dowództwem mjr Ojżanowskiego)



Wacław Jurek w samolocie na lotnisku w Grudziądzu



i wysyłał patrole porządkowe na ulice miast, przez co przyczynił się do sprawnego przebiegu tworzących się nowych oddziałów bojowych.

W dniach od 21 do 27 września po opuszczeniu Maciejowa jego oddział przeprawia się przez Bug i Wieprz w kierunku Lublina. Jako dowódca plutonu chor. pil. W. Jurek 29 września rano bierze udział w ciężkim krwawym boju pod miejscowością Długie (4 km od Lublina), gdzie dęblinscy lotnicy najpierw ubezpieczają od północy natarcie polskie na Lublin, a po rozbiciu nacierających oddziałów przejmują na siebie cały ciężar walki wycofujących się rozbitych oddziałów. W akcji tej chor. pil. W. Jurek wykazał się odwagą i panowaniem w ciężkich chwilach nad sytuacją bojową. Dzięki niemu skrwawieni w boju lotnicy polscy wycofali się w ładzie i porządku. Po walce chor. pil. W. Jurek z grupą lotników w trudnym terenie ścigany przez oddziały nieprzyjaciela nie zdażył się połączyć z resztą oddziału i z 29 na 30 września przeprawia się przez Wieprz i ukrywa się w powiecie Lubartowskim do 18.X.1939 r. następnie przez Lublin udaje się samochodem do Radomia a stamtąd pieszo przez Białobrzeg do Warszawy, gdzie przebywa u znajomych przy ulicy Piekarskiej. W dniu 24.X.1939 r. wyjeżdża pociągiem towarowym przez Kutno do Torunia, a stamtąd w dniu 25.X.1939 r. przybywa do Grudziądza i do końca października 1940 r. ukrywa się przed Niemcami.

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

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

Pomimo ciężkich przeżyć i podeszłego wieku

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

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

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

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

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

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

- od 1.IX.1949 r. do 15.X.1952 r. w Zakładzie Mleczarsko Jajczarskim jako Kierownik Działu Administracyjnego,
- od 1.XII.1952 r. do 31.XII.1952 r. jako pracownik fizyczny cukrowni Mełno,

- od 1.I.1953 r. do 28.II.1958 r. w Technikum Budowy Maszyn Rolniczych jako magazynier.

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



Wacław Jurek po wyjściu z obozu koncentracyjnego Stutthof



Wacław Jurek (z lewej) z kolegami na lotnisku w Lisich Kątach

Z dniem 1.I.1957 r. wstępuje do reaktywowanego Aeroklubu Grudziądzkiego, gdy prezesem był Antoni Pilarczyk i otrzymał legitymację nr 26. W dniu 1.III.1958 r. otrzymuje pracę w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych na stanowisku zawiadowcy lotniska w Grudziądzu. Podczas walnego zgromadzenia Aeroklubu Grudziądzkiego 7.III.1958 r. W. Jurek wszedł w skład nowo wybranego zarządu jako wiceprezes pełniąc tę funkcję społecznie. Przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną Min. Kom. DLC 17.III.1958 r. złożył egzamin na zawiadowcę lotniska, a dnia 22.III.1958 r. otrzymuje świadectwo samolotowego pilota sportowego, co upoważniło go do ponow-

nego czynnego udziału w lataniu. Od tej chwili, jako zawiadowca lotniska, poza pracą zawodową jest nierozdzielnie związany z aeroklubem grudziądzkim i sekcją Klubu Seniorów Lotnictwa. W uznaniu zasług uchwałą ZG Aeroklubu PRL w dniu 4.VI.1966 r. została nadana W. Jurkowi odznaka „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego” (legitymacja nr 24).

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

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

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

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

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

Za całokształt swej działalności otrzymał odznaczenia:

- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (18.XII.1968 r.),
- Virtuti Militari kl.V (21.X.1920 r.),



Wacław Jurek podczas zawodów szybowcowych w Lisich Kątach, 1970 r. Czwarty od prawej pułkownik pilot Stanisław Skalski, piąta od prawej Pelagia Majewska

- Odznakę Pilotą Frontowego (20.X.1920 r.),
- Medal Niepodległości (25.VIII.1933 r.),
- Wielkopolski Krzyż Powstańczy (5.I.1958 r.),
- Brązowy Krzyż Zasługi (10.XI.1928 r.),
- Medal X-lecia (1928 r.),
- Rumuński Order Zasługi (1.VIII.1923 r.),
- Medal Pamiątkowy (1918-1921),
- Medal Zwycięstwa i Wolności (1.XII.1957 r.),
- Brązowy Medal za Zasługi dla Obronności Kraju (10.X.1970 r.),
- Odznaka Grunwaldzka (1.I.1960 r.).

**Zebrał i opracował:
Roman Mechliński**

Źródła:

- 1 Ku czci poległych lotników W-wa 1933, str. 169, 170, 212 do 213.
- 2 Kraksy i wzloty – Adam Kurowski str. 87, 88.
- 3 Skrzydlata Polska z dn. 18.IV.1965 r. – Mała Encyklopedia Lotników Polskich, Waław Jurek, napisał Wiktor Leja.
- 4 WTK nr 3/957 z dn. 16.I.1972 r. Wspomnienia pośmiertne, śp. chor. pil. Waław Jurek, napisał Roman Mechliński.
- 5 Gazeta Pomorska z dn. 21.I.1969 r. „Echa uroczystości ZBOWID” art. z okazji 50-lecia Powstanie Wielkopolskiego (Omówiona działalność lotnicza W. Jurka).
- 6 Ilustrowany Kurier Polski nr 213/8261 z dn. 8.IX.1971 r., Z Żałobnej karty. Zmarł weteran



Odznaczenia chor. pil. Waława Jurka odtworzone przez Łukasza Jędrzejaka

lotnictwa Waław Jurek.

- 7 Archiwum rodzinne Łukasza Jędrzejaka.
8. Archiwum Jerzego Andruchowa.
9. Materiały Centralnego Archiwum Wojskowego.

- **SERWIS GWARANCYJNY SAMOCHODÓW MARKI SKODA**
- **SERWIS POGWARANCYJNY SAMOCHODÓW WSZYSTKICH MAREK**
- **BLACHARNIA Z LAKIERNIĄ**



- **LIKWIDACJA SZKÓD KOMUNIKACYJNYCH**
- **SPRZEDAŻ ORYGINALNYCH CZĘŚCI**
- **LEASINGI, KREDYTY, UBEZPIECZENIA**

BS-AUTO

Autoryzowany Salon i Serwis
Blacharnia z Lakiernią

86-300 Grudziądz, ul. Magazynowa 1
tel. 56 46 400 71, www.bsauto.pl

NIEBO NAS NIE OGRANICZA

Zawsze marzyliśmy o tym, aby być o krok dalej. Dzięki temu **Ampol-Merol** wszedł do czołówki polskich firm dystrybuujących produkty dla przedsiębiorców rolnych. Dziś realizujemy nasze kolejne marzenie – sky is not a limit anymore!

W Ampol-Merol od ponad 30 lat rozwijamy kulturę innowacji na rzecz efektywnego rolnictwa w Polsce. Dbamy o wysoką jakość oferowanych produktów, projektujemy nowoczesne techno-

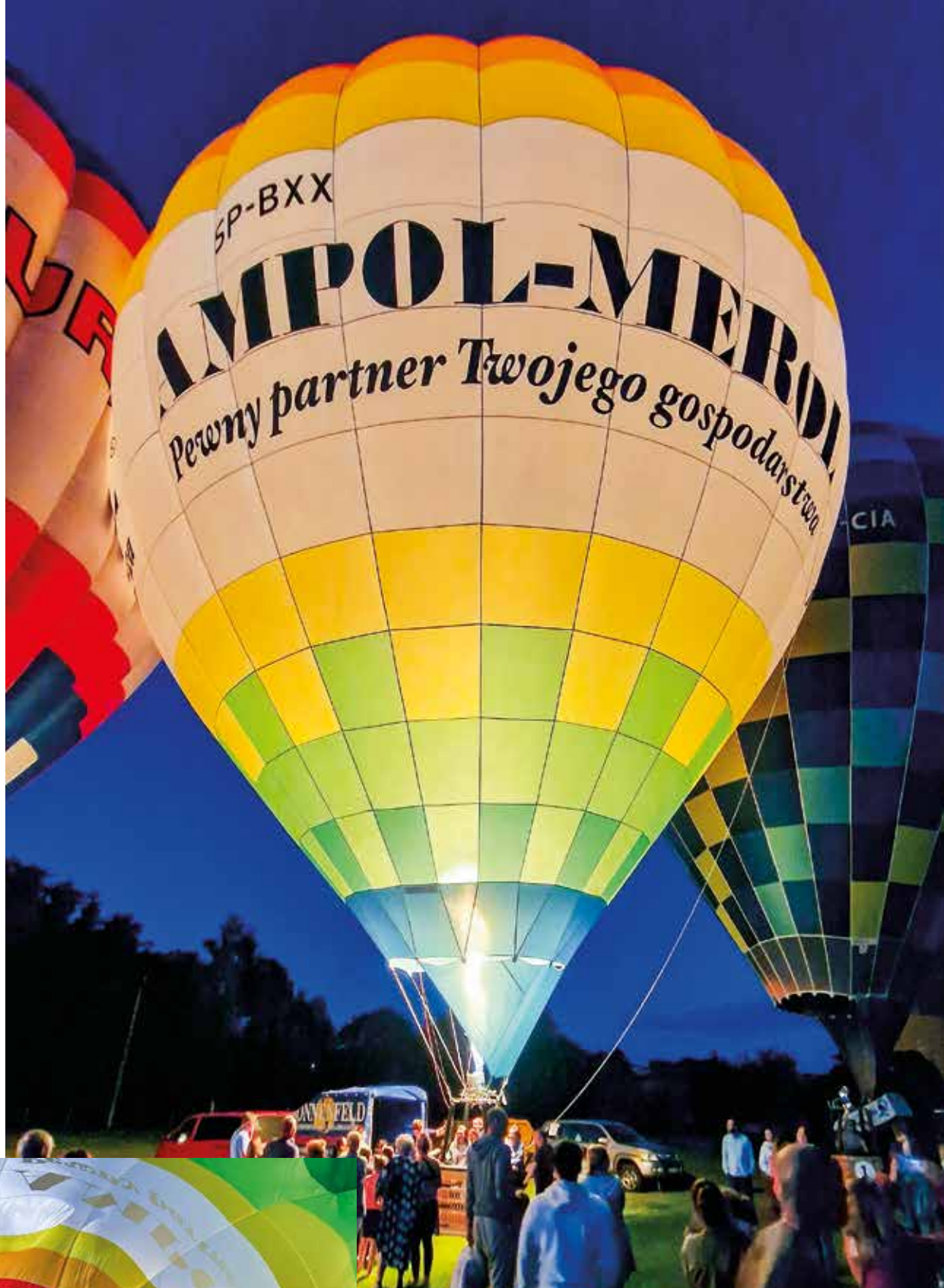
logie nawożenia i ochrony roślin, a nasi eksperci doradzają producentom rolnym w całej Polsce oraz dzielą się wiedzą podczas licznych szkoleń. Wspólnie tworzymy rozwojowe rolnictwo.

Chcemy być również pierwsi w branży w odezwaniu się od ziemi – tym dosłownym – i we współpracy z Grudziądzkim Klubem Balonowym postanowiliśmy ruszyć w niebo. W brytyjskiej firmie Cameron z Bristolu zamówiliśmy profesjonalny balon, typu Cameron Z90, któremu urzę-

dowo nadane zostały znaki rozpoznawcze SP-BXX, a wśród naszej załogi spontanicznie nadaliśmy mu imię Gustaw.

Gustaw aktualnie przechodzi proces rejestracji w Państwowym Rejestrze Statków Powietrznych, a my, uzbrojeni w cierpliwość, czekamy na pierwsze podniebne rejsy. Nie mamy jeszcze wśród nas licencjonowanych pilotów balonów. Dlatego powierzyliśmy naszego Gustawa profesjonalistom z Grudziądzkiego Klubu Balonowego. Służyć tam będzie do lotów rekreacyjnych, pokazowych, ale też treningowych w ramach kursów szkoleniowych nowych pilotów, realizowanych przez grudziądzki Klub. Cieszymy się z tej współpracy. Dzięki niej poszerzymy swoje horyzonty, rozwiniemy pasję, a Gustaw nierozdzielnie wpisze się w lokalną, ponad stuletnią tradycję lotniczą regionu. Dzięki naszemu partnerstwu wchodzimy, a właściwie wznosimy się na nowy etap – tam, gdzie niebo nas nie ogranicza.





V REGIONALNA FIESTA BALONOWA W TORUNIU 2022

(widziana przez naziemną ekipę GKB)

Na zaproszenie grupy Hi Fly – organizatora V Regionalnej Fiesty Balonowej w Toruniu, organizowana o Puchar Marszałka Województwa Kujawsko – Pomorskiego z Grudziądza wyruszyły dwie pięcioosobowe ekipy balonowe z pilotami Jackiem Lewandowskim i Andrzejem Ogonowskim. W planie: latanie, pokazy, spotkania z przyjaciółmi i szkolenie. Zaczęliśmy w piątek – 10 czerwca – od wieczornego lotu – który nam się nie udał ... najpierw zbyt silny wiatr, potem bezowocne poszukiwania odpowiedniego miejsca do startu w rejonie Chełmży. Zastał nas w końcu wieczór i nie poleciliśmy. Szkoda – pomimo tego, że w trudnych warunkach nikt nie doleciał do celu to punkty, które otrzymały załogi za sam lot właściwie wyeliminowały nas z rywalizacji o dobre miejsce w sportowej rywalizacji. Na wieczorny pokaz na osiedlu Rubinkowo stawiliśmy się krótko przed 22 i ponad godzinę nasze balony można było podziwiać z księżycem i rozgwieżdżonym niebem w tle.

Następnego dnia rano wystartowaliśmy do lotu z miejsca naszego wieczornego pokazu. Żartowaliśmy, że właściwie nie było sensu wracać do hotelu. Po starcie aeronautom ukazał się niesamowity widok zanikających porannych mgieł w dolinie Wiśły. Nie wszyscy jednak mieli czas podziwiać widoki. Na pokładzie naszego klubowego Camerona dwóch uczniów ćwiczyło wznoszenie, opadanie, lot poziomy. Po prawie dwóch godzinach lotu nasz balon wylądował za Wisłą co zmusiło śledzącą załogę naziemną do powrotu do Torunia aby przez most przejechać przez Wisłę, którą przekroczyli w rejonie Ciechocinka. Lądowanie za Wisłą na małej łączce odbyło się bez większych problemów. Po sprawdzeniu czy do pola lądowania jest dojazd załoga balonu przystąpiła do składania sprzętu i oczekiwała na przyjazd ekipy naziemnej. Niestety... na jedynej drodze dojazdowej do pola leżało powalone drzewo. Okazało się że wylądowaliśmy na wyspie! Szybka akcja ekipy naziemnej – wezwanie strażaków z PSP z Ciechocinka i z dwugodzinnym opóźnieniem wróciliśmy do hotelu.

Popołudniowy lot rozegraliśmy na lotnisku w Toruniu. Wyłożono trzy konkurencje. Opłaciło się wstrzymać ze startem bowiem wiatr zmieniał kierunek i trudno było wybrać właściwe miejsce do startu i dopiero przed zachodem słońca stał się bardziej przewidywalny. Mimo tego ogromne zdziwienie wywołała zmiana kierunku lotu balonu o około 110 stopni po zmianie wysokości o 30 metrów. Wieczorna parada po centrum miasta zgromadziła wielu widzów. Przejeżdżające samochody balonowych załóg, w eskorcie policji, pozdrowiały widzów płomieniami palników balonowych. Cała

zabawa trwała około 40 minut i osoby w koszach balonowych, obsługujące palniki musiały wykazać się wytrzymałością i hartem ducha.

Poranny lot to ponownie start z Rubinkowa. Tym razem kierunek lotu był trochę inny. W poprzednim locie lecieliśmy w kierunku Ciechocinka w ostatnim locie – w kierunku Aleksandrowa Kujawskiego. Zadaniem zawodników był lot za balonem GASPOL, który należało śledzić i dolecieć do miejsca, gdzie zostanie wyłożony „krzyż”. Niestety nikomu w tym locie taki wyczyn się nie udał.

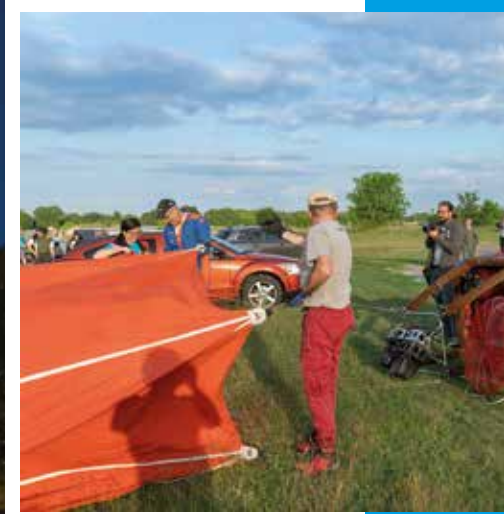
Tegoroczne toruńskie spotkanie miłośników sportów balonowych szczególnie przyczyniło się do łączenia sąsiadujących ze sobą regionów. Startowaliśmy z placu cyrkowego na Rubinkowie, a po ponad godzinnym locie lądowaliśmy na gościnnych Kujawach po przelocie nad Ciechocinkiem czy też Aleksandrowem Kujawskim. Podczas lotu podziwialiśmy oczywiście piękno kujawsko-pomorskich okolic.

Zakończyliśmy kolejną balonową imprezę pełni fantastycznych przeżyć w powietrzu, miłych spotkań w gronie zawodników, ekip i organizatorów. Kilku członków naszego klubu uczyło się obsługi balonu na ziemi i w powietrzu. Będziemy kontynuować, uczyć i zarażać pasją latania kolejnych niezdecydowanych. Zapraszamy i Ciebie!

Andrzej Ogonowski, Jacek Lewandowski
Foto: GKB









Pilot Jacek Lewandowski za swoimi załogantami. Po lewej Owidiusz Pryk, po prawej Łukasz Kowalski



Kursantka Monika Szymanek podczas pierwszego napęnlania balonu pod czujnym okiem instruktora



Agnieszka Brymora (Ampol-Merol) i Arkadiusz Iwański (Hi-Fly) w czasie balonowej konkurencji na lotnisku w Toruniu



Kinga TCHORZ, szybowniczka, posiadaczka licencji szybowcowej i samolotowej godzin nalotu na szybowcach niecałe 1200 i 550 na samolotach. Absolwentka Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie. Członkini Aeroklubu Nadwiślańskiego i instruktor samolotowy. Od połowy 2021 roku pracuje w polskiej linii lotniczej SprintAir.

Kingo, kiedy pierwszy raz pomyślałaś, że zajmiesz się lotnictwem? Czy w Twojej rodzinie były takie tradycje?

Mimo tego, że w mojej rodzinie nie było pilotów, to tym co lata interesowałam się w sumie już od dziecka. Nie były to jednak samoloty i szybowce – a ptaki. Bardzo fascynowało mnie to, że potrafią latać i jak bardzo różnie są zbudowane w zależności od gatunku. Z ptaków moje zainteresowania przeniosłam na przelatujące samoloty, które niedaleko od mojego domu podchodziły do lądowania. Nawet wyjazd na działkę nie był wolny od hałasu silników, jako że znajdowała się tuż przy bazie wojskowej w Krzesinach. Głosy o tym, że chcę być pilotem zaczęły się już w szkole podstawowej, ale rodzice mieli nadzieję, że ta wizja mi przejdzie. Na jedne z urodzin dostałam pierwszy zdalnie sterowany model, który razem z tatą puszczaaliśmy na okolicznych łąkach. Po pierwszym locie samolotem, gdy miałam 16 lat (z punktu widzenia rodziców) było już tylko gorzej, bo jeszcze bardziej utwierdziłam się w przekonaniu, że to jest właśnie to, co chcę robić.

Jaka była Twoja droga lotnicza do tego momentu, w którym teraz jesteś?

Po wspomnianym wyżej pierwszym locie, zaczęłam czytać o tym, co należy zrobić, aby zostać pilotem. Zależało mi na szkoleniu samolotowym

jednak środki potrzebne na zdobycie licencji były nieosiągalne przez co w sumie przypadkiem, natknęłam się na jednym z forów na wiadomość o tym, że warto rozpocząć od szybowców. Po zajęciach w szkole dorabiałam sobie, aby łączyć na szkolenie teoretyczne, które robiłam w pobliskim aeroklubie.



W czasie Szybowcowych Mistrzostw Świata Juniorów, Szeged Węgry 2019 r. Fot. Adrian Matusik

Jak trafiłaś do Aeroklubu Nadwiślańskiego i co sobie najbardziej cenisz w lataniu w „Lisich”?

Po teorii przyszedł czas na praktykę więc rozpoczęło się poszukiwanie ośrodka, w którym we wakacje mogłabym zrobić szkolenie podstawowe. Nie ukrywam, że jednym z czynników, które sprowadziły mnie do Lisich była cena szkolenia, która była dobrym kompromisem między odległością od domu a kosztem „podstawówki”. Po przyjeździe do aeroklubu poszło już z górki. Magiczne miejsce położone pośród lasów. W sumie tego nie da się za bardzo opisać, każdy musi przekonać się osobiście, że to miejsce ma coś w sobie. Tam jeździ się na dłużej, można mieszkać na w hotelu



Trening w górach z 32-krotnym szybowcowym medalistą Mistrzostw Świata i Europy Sebastianem Kawą



Po udanym przelocie 754 km – zdobyty wtedy przez Kingę rekord Polski w kategorii juniorskiej

na lotnisku. Lisie oprócz swojego „mikroklimatu” mają wyjątkowo termiczny teren, który często zaskakuje wyjątkowo dobrymi warunkami, a wszystko to nad malowniczymi krajobrazami Borów Tucholskich na zachodzie i pojezierzem mazurskim na wschodzie.

Jakie są Twoje najważniejsze osiągnięcia sportowe w szybownictwie?

Myślę, że do szczególnych osiągnięć w szybownictwie jeszcze trochę mi brakuje. Na chwilę obecną mam na koncie rekord Polski Juniorów w długości przelotu szybowcem klasy 15 m – przeleciałam ponad 750 km i wróciłam na lotnisko. Zostałam Wicemistrzynią Polski Juniorów poprawiając mój wynik z zeszłego roku, w któ-



Dolot podczas Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów 2020 r. na których szybowniczka zdobyła tytuł Wicemistrza Polski. Fot. Marcin Lewicki

rym zdobyłam tytuł Drugiego Wicemistrza. Od 2017 roku jestem członkiem Szybowcowej Kadry Narodowej. W 2020 roku wzięłam udział w Szybowcowych Mistrzostwach Świata Kobiet w Australii, na których zajęłam 8 miejsce.

Jak byś zachęciła kogoś do latania na szybowcach?

Przede wszystkim zaprosiłabym na krótki przelot szybowcem dalej od lotniska, bo chyba nie da się opisać słowami wrażenia jakie towarzyszą podczas lotu. Nie oddaje tego krótki lot wokół lotniska chociaż patrząc na reakcje ludzi, którzy po takim locie wysiadają zachwyceni to zawsze zastanawiam się, jak opisaliby wrażenia po przelocie dalej od lotniska zakończonym spektakularnym dołotem z dużą prędkością tuż nad ziemią albo... po wylądowaniu w polu.

W tym roku przed Tobą duże wyzwanie – udział w Szybowcowych Mistrzostwach Świata. Gdzie się odbędą, jakim szybowcem będziesz latać?

To prawda. W tym roku czekają mnie Szybowcowe Mistrzostwa Świata Kobiet, które odbędą się w Anglii, na lotnisku w Husbands Bosworth. Pojadę tam z szybowcem LS8, na którym będę reprezentowała nasz kraj w klasie standard. Jest to mój pierwszy sezon, w którym latam właśnie w tej klasie szybowców. Miejsce rozgrywania zawodów otwiera wiele pytań chociażby dotyczących pogody, która w Anglii kojarzy się raczej z deszczową. Mam nadzieję, że nam ten kraj zaprezentuje się jako bardziej przyjazny szybowcom.

Studiowałaś w Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Chełmie. Twoje plany po zakończeniu studiów ziściły się. Latasz jako pilot liniowy. Pamiętaj swój pierwszy lot jako pilot w Sprint Air? Co wtedy czułaś?

Taki pierwszy lot ciężko zapomnieć. Było to zwieńczenie pracy włożonej w wieloletnią drogę do spełnienia marzeń o lataniu komercyjnym. Ekscytująca była świadomość, że ten lot dzieje się już naprawdę, że nie jest to kolejna sesja na symulatorze, tylko wszystko co zrobię będzie mia-



Szybowcowych Mistrzostw Świata Kobiet w Australii, Lake Keepit 2020 r. z Jedytą Czyż



Kinga w roli holownika w Aeroklubie Nadwiślańskim
 ło konsekwencje w rzeczywistym świecie. Moją pierwszą trasą był lot z Gdańska do Kolonii, który realizowaliśmy po zmroku, więc przed startem ładne wrażenie zrobił również pięknie oświetlony pas startowy. Pierwsze 10 odcinków robi się z kapitanem instruktorem, którym w tym przypadku był ten sam instruktor, który kilka lat wcześniej sprawdzał mnie przed wypuszczeniem mnie na pierwsze trasy samodzielne samolotem podczas szkolenia do licencji samolotowej turystycznej. Z tego lotu zapamiętam zdecydowanie bardzo wiele szczegółów. SprintAir jest o tyle ciekawą



W kokpicie turbośmigłowego Saaba 340



Jako pierwszy oficer samolotu Saab 340 linii SprintAir

firmą, że realizuje nie tylko loty cargo ale również loty pasażerskie, w czasie których zawsze dzieje się wiele ciekawych rzeczy.

Masz jeszcze inne pasje czy zainteresowania?
 Nie ukrywam, że lotnictwo jest tutaj wiodące i stało się stylem życia jednak oprócz niego interesuję też kilkoma innymi rzeczami, np. behawiorystyką psów i ich szkoleniem. Od zawsze trenowałam jakiś sport więc ciężko byłoby mi tutaj nie wspomnieć o tym, że jednym z moich zainteresowań jest także siatkówka, którą trenowałam wyczynowo 7 lat.

Twoje największe marzenie lotnicze?
 Kurcze, żeby to było tylko jedno... Im dalej w lotnictwo tym mam ich szczerze mówiąc więcej. Jednym z nich zawsze było to, żeby lotnictwo stało się stylem życia i trochę tak jest, bo obecnie wszystko staram się dopasowywać do latania, a nie na odwrót. Bardzo chciałabym odwiedzić szybowcem nietypowe i mało odkryte miejsca. Tutaj moim wzorem do naśladowania jest Sebastian Kawa, który latał chociażby nad Himalajami. Ja chciałabym polatać gdzieś na klifach przy plaży. Chciałabym też pobić kilka szybowcowych rekordów i wygrać Mistrzostwa Świata. Jeśli chodzi o latanie z silnikiem to jednym z moich marzeń od dawna, jest przelecenie się prawdziwym warbirdem takim jak np. Messerschmitt BF109, a jeszcze innym, lot takim zwykłym, małym samolotem dookoła świata.

Rozmawiała:
Agnieszka Gibalska-Dembek

DRUGA MŁODOŚĆ NIMBUSA

Samoloty i szybowce są maszynami długowiecznymi. Dzięki temu, że podlegają ciągłej kontroli sprawności technicznej, poszczególne elementy konstrukcyjne są sprawdzane i w razie stwierdzenia zużycia wymieniane. Szybowce i samoloty mające kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt lat nie są niczym nadzwyczajnym. Uspokajam – nie ma to wpływu na bezpieczeństwo latania. Nawet te starsze maszyny są w pełni sprawne i bezpieczne w użyciu. Przykładem są wojskowe samoloty amerykańskie – bombowce B-52 Stratofortress (https://pl.wikipedia.org/wiki/Boeing_B-52_Stratofortress), które służą w amerykańskiej armii prawie 70 lat.



W grudniu 2019 roku kilku członków A.N. odkupiło w Holandii szybowiec Mini Nimbus – rok produkcji – 1979. Szybowcem tym latali w Lisich Kątach i startowali na ogólnopolskich zawodach szybowcowych. Piękny szybowiec, ślicznie latający – niestety – powierzchnia lakiernicza mająca już swoje lata wymagała wymiany. Właściciele zwrócili się do firmy GYRO-TECH z Rogóźna, która podjęła się polakierowania Mini Nimbusa. Firma GYRO-TECH od lat produkuje elementy lotnicze do śmigłowców i wiatrakowców. Niepozorny zakład tworzy wysokiej jakości elementy z włókien szklanych i węglowych, które eksportuje na cały świat. Zakład skupia wysokiej klasy specjalistów w tej



Wstępna weryfikacja i przygotowanie do usunięcia starej powłoki



Liczne uszkodzenia powłoki lakierniczej wynikające z eksploatacji i upływającego czasu





Widok kadłuba po usunięciu starej powłoki i przygotowywany do oględzin struktury



Szybowiec w komorze lakierniczej

dziedzinie, którzy są entuzjastami lotnictwa, a ich praca jest również pasją.

Samo malowanie statków powietrznych poprzedzone jest usunięciem starej powierzchni lakierniczej, sprawdzeniem kondycji skorupy laminatowej, ewentualnym usunięciem uszkodzeń, wyprowadzeniem powierzchni do idealnej równości i gładkości. Dopiero wtedy można przystąpić do malowania. Po pokryciu kadłuba, skrzydeł i sterów lakierem następuje szlifowanie, polero-



wanie sprawdzanie profilu skrzydeł i ważnie poszczególnych elementów. W szybowcach bardzo ważna jest waga, położenie środka ciężkości i wyważenie powierzchni sterowych. Ze wszystkich tych zadań zespół firmy GYRO-TECH wywiązał się perfekcyjnie. Stary, wysłużony szybowiec zmienił się w śliczny i nowiutki. Teraz śmiało możemy powiedzieć, że „Belg płakał jak sprzedawał” i na pewno nie poznałby swojego wysłużonego Mini Nimbusa, który odzyskał blask i dawne piękno.

Andrzej Ogonowski
Foto: Gyro-Tech



Już po lakierowaniu, w czasie zawodów w Lisich Kątach



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



FESTIWAL BALONOWY W SZCZECINKU – 2022

W dniach 24 - 26 czerwca załoga Grudziądzkiego Klubu Balonowego, na zaproszenie Aeroklubu Warszawskiego i Samorządowej Agencji Promocji i Kultury, uczestniczyła w Festiwalu Balonowym w Szczecinku. Wydarzenie było dobrze zorganizowane i urozmaicone wieloma atrakcjami. Celem wyjazdu było, przede wszystkim zdobycie kolejnych doświadczeń z obsługi balonu i lotów przez stawiających pierwsze kroki w lataniu balonowym członków naszego klubu. Niestety, w dniach fiesty, Szczecinek znalazł się na styku dwóch mas powietrza co generowało wiatr nie sprzyjający lotom balonów na ogrzane powietrze.

W powietrze wzbiliśmy się dopiero w sobotnie popołudnie. Start odbywał się ze stadionu OSiR przy licznie zgromadzonej publiczności. Obsłu-

ga balonu, przy granicznym dla balonu wietrze wymagała od załogi skupienia i zaangażowania. Bezpiecznie wzbiliśmy się w powietrze i po malowniczym locie nad lasami i jeziorami, przed zachodem słońca wylądowaliśmy na łące gdzie oprócz miłego gospodarza i ukraińskiej rodziny odwiedziły nas ciekawskie krowy zainteresowane wielkim kolorowym gościem.

Ciekawie został przygotowany nocny pokaz balonów na stadionie w centrum miasta. Połączono wspaniałą muzykę z efektami świetlnymi. Jednak głównym aktorem tego widowiska były balony. Dyrygent Marcin Jaczewski, mając do dyspozycji pięć balonów i sześć koszy balonowych z palnikami, przy pomocy radia rozświetlał noc potęgując muzyczne doznania efektami wizualnymi.

Miłym zakończeniem naszego udziału w Szczecińskiej imprezie był poranny lot w sobotę. Nasza załoga wyznaczyła sobie cel na stadionie w Szczecinku. Po starcie z okolic obwodnicy S11, przelecieliśmy nad miastem osiągając cel. Kontynuowaliśmy potem lot nad jeziorem Trzesiecko i lądowaliśmy bezpiecznie w okolicach miejscowości Tarnina.

Ciekawe, nowe doświadczenia, kolejna lekcja pokory wobec balonowego latania, kolejne spotkanie w gronie koleżanek i kolegów, którzy dzielą z nami balonową pasję.

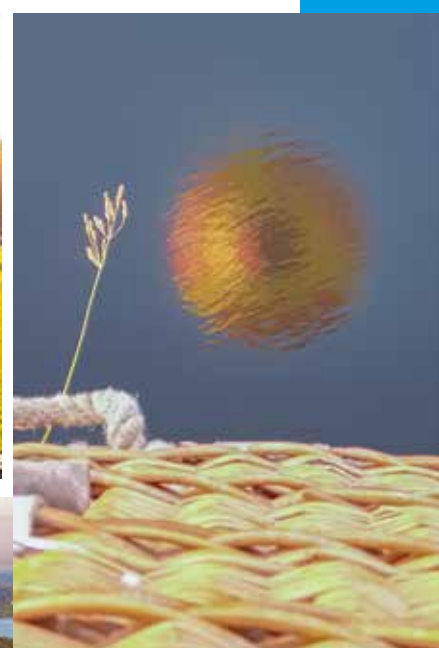
Ekipa GKB



Przygotowania do lotów – od sali odpraw do miejsca startu



Prace na miejscu startu i udany lot nad jeziorem Trzesiecko





Nocny pokaz balonów



Nasza pasażerka Pani Teresa Kalina przed lotem pełna obaw, a po locie zachwycona wrażeniami

**PONAD 25 LAT
DOŚWIADCZENIA**



MY DORADZAMY TY ZARABIASZ!

WWW.PODMAR.PL

**KADRY-PŁACE
REJESTRACJA SPÓŁEK
KSIĘGOWOŚĆ DLA SPÓŁEK
ROZLICZANIE ROLNIKÓW Z VAT
KSIĘGOWOŚĆ DLA OSÓB FIZYCZNYCH
KSIĘGOWOŚĆ DLA STOWARZYSZEŃ I FUNDACJI**



**TEL. 56 643 08 04
UL. DWORCOWA 40
86-300 GRUDZIĄDZ**



Podmar
BIURO RACHUNKOWE

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

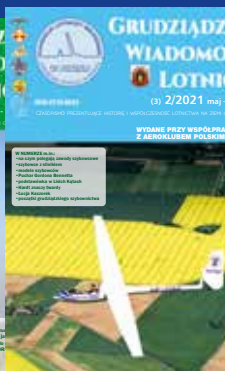
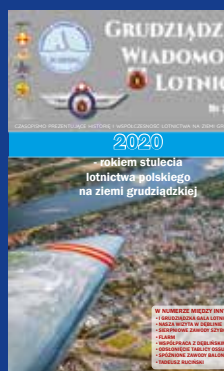


**GRUDZIĄDZKI
KLUB
BALONOWY**

**Zapraszamy na loty zapoznawcze,
reklamowe i okolicznościowe.**

**Prowadzimy również szkolenia
na licencję pilota balonowego.**

balony@lotniczygrudziadz.pl



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 Wiczorek (Aeroklub Polski), Krzysztof Wiczorek, Michał Wojda

Zdjęcia:

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

Druk:

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