



GRUDZIĄDZKIE WIADOMOŚCI LOTNICZE



ISSN 2719-8553

(6) 2/2022 sierpień - październik

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!

Oddajemy w Państwa ręce już szósty, a drugi w tym roku numer Grudziądzkich Wiadomości Lotniczych. Od wydania poprzedniego numeru, dużo się działo na grudziądzkim niebie. Odbyły się dwie duże imprezy lotnicze – Regionalne Zawody Szybowcowe, na lotnisku w Lisich Kątach i Grudziądzkie Zawody Balonowe w samym centrum Grudziądza. Organizatorem tych pierwszych był Aeroklub Nadwiślański, a drugich Grudziądzki Klub Balonowy. Obie imprezy cieszą się w lotniczym środowisku dużą popularnością. Polscy piloci chętnie odwiedzają nasze miasto, licząc na ciekawe latanie i niezapomniane przeżycia. Tak też było w tym roku. Dużo lotów w różnych warunkach pogodowych potwierdziło przekonanie, że warto nas odwiedzić.

Dla grudziądzan szczególnie ciekawe są balony, lepiej je widać – są duże, kolorowe i raczej powolne – trudno je przeoczyć. Szybownicy toczą podniebną rywalizację wysoko i odlatują daleko od Grudziądza. Tylko wytrawni obserwatorzy są w stanie zaobserwować te ciche statki powietrzne z mozołem zyskujące wysokość w kominach termicznych i pędzące stokilkadziesiąt kilometrów na godzinę do następnego komina termicznego.

W przyszłym roku odbędą się w Grudziądzu Balonowe Mistrzostwa Świata Juniorów. Tegoroczne zawody były testem organizacyjnym. Jednocześnie odbyła się fiesta balonowa, której uczestnicy startowali z Osiedla Lotnisko, Osiedla Strzemięcina i uczestniczyli w nocnej gali na Błoniach Nadwiślańskich. Część konkurencji XIX Grudziądzkich Zawodów Balonowych udało się rozegrać nad samym Grudziądzem. Urosły nam apetyty na wspiane widowisko w czasie przyszłorocznych Mistrzostw Świata. Ta pierwsza tej rangi impreza w naszym mieście, będzie wydarzeniem wyjątkowym i mamy nadzieję jeszcze lepiej widocznym dla mieszkańców naszego miasta.

W bieżącym numerze nie zabrakło również historii. Trochę zapisów na temat Aeroklubu Grudziądzkiego, kiedy latano jeszcze z lotniska w Grudziądzu, sylwetka lotnika Jana Balcera, którego karierę lotniczą przerwała tragiczna śmierć. Nie zapominamy o grudziądzkich modelarzach – tym razem kosmicznych, których osiągnięcia są imponujące. Zapraszamy do lektury, czekamy na opinie i wsparcie. Jeśli chcielibyście Państwo opisać swoje historie związane z lotnictwem czekamy na kontakt.

Redakcja

SPIS TREŚCI NUMERU 2(6)/2022:

Przedmistrzostwa Świata Juniorów. XIX Grudziądzkie Zawody Balonowe – 25 - 27.08.2022	40
Modelarstwo kosmiczne	51
Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka w klasie Klub A, Lisie Kąty 29.07 - 7.08.2022	55
Wojtek Serwatka	60
Aeroklub Grudziądzki w latach 1956 - 1966	61
Jan Balcer	63

Zdjęcie na okładce:

Wieczorny pokaz balonów na błoniach nadwiślańskich w Czasie XIX Grudziądzkich Zawodów Balonowych
(Foto: Krzysztof Wieczorek)

UWAGA: TO CZASOPISMO JEST BEZPŁATNE. PO PRZECZYTANIU NIE WYRZUCAJ, POZOSTAW INNYM!



VI FAI BALONOWE PRZEDMISTRZOSTWA ŚWIATA JUNIORÓW XIX GRUDZIĄDZKIE ZAWODY BALONOWE 25 – 27.08.2022

O organizacji zawodów lotniczych rangi Mistrzostw Świata lub Europy myśleliśmy od wielu lat. Nasze miasto Grudziądz, ze stuletnią lotniczą tradycją ma potencjał i możliwości. Spędziliśmy wiele godzin na dyskusjach w gronie lotników. W oficjalnych i prywatnych rozmowach szukaliśmy wsparcia. Kiedy Prezydentem Grudziądza został Maciej Glamowski, a Wiceprezydentem Szymon Gurbin, zyskaliśmy przychylną atmosferę i podjęliśmy kolejną próbę ... Udało się. Złożony przez Grudziądzki Klub Balonowy, poparty przez miejskie władze, akces organizacji Balonowych Mistrzostw Świata Juniorów został pozytywnie zaopiniowany przez Międzynarodową Federację Lotniczą i w przyszłym roku Mistrzostwa Świata w Grudziądzu się odbędą! XIX tegoroczne Grudziądzkie Zawody Balonowe były przedsmakiem przyszłorocznej imprezy. Cieszymy się podwójnie – jako pasjonaci lotnictwa i jako Grudziądzanie, że w naszym mieście po raz pierwszy odbędą się zawody rangi Mistrzostw Świata i będą to zawody balonowe!

Fundacja Lotniczy Grudziądz

Grudziądzki Klub Balonowy

BALONY UWIODŁY GRUDZIĄDZ

Urzekające widowisko zarówno na ziemi, jak i na niebie – to najkrótszy opis tego, co działo się pod koniec sierpnia w ramach XIX Grudziądzkich Zawodów Balonowych. Organizatorzy zadbali o to, by sportowa rywalizacja w ramach Pucharu Polski oraz towarzysząca jej fiesta działały się dosłownie na wyciągnięcie ręki mieszkańców i turystów. Dzięki Uroczyste otwarcie XIX Grudziądzkich Zawodów Balonowych. Od lewej: Beata Adwent, Jacek Lewandowski, Ewa Niewiadomska-Roman, senator Ryszard Bober, Eugeniusz Komasa i Szymon Gurbin

ki temu może trochę elitarny, a na pewno piękny sport dosłownie wpłynął w przestrzeń miasta i stał się na chwilę jej częścią dodając kolorytu i zapierającego dech w piersiach piękna.

Jacek Lewandowski – prezes Grudziądzkiego Klubu Balonowego organizującego sierpniowe zawody postawił sobie ambitny cel. Zależało mu na tym, aby dosłownie zaangażować mieszkańców w lotniczą imprezę i jednocześnie sprawić, by rywalizacja pilotów na czas trwania imprezy wypełniła miasto. Oczywiście, aby to się udało, niezbędna była przychylność przybyłego z Litwy dyrektora sportowego Eugeniusza Komasa. To dzięki jego otwartości na pomysły organizatorów, konkurencje były rozkładane tak, by dobre wiatry prowadziły aerostaty nad grudziądzkie centrum i nad starówkę. Tych widoków i estetycznych wrażeń długo nie zapomnimy, zresztą zostały po nich zdjęcia i filmy. Komórki i aparaty fotograficzne były w tych dniach w Grudziądzu na każdym kroku wycelowane w niebo.

Cele (popularnie nazywane krzyżami) lokalizowane były m.in. na stadionie Olimpii, boisku przy ul. Słowackiego, u podnóża kompleksu spichlerzy, czy na drugim brzegu Wisły. To sprawiało, że zawodnicy musieli przemykać tuż nad sędziwymi kamieniczkami i zgiełkiem grudziądzkich ulic budząc powszechne zaciekawienie i spory entuzjazm.

Zawodom towarzyszyła fiesta. W jej ramach latało 5 załóg. Dzięki nim zorganizowane zostały starty z dwóch dużych dzielnic Grudziądza: Lotniska i Strzemięcina. Dobrze dobrane, ogólnodostępne i dość spore miejsca tych startów przyciągnęły tysiące osób. Rodziny z dziećmi, seniorzy,





Arek Iwański przygotowuje się do lotu



Dyrektor sportowy zawodów Eugeniusz Komasa w rozmowie z senatorem Ryszardem Boberem i organizatorami

Przedstartowa odprawa zawodników w hali klubu sportowego Olimpia Grudziądz S.A.

młodzież – wszyscy byli ciekawi nie tylko zobaczenia z bliska, ale również dotknięcia powłoki, kosza linek. Było mnóstwo pytań do załóg. Fieście, zamiast sportowego pośpiechu i atmosfery napięcia wynikającego z rywalizacji, towarzyszy atmosfera dobrej zabawy i relaksu. Dzięki temu tak dużo grudziądzan miało okazję bezpośredniego zetknięcia się ze wszystkimi czynnościami, które trzeba wykonać od rozładowania przyczepki, przez zamontowanie palnika, rozłożenie powłoki i podpięcie jej do kosza, aż po start. Dla widzów wszystko było ciekawe, a ta ciekawość budziła coraz to nowe pytania. Do tego możliwość robienia sobie zdjęć na tle majestatycznie podnoszących się z ziemi, a potem ulatujących w niebo statków powietrznych.

Świetnym pomysłem okazało się również zorganizowanie wieczornych pokazów na błoniach nadwiślańskich. Tu przepiękną scenerią do widowiska składającego się z balonów, światła i muzyki były średniowieczne spichlerze najpierw sycące swoje sędziwe cegły czerwienią zachodzącego słońca, a potem przeglądające się w ciepłe płomieni usta-

w i o -
n y c h
r z e d e m
b a l o -
n ó w .
Z a n i m
j e d n a k
r o z -

począł się pokaz z załogami fiesty, z tego samego miejsca, ku ucieście gawiedzi, wystartowały załogi sportowe. Tu znowu ukłon w stronę dyrektora sportowego Eugeniusza Komasa, który doskonale zrozumiał intencje Grudziądzkiego Klubu Balonowego i starał się, jak tylko mógł spleść aspekt sportowy z widowiskowością całej imprezy.

Kiedy zatem kilkanaście załóg uniosło się z wiślanego brzegu i popłynęło w stronę malowniczo zachodzącego po drugiej stronie rzeki słońca, pojawiły się balony fiesty. Ich rolą tym razem wzięcie udziału w koncercie dyrygowanym przez grudziądzkiego muzyka, ale również – co warto podkreślić – członka Rady Miejskiej Grudziądza Macieja Gburczyka. Dyrygent pod muchą i we fraku, powłoki rytmicznie jaśniejące i gasnące w rytm muzyki, a wszystko w zabytkowym an-

turażu średniowiecznych budynków będących wizytówką Grudziądza. To widowisko, choć krótkie, naprawdę zapierało dech w piersiach. Organizatorzy z GKB zadbałi też o to, by pojawił się muzyczny wątek ukraiński. W atmosferze zabawy, w czasie dogasającego lata dobrze mieć jednak w pamięci to, że również Grudziądz stał się z powodu przerażającej wojny miejscem schronienia dla około tysiąca na-

Część odprawy dotyczącą warunków meteorologicznych prowadzi Iwona Lelątko (pierwsza z lewej)



Grudziądzkich Zawodów Balonowych, wręczone zostały nagrody dla najlepszych załóg, a potem przyszła kolej na oficjalną kolację i mniej oficjalne ostatnie ognisko dla wszystkich załóg, które każdego wieczora integrowały się ile tylko mogły podczas pieczenia kiełbasek na plaży jeziora rudnickiego. Ale pożegnanie zgranej ekipy nie było smutne, bo już za rok to wszystko powtórzy się na kilkukrotnie większą skalę. Tegoroczne Grudziądzkie Zawody Balonowe było bowiem tylko testem, skąd inąd wymaganym przez Międzynarodową Federację Lotniczą, przed Balonowymi Mistrzostwami Świata Juniorów 2023. Zatem wielkie widowisko i prestiżowe międzynarodowe wydarzenie sportowe przed nami, ale zanim ono nastąpi, przed organizatorem, czyli Grudziądzkim Klubem Balonowym rok bardzo ciężkiej pracy i całe mnó-



Po zakończeniu konkurencji, w poszukiwaniu dogodnego miejsca do lądowania



Większość lotów odbywała się nad Grudziądem i w najbliższym otoczeniu miasta







Balony fiesty również przemierzały trasy zawodów balonowych



Zestawy balonowe w sąsiedztwie sali odpraw na terenie grudziądzkiej Olimpii



Ekipa naziemna w czasie jazdy za balonem

Reprezentantka Grudziądzkiego Klubu Balonowego nadlatuje nad cel umieszczony na stadionie

stwo przygotowań. Jednak nad realizowaniem wizji i pomysłów prezesa Jacka Lewandowskiego czuwa niczym harpia dyrektor organizacyjna Ewa Niewiadomska-Roman, a to można potraktować jako znak gwarantowanej jakości.

Trzeba jeszcze wspomnieć o niesłuchanie ważnym aspekcie przygotowań zarówno do tegorocznych zawodów, jak i przyszłorocznych mistrzostw świata. Żadna z tych imprez nie byłaby możliwa, gdyby nie bezinteresowna chęć pomocy wielu osób: od sponsorów oferujących swoje materialne wsparcie po wolontariuszy oddających swój wolny czas i swoją pracę. Ale to jest kolejna odsłona balonowego piękna – naprawdę uczy zespołowej gry.

Szymon Gurbin



Na wyciągnięcie ręki w centrum Grudziądza



OCZAMI ZWYCIĘZCY ZAWODÓW

Jako uczestnik przyjechałem do Grudziądza uzyskać dobry wynik do Pucharu Polski oraz wykonać trening przed zbliżającymi się Mistrzostwami Świata na Słowenii.

W tym roku zarówno pogoda jak i duże doświadczenie dyrektora sportowego z Litwy przyczyniło się do rozegrania 17 konkurencji. Loty nad Grudziądem są dosyć specyficzne. Przeloty nad Wisłą bardzo często powodują przyziemne zmiany kierunku co w przypadku wystawienia krzyża przy bulwarach lub na wyspie wymagała od pilota czujności i szybkiej reakcji do poprawki kursu.

Jako zawodnik cieszy mnie bardzo, że co raz częściej nasze cele wystawiane są w miejscach dostępnych dla publiczności jak stadion czy w pobliżu miasta. Bardzo miło jest słyszeć aplauz i uznanie za nasze precyzyjne podejście do krzyża.

Tegoroczne Grudziądzkie Zawody Balonowe były sprawdzianem organizacyjnym przed przyszłoroczną imprezą Mistrzostw Świata Juniorów, które uważam za bardzo udane i zostały przeprowadzone na najwyższym Światowym poziomie.

Tomasz Filus

EKIPA POMIAROWA, LUDZIE „NA KRZYŻU”

Wraz z rozwojem technologii pojawiały się na zawodach balonowych nowe konkurencje wykorzystujące możliwość lokalizacji dzięki GPS. Jednak wciąż najbardziej widowiskowe i pożądane są tradycyjne konkurencje podczas których fizycznie w terenie rozkładane są punkt orientacyjny – cel (tzw. krzyż), które to najczęściej służą za cel w stronę którego pilot rzuca markerem tj. małym woreczkiem wypełnionym 70 g piasku z doczepioną nylonową wstęgą.

Naziemna ekipa notuje zauważone balony i mierzy odległość upadku markerów od środka krzyża.

Praca ta wymaga gotowości jeszcze przez poranną odprawą, aby pojechać w teren przed startem pilotów i rozłożyć znak, a następnie oczekiwanie na zawodników i często przedzieranie się przez zarośla, brodenia w wodze czy pokonanie innych trudności by odzyskać markery, które nie trafiły w cel. Jednak pozwala obserwować zmagania pilotów z perspektywy innej niż postronni widzowie.

Owidiusz Pryk

Cel na stadionie w Grudziądzu z widocznymi rzuconymi już przez zawodników markerami



Uroczyste zakończenie zawodów prowadzone przez Bartosza Nowakowskiego i Szymona Gurbina



Zwycięzcy XIX Grudziądzkich Zawodów Balonowych: I Tomasz Filus (w środku), II Roman Bauta (po prawej) i III Arkadiusz Iwański (po lewej)



Podziękowania dla obsługi – wolontariuszy XIX Grudziądzkich Zawodów Balonowych



Prezes Grudziądzkiego Klubu Balonowego składa podziękowania za organizacyjny wysiłek i ogrom pracy włożonej w imprezę

W artykule wykorzystano zdjęcia: Krzysztofa Wieczorka, Adama Szalczyńskiego, Studio Vento, Lotniczego Grudziądzka, Andrzeja Ogonowskiego i Owidiusza Pryka



Uroczyste zakończenie uświetnił występ zespołu Melisa





Przedmistrzostwa Świata Juniorów i XIX Grudziądzkie Zawody Balonowe

25-27 VIII 2022 Grudziądz

Organizatorzy



Partner Główny



Patronat Honorowy



Senator RP
Ryszard Bober

Partner Strategiczny

Samorząd Województwa
Kujawsko-Pomorskiego



Dofinansowano z budżetu
Samorządu Województwa
Kujawsko-Pomorskiego

Patroni medialni



GAZETA
pomorska

naszemiasto.

Partnerzy



BS-AUTO

Autoryzowany Salon i Serwis
Blacharnia z Lakiernią

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



SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW NOWYCH MARKI ŠKODA ORAZ UŻYWANYCH WSZYSTKICH MAREK

- *SERWIS GWARANCYJNY SAMOCHODÓW MARKI ŠKODA*
- *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

MODELARSTWO KOSMICZNE

Należę do pokolenia które zagadnienie lotów kosmicznych zapisuje w pamięci i doświadcza od startu pierwszego satelity Ziemi Sputnika 1" w roku 1957, pierwszego lotu załogowego w 1961 r. Jurija Gagarina czy spektakularnej misji Apollo 11. Wówczas to amerykański astronauta – dowódca tej misji Neil Armstrong, 21.07.1969 roku jako pierwszy człowiek stanął na powierzchni Księżyca i wypowiedział słynne zdanie: „To mały dla człowieka, ale wielki skok dla ludzkości”. Pamiętam to wydarzenie doskonale.

W aeroklubowej stołówce w Lisich Kątach ujrzelśmy jak w bajkowym śnie na ekranie telewizora, powierzchnię Księżyca. Z lądownika wyłonił się astronauta, jeszcze kilka stopni po drabinie i pierwszy przedstawiciel ludzkości stawia stopę na powierzchni srebrnego globu. Świat na chwilę zamilkł!

Następnie byliśmy świadkami historycznego lotu orbitalnego w 1975 r. załóg amerykańskiej i radzieckiej na statkach Sojuz i Apollo.

Lata 80. ubiegłego stulecia to kolejny duży postęp związany z wprowadzeniem statku transportowego, zdolnego do startu z Ziemi i powrotu z kosmosu w stanie umożliwiającym ponowne jego wykorzystanie w misjach orbitalnych. Pierwszym w historii astronautyki był amerykański wahadłowiec Columbia, który swój pierwszy lot odbył 12.04.1981 r.

Polacy mają również powód do dumy, Mirosław Hermaszewski jako pierwszy Polak odbył w 1978 roku lot w kosmos.

Obecnie śledzimy często w mediach doniesienia o dalszych poczynaniach w dziedzinie eksploracji przestrzeni kosmicznej, budowie nowych systemów wielokrotnego użytku czy też niezwykle popularnego i rozwojowego programu komercyjnych lotów kosmicznych.

Rakiety jako dyscyplina w modelarstwie pojawiły się stosunkowo niedawno. Modelarstwo rakietowe (później nazwane modelarstwem kosmicznym) przeszło spore przemiany.

Pierwsze konstrukcje wykonywane metodami chałupniczymi były często niebezpieczne. Sytuacja unormowała się z chwilą uruchomienia produkcji silników przeznaczonych do napędu modeli i posiadających homologację.

W 1966 roku w ramach przepisów FAI, pojawiły się wytyczne dla modeli kosmicznych w zależności od przeznaczenia modelu oraz na klasy zależnie od własności silnika napędowego.

Konkurencji w modelarstwie kosmicznym jest wiele, jednakże w praktyce rozgrywane są zawody krajowe, Mistrzostwa Europy i Mistrzostwa świata wyłącznie w wybranych przez FAI. Aktualnie jest to 10 konkurencji.

KLASYFIKACJA MODELI KOSMICZNYCH

- S1 – modele wysokościowe
 - S2 – modele wysokościowe z ładunkiem
 - S3 – modele czasowe ze spadochronem
 - S4 – modele czasowe raketoplanów
 - S5 – makiety wysokościowe
 - S6 – modele czasowe z taśmą
 - S7 – makiety
 - S8 – modele czasowe szybowców o napędzie rakietowym
 - S9 – modele czasowe z opadaniem wirowym
 - S10 – modele czasowe miękkołłatów
- Klasy z wyjątkiem S7 została podzielone na podklasy w zależności od wartości impulsu silnika. Dla każdej klasy mają zastosowanie odrębne przepisy.

Wiodącą instytucją w dziedzinie modelarstwa lotniczego i kosmicznego jest Aeroklub Polski, który nadaje uprawnienia, licencje oraz przyznaje odznaczenia i tytuły za osiągnięcia sportowe.

Możemy poszczycić się jako Polacy, wieloma tytułami mistrzowskimi zdobytymi na Mistrzostwach Europy i Świata, zarówno w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej. Polska ekipa uczestnicząca w ostatnich MŚ (w Rumunii w 2021 r.) zdobyła imponującą ilość medali, aż 29.

MODELARSTWO KOSMICZNE W POLSCE

Modele rakiet, nazywane początkowo rakietami amatorskimi pojawiły się w Polsce w latach 1955 - 1956. Pierwsze konstrukcje napędzane były silnikami, których paliwo stanowiła celulozowa taśma filmowa, saletra, siarka i czarny proch. W ramach działalności ówczesnego APRL, w Krakowie przy tamtejszym aeroklubie powstaje doświadczalny ośrodek rakietowy, który oprócz prac badawczych wydaje biuletyny szkoleniowe i organizuje kursy instruktorów modelarstwa. W 1962 r. w Krakowie zostały rozegrane pierwsze ogólnopolskie zawody rakiet amatorskich o puchar im. Kazimierza Siemianowicza – pioniera polskiego rakietnictwa. W zawodach udział wzięło 125 zawodników. W 1965 r. przystąpiono do opracowania i produkcji silników do modeli kosmicznych. Prototypy i dokumentację wykonał D.O.R. w Krakowie, a produkcję powierzono fabryce materiałów dla górnictwa w Krywałdzie, stąd ich nazwa „Krywałd”. W kolejnych latach i dekadach powstały również inne wytwórnie i producenci: Śląski Klub Techniki Rakietowej; „W-T” – Woźniak-Tomaszewski; Jacek Tomaszewski – „Otwock”; Piotr Sornowski w Polanicy – silniki „PS”; Tadeusz Mucha w Kołobrzegu; Witold

Tendera w Rybniku i aktualnie jego syn Piotr, jako jedyne w Polsce produkuje silniki znajdujące odbiorców na całym świecie – „TSP”.

W 1968 r. rozegrano w ramach XXXIII Modelarskich Mistrzostw Polski w Krośnie n/Wiśłokiem po raz pierwszy konkurencje modeli kosmicznych.

Pierwszy występ polskich modelarzy na zawodach międzynarodowych miał miejsce w 1966 r. w Dubnicy (CSRS). I Mistrzostwa Świata modeli kosmicznych zorganizowano w 1972 r., a ich organizatorem był Aeroklub Jugosławii. Uczestniczyła w nich ekipa polskich modelarzy.

Pierwszy tytuł indywidualnego Mistrza Świata spośród polskich modelarzy zdobył w 1974 r. Zygfryd Frankiewicz z Aeroklubu Pomorskiego w konkurencji rakiet czasowych ze spadochronem w czasie Mistrzostw Świata w Dubnicy.

Najbardziej widowiskową, ale też najtrudniejszą spośród konkurencji modeli kosmicznych są modele makiet rakietowych – S7 (wg FAI). Odwzorowują one wiernie (w określonej skali) istniejące lub historyczne pociski kierowane, badawcze pociski rakietowe oraz statki kosmiczne. Zawodnik musi wykonać makietę jednego określonego pierwowzoru, wyprodukowanego jednostkowo, z wyjątkiem przypadków gdy pierwowzór jest produkowany masowo i nie można zidentyfikować egzemplarza przyjętego jako wzór do wykonania makiety.

Zawodnik musi przedstawić komisji sędziowskiej dokumentację stwierdzającą, że makietą jest wiernym odtworzeniem pierwowzoru w danej skali pod względem wymiarów, kształtu, kolorystyki i znaków. Dane pierwowzorów muszą pochodzić z autorytatywnych źródeł, takich jak czasopisma, książki, dokumentacje producenta. Wszystkie dane powinny odnosić się do określonego egzemplarza pierwowzoru, którego makietą została zgłoszona do zawodów. W klasyfikacji brana jest suma punktów za ocenę statyczną oraz punkty za lot makiety.

W historii polskiego modelarstwa kosmicznego spektakularnym osiągnięciem było dwukrotne zdobycie tytułu Mistrza Świata, dwukrotne Wicemistrza Świata przez Mieczysława Twardowskiego z Aeroklubu Słupskiego w latach 1983 i 1985 (MŚ) makietą Saturna 1B. Podejmując w tamtym czasie wyzwanie budowy tego modelu, w dobie braku internetu, dostępności do literatury i fabrycznej dokumentacji, barwnych zdjęć, należało najpierw przebyć „drogę przez mękę”, aby sobie znanymi sposobami pokonać te trudności. Sama budowa tego modelu zajęła wykonawcy 1200 godzin.

W historii modelarstwa kosmicznego Polska była czterokrotnie organizatorem Mistrzostw Świata i raz Mistrzostw Europy.

1983 – MŚ – Łososina Dolna

1994 – MŚ – Leszno

2004 – MŚ – Dęblin

2017 – ME – Włocławek

2018 – MŚ – Włocławek

MODELARSTWO KOSMICZNE W AEROKLUBIE GRUDZIĄDZKIM – NADWIŚLAŃSKIM W KWI-DZYNIE I W GRUDZIĄDZU

23.03.1963 r. Powiatowy Dom Kultury w Kwidzynie wystąpił z wnioskiem o zarejestrowanie w Aeroklubie Grudziądzkim Klubu Modelarzy Rakietowych. W styczniu 1964 r. ogólnopolska telewizja nadała program z działalności tej modelarni i pokazów w locie na lądowisku w Korzeniewie. Inicjatorem, założycielem i instruktorem był Florian Synakiewicz. Pierwsze zawody w których uczestniczyli kwidzyńscy modelarze, to IV Zawody Rakiet w Krakowie w 1965 r., kolejne w 1966 i 1967 r. także w Krakowie oraz w Toruniu w 1967 r. Pierwsze zwycięstwa odnieśli podczas II Zawodów o Memoriał J. Gagarina w Toruniu w 1968 r.

I miejsce w konkurencji rakiet ze spadochronem zdobył Andrzej Rabcewicz, a w konkurencji makiet Piotr Grunt. W rozegranych po raz pierwszy Mistrzostwach Polski brązowy medal zdobył w konkurencji makiet Andrzej Rabcewicz (Krosno 1968 r.).

W II połowie lat 70. ub. stulecia Młodzieżowy Dom Kultury w Grudziądzu zarejestrował nową modelarnię o profilu kosmicznym.

Jej pomysłodawcą, animatorem i instruktorem jest Wiesław Poliński. Swoją pasję zarażał przez minione dziesięciolecia do chwili obecnej dzieci i młodzież skupioną w pracowniach Ogniska Pracy Pozaszkolnej w Grudziądzu (dawniej MDK) oraz Placówce Opiekuńczo-Wychowawczej sióstr Elżbietanek. Jego podopieczni wielokrotnie stawali na podium Mistrzostw Polski, uczestniczyli w zawodach międzynarodowych (Mistrzostwach Europy i Świata). Wielu z nich nadal kontynuuje modelarską pasję sportową w innych klubach i stowarzyszeniach. Spośród bardzo licznej rzeszy wychowanków wymienię najbardziej utytułowanych: Sławomir Łasocha – wielokrotny medalista Mistrzostw Europy i Świata indywidualnie i drużynowo, aktualny członek Modelarskiej Kadry Narodowej oraz instruktor modelarstwa Stowarzyszenia Sportowego Modelarzy Grudziądzkich oraz Jarosław Zasuń, Maciej Radoszewski, Marcin Leeb, Daniel Pach i Arkadiusz Kowalski.

Z kolei instruktor Sławomir Łasocha jest współtwórcą wielu sukcesów w zawodach krajowych, europejskich i światowych takich wychowanków, jak m.in. Patryka Czajki, Łukasza Mikity, Artura Stobbe, Pawła i Michała Łasochy i Marcina Wiśniewskiego.





Model konkurencji S9 – rakiety czasowe z opadaniem wirowym



Model raketoplanu konkurencji S4



Model rakiety wysokościowej (dwuczłonowej) konkurencja S1



Przygotowanie modelu rakiety do startu i poniżej start rakiety z wyrzutni

W końcu lat 70. ub. wieku kontynuację dzieła rozpoczętego w Kwidzynie przez F. Synakiewicza poprowadził Maciej Czajka. Sam występował jako zawodnik, uczestnicząc w imprezach najwyższej rangi wyczynowej. W kolejnych latach do tej modelarni dołączyli: Jarzy Boniecki – obecny trener Kadry Narodowej i jego synowie Przemysław i Bartosz. Cała trójka na przestrzeni

lat wielokrotnie stawała na podium Mistrzostw Polski, Mistrzostw Europy i Mistrzostw Świata oraz zdobywała rekordy Polski i Świata w modelarstwie kosmicznym. Medalistami Mistrzostw Europy i Świata byli również: Tomasz Czajczyk, Damian Dziedziński i Sebastian Szulc.

Aeroklubowy ośrodek modelarstwa lotniczego i kosmicznego w latach 1979 - 2015 kie-



Leszek Małmyga z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej z modelem raketoplanu konkurencji S8E/P, aktualny Wicemistrz Świata i Europy w tej konkurencji oraz aktualny Mistrz Świata w konkurencji S6A

rowany przez piszącego te słowa, zajmował się koordynacją zarejestrowanych modelarni, szkoleniem, organizacją imprez wewnętrzklubowych i ogólnopolskich z ramienia Aeroklubu Polskiego.

Generalnie ośrodek modelarski zajmował się sportem wyczynowym w konkurencjach modeli latających. Rakietoszybowce zdalnie sterowane (konkurencja S8) są połączeniem modeli latających z kosmicznymi. Startujący w tej konkurencji Andrzej Piotr Szynaka w latach 1997 - 2003 był medalistą indywidualnych i drużynowych Mistrzostw Europy i Mistrzostw Świata oraz zwycięzcą zawodów do Pucharu Świata.

I Mistrzostwa Polski modeli kosmicznych rozegrane w Lisich Kątach odbyły się w 1971 r. Połączawszy od roku 1982 do pierwszej dekady lat

Modele konkurencji S7

dwutysięcznych kilkadziesiąt razy organizowaliśmy Mistrzostwa Polski modeli kosmicznych dla juniorów i seniorów oraz zawodów do Pucharu Polski. Od kilku lat ogólnopolskie zawody do Pucharu Polski organizuje Stowarzyszenie Sportowe Modelarzy Grudziądzkich.

Andrzej Szynaka



GRUDZIĄDZ
miasto otwarte

Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka w klasie Klub A Lisie Kąty 29.07 - 7.08.2022

Jak co roku, przełom lipca i sierpnia w Lisich Kątach upłynął pod znakiem zawodów szybowcowych. Ponad 50 pilotów z całej Polski wzięło udział w Ogólnopolskich Zawodach Szybowcowych w klasie Klub A, które trwały od 29. lipca do 7. sierpnia 2023 r.

Zawodnicy zostali podzieleni na dwie grupy: Alfa i Bravo. Stanowisko sędziego głównego zawodów zwyczajowo już objął Zbigniew Meller, a codzienne trasy układał kierownik sportowy Krzysztof Herczyński.

Pierwsze kilka dni zawodów upłynęło pod znakiem cierpliwego wyczekiwania na pogodę. Wilgoć uparcie przechodząca nad Polską pokrywała kraj pierzyną niskich chmur uniemożliwiających latanie. Pierwszą konkurencję udało się rozegrać dopiero 3. sierpnia. Najlepszy termicznie teren Borów Tucholskich spletał figla i po wielu mokrych dniach, zaserwował zawodnikom termikę bezchmurną – pozostało tylko patrzeć, jak piękne chmury odsuwają się coraz dalej od obszaru rozgrywania konkurencji...

Obie klasy musiały sobie poradzić w tej sytuacji z zadaniami prędkościowymi o długości 250 km. W klasie Alfa, doskonale poradził sobie z tym zadaniem ex-junior Juliusz Pieniążek, który na swoim ASW-19 osiągnął prędkość 85 km/h i tym samym sięgnął po 1000 punktów za pierwsze miejsce tego dnia. W klasie Bravo najlepsze wyniki przypadły kierowcom Jantarów. a prędkość 83 km/h dała zwycięstwo Remigiuszowi Gwieździe.

Kolejnego dnia noszenia były oznaczone przez cumulusy, co sprawiło, że zawodnicy mogli przyspieszyć i przelecieć zadane im niecałe 300 kilometrów poniżej trzech godzin. Konkurencja wyścigowa po niezawodnych tym razem Borach Tucholskich została bardzo sprawnie pokonana przez większość stawki i pierwsze szybowce zameldowały się na mecie już o godzinie szesnastej.

W klasie Alfa pierwsze dwa miejsca zdobył rodzinny duet – Juliusz i Piotr Pieniążek, którzy osiągnęli prędkość 104 km/h. W klasie Bravo 102 km/h dały zdecydowane zwycięstwo juniorowi – Sebastian Cielma na swoim wiernym Jantarze VI ze zdecydowaną przewagą zwyciężył konkurentami.

5. sierpnia stojąca nad północną Polską masa powietrza definitywnie już pozbyła się wilgoci pozwalającej jej na formowanie się chmur cumulus. Trzeci wyścig odbył się więc pod błękitnym niebem, z rzadka tylko poprzecinanym zamgleniami. Tym razem w planach była konkurencja obsza-

rowa o czasie zadania 2 h 30 min. Mimo braku chmur zawodnicy zaskakująco dobrze poradzi sobie z zadaniem. W obu klasach prędkości uzyskane przez czołówkę były nietypowo wysokie jak na termikę bezchmurną.

W klasie Alfa rozpędzony Juliusz Pieniążek wraz z ojcem Piotrem po raz kolejny zajęli pierwsze dwa miejsca, osiągając prędkość 98 km/h. W klasie Bravo, również umocnił się lider – po raz drugi zwycięstwo odniósł Sebastian Cielma, który uzyskał prędkość średnią 96 km/h.

Jeżeli komuś było mało latania na gorącej bezchmurnej po konkurencji numer trzy, to kolejna spełniła już fantazje nawet najbardziej wymagających zawodników. Noszenia były niższe niż poprzednio, kominy słabsze, a dwugodzinne zadanie obszarowe okazało się nie do pokonania dla prawie połowy zawodników.

W klasie Alfa junior Martin Przybysz reprezentujący gospodarzy w końcu złamał monopol rodziny Pieniążków na nagrody za wygraną konkurencję. Martin zwyciężył osiągając 69 km/h. Również w klasie Bravo, zwyciężający do tej pory Sebastian musiał uznać wyższość Pawła Stułkowskiego, który po locie z prędkością 69 km/h ze zdecydowaną przewagą wyprzedził pozostałych zawodników.

Sobotni dzień zaczął się od szarego poranka – niebo było zasnuwane chmurami ciągnącymi za frontem, który w nocy zrosił okoliczną ziemię. Jak to z frontami pogodowymi bywa – zmienił on całkowicie pogodę, jaka zapanowała na lotnisku. Zniknęły upały, pojawiło się świeże powietrze, pełne wilgoci i chłodu. Gdy tylko pokrycie chmur zaczęło pękać, kierownik sportowy wysłał do boju zawodników. Początek dnia był sprawdzianem cierpliwości – z każdą kolejną minutą wypogadzało się coraz bardziej, chmury podnosiły podstawy, a niebo przesuszało się. Nadchodziło idealne szybowcowe popołudnie.

W klasie Alfa, w tej grze na spokojne wyczekanie pogody, zwyciężyli doświadczeni zawodnicy z Mirosławem Hercogiem na czele, który wygrał z prędkością niemal 108 km/h. U zawodników z klasy Bravo do dominacji powrócił Sebastian Cielma.

Wszystko, co dobre, kiedyś się kończy. Po pięciu konkurencjach końca dobiegły również Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe w Klasie Klub pod patronatem prezydenta miasta Grudziądz. Przez ponad tydzień 54 zawodników podzielonych na klasy Alfa i Bravo rywalizowało na naszym niebie.

Pogoda zaprezentowała się nam z każdej stro-



Tomek Hornik z Aeroklubu Nadwiślańskiego, na szybowcu Js-1 sondował pogodę przed konkurencją



Michał Izdebski z Aeroklubu Nadwiślańskiego, obok swojego Jan-tara Standard 3, przygotowuje się do konkurencji



Martin Przybysz z Aeroklubu Nadwiślańskiego



Dariusz Dembek z Aeroklubu Nadwiślańskiego

Pani Monika Celmer czuwa nad biegiem wydarzeń



Kierowanie lotami

ny – przez pierwsze kilka dni szybowce nie ode-
rwały się od ziemi z powodu braku warunków,
cierpliwość natomiast została wynagrodzona
i druga połowa zawodów upłynęła pod znakiem
lotnej pogody. Było wszystko: zimny napływ po-
wietrza po froncie, termika wypracowana, jak
i bezchmurna testująca odwagę i rozagę ścigają-
cych się pilotów nad lasami po zachodniej stronie
Wisły. By zwyciężyć, trzeba było wiedzieć kiedy
się rozpędzić, a kiedy zwolnić, a przy tym szano-
wać wysokość podczas lotu.

Skoro już o zwyciężaniu mowa – dla tych, któ-
rzy śledzili zawody dzień po dniu, nie było nie-
spodzianek. Obie klasy miały wyraźnych liderów,
którzy obronili swoje miejsca w pięknym stylu,
dając innym zawodnikom lekcję wytrwałego,
pięknego latania.

W klasie Alfa, po zwyciężeniu trzech z pięciu
konkurencji najlepszy okazał się Juliusz Pienia-
żek, który wyprzedził swojego ojca, a zarazem
kompana z pary, Piotra Pieniżka. Panowie z Ae-
roklubu Podhalańskiego pokazali wspaniałą szko-
łę zarówno latania, jak i rodzinnej pasji. Trzecie
miejsce zdobył Zbigniew Lutowski z Aeroklubu
Bydgoskiego, który przez drugą połowę zawodów
stapał po piętach rodzinie Pieniżków.

W klasie Bravo, rów-
nież po wygraniu trzech
konkurencji, najlepszy
pozostał Sebastian Ciel-
ma. Ambitny zawodnik
z Aeroklubu Ziemi Za-
mojskiej jest jeszcze ju-
niorem, a już zwycięża
ze starszymi kolegami.
Za plecami Sebastiana
było gorąco, o drugie
i trzecie miejsce walka
była zacięta i praktycz-
nie codziennie wyrastali
nowi pretendenci do po-
dium. Ostatecznie drugie
miejsce zajął Remigiusz
Gwiazda z Aeroklubu
Lubelskiego, a trzecie
Łukasz Kołodziej z Aero-
klubu Rzeszowskiego.

Na uwagę zasługu-
ją również Juniorzy,
którzy zajęli miejsca
w pierwszej dziesiąt-
ce, pokazując, że w ko-
lejnych sezonach będą
groźnymi zawodnikami
– mowa tu o Oskarze
Glegole z klasy Bravo
i Martinie Przybyszu
z klasy Alfa. Być może
na zbliżających się Mi-

strzostwach Polski Juniorów Sebastian nie będzie
już miał z nimi tak łatwo.

Jako gospodarze pragniemy podziękować za-
wodnikom za sportową i bezpieczną walkę, kie-
rownikowi Krzysztofowi Herczyńskiemu i sę-
dziemu Zbigniewowi Mellerowi za sprawnie
przeprowadzoną rywalizację. Ogromnie doce-
niamy również pracę holowników, pomocników
i całego zespołu, bez którego nasze szybowcowe
tango nie mogłoby się odbyć!

Reprezentujący Aeroklub Nadwiślański za-
wodnicy zajęli –

W klasie Alfa:

Martin Przybysz	– 5 miejsce
Jan Wojewoda	– 13 miejsce
Norbert Kiepuski	– 22 miejsce

W klasie Bravo:

Janusz Łangowski	– 9 miejsce
Michał Izdebski	– 14 miejsce
Dariusz Dembek	– 17 miejsce
Adam Anzulewicz	– 25 miejsce

Artur Łończuk



Szybowiec Jantar Std 3 nad lotniskiem w Lisich Kątach. W dole szybowce w kolejce do startu



Montaż szybowca Jantar



Dariusz Dembek w szybowcu MiniNimbus po powrocie z konkurencji



... i start

W oczekiwaniu na start ...

Szybowce Jantar na dolocie





Kolejny Jantar na dolicie



Zwycięcy w Klasie Alfa: I Juliusz Pieniążek, II Piotr Pieniążek i III Zbigniew Lutowski



Słodki (i nie tylko) smak zwycięstwa – Krzysztof Herczyński wręcza podarunek Martinowi Przybyszowi



Zwycięcy w Klasie Bravo: I Sebastian Cielma, II Remigiusz Gwiazda i III Łukasz Kołodziej



Wolontariusze – obsługa zawodów. Podziękowania!

Rozmowa z Szefem Technicznym organizacji obsługowej Aeroklubu Nadwiślańskiego

Agnieszka Gibalska-Dembek: Jak to się stało, że związałeś swoje życie zawodowe z mechaniką lotniczą?

Wojtek Serwatka: Od wczesnych lat życia byłem powiązany z mechaniką. Moim autorytetem był dziadek, którego uważałem za wzór. Rodzina od zawsze uważała, że mam smykałkę do majsterkowania. W Aeroklubie Nadwiślańskim znalazłem się całkowicie przez przypadek.

A.G-D.: Jakie są wymagania, aby zostać mechanikiem szybowcowym lub samolotowym?

W.S.: Przede wszystkim trzeba wykazać chęć zdobywania ogromnej wiedzy i cierpliwości oraz zamiłowania do mechaniki. W drugim etapie należy się przygotować, by odbyć długotrwałą praktykę w organizacji obsługowej oraz zdaniu szeregu egzaminów potwierdzających kwalifikacje w zawodzie mechanika lotniczego.

A.G-D.: W moich oczach to bardzo odpowiedzialna praca. Koledzy piloci muszą ufać, że zrobiłeś wszystko, aby sprzęt lotniczy był sprawny i dobrze przygotowany. Jak ty to odbierasz?

W.S.: Jest to praca wymagająca ogromnego zaangażowania i uwagi. Każdą obsługę muszę wykonać bardzo dokładnie. Pomimo tego, że nie wykonuje pracy przy sprzęcie sam, wiem, że każdą czynność należy kilkukrotnie sprawdzić. I uczulam na to też resztę załogi. W końcu od naszego odpowiedniego serwisowania sprzętu zależy ludzkie życie.

A.G-D.: Jak trafiłeś do Aeroklubu Nadwiślańskiego?

W.S.: Do Aeroklubu trafiłem tak jak wcześniej wspomniałem całkowicie przez przypadek. Za pośrednictwem jednego z członków rodziny, zostałem poinformowany o wolnym etacie na tym stanowisku.

A.G-D.: Jak byś opisał swój przykładowy dzień w pracy?

W.S.: Dzień zaczynam od odprawy. Następnie przystępuję do pracy na sprzęcie lotniczym co jest moją pasją. Po skończonych czynnościach manualnych uzupełniam wszelką dokumentację techniczną.

A.G-D.: Myślałeś kiedyś, aby też latać na sprzętach, które naprawiasz czy serwisujesz?

W.S.: Latanie jest przyjemnym doświadczeniem, ale bardziej odpowiada mi lotnictwo od strony technicznej.



A.G-D.: Co robisz w wolnych chwilach?

W.S.: W wolnych chwilach spędzam czas z moją wspaniałą rodziną oraz majsterkuję. Pragnę zarazić pasją do lotnictwa od strony technicznej swojego syna.

Rozmawiała:
Agnieszka Gibalska-Dembek

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



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

AEROKLUB GRUDZIĄDZKI w latach 1956 - 1966

W latach 1956 - 1966 dużą aktywność przejawiał reaktywowany Aeroklub Grudziądzki na lotnisku przy ul. Warszawskiej pod kierownictwem instr. pil. Tadeusza Rucińskiego.

Przy wydatnej pomocy grudziądzkich zakładów pracy wybudowano hangary i pomocnicze warsztaty. Z pomocą przysły władze wojskowe od których otrzymano lokal przy ówczesnej ul. Świerczewskiego 54/66.

Tam też urządzono lotniczą modelarnię pod kierownictwem instr. Jana Michalskiego.

Aeroklub Grudziądzki wspólnie z Wyczynową Szkołą Szybowcową z Lisich Kątów był kilkakrotnie po uzyskaniu do użytku od Jednostki Wojskowej 1993 dnia 25 Lutego 1957 roku lotniska, organizatorem dla społeczeństwa miasta Grudziądzka pokazów lotniczych. W pokazach wzięły między innymi samoloty odrzutowe MIG-15 z Malborka.

Obowiązki szefa wyszkolenia w aeroklubie pełnili kolejno instruktorzy piloci W. Hardt, F. Gałązka, M. Hajczuk, A. Krajewski, J. Wikło oraz J. Felde. Najdłużej bo pięć lat na lotnisku w Grudziądzu te obowiązki pełnił por. rez. pil. J. Wikło. Jako pilot akrobacyjny wiele czasu poświęcił na treningi, mając pewne osiągnięcia w imprezach krajowych. Natomiast w tej specjalności nie przyczynił się do wyszkolenia akrobatów, bo kroniki tego nie odnotowały. Jako wojskowy dobrze kierował szkoleniem kandydatów na pilotów w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego LPW-1 i LPW-2 jako przyszłych kandydatów do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie.

Obowiązki instruktorów pełnili w sekcji samolotowej m. in. instr. pil. F. Gałązka. W sekcji szybowcowej instr. pil. K. Wróblewski.

Szefem Technicznym był J. Szczutkowski. Na-



Lotnisko Aeroklubu Grudziądzkiego w Grudziądzu. W tle budowa hangaru (1957 r.)

tomiast konserwacją i obsługą sprzętu lotniczego zajmowali się mechanicy: A. Jasiński, L. Jagoda B. Laskowski, I. Rudziński, B. Zieliński i inni.

Wyróżniającym się w szkoleniu lotniczym był współorganizator aeroklubu instr. pil. J. Murawski.

Osiągnięcia w lataniu szybowcowym mieli piloci: A. Wieczór, E. Kieszkowski, Betlejewski, A. Dobrzański, M. Dropiński, A. Gruszka, W. Jarzyński, A. Ruciński, S. Skowron, R. Pałczyński, Z. Sadowski, H. Wegienek oraz szereg innych pilotów.

W szkoleniu lotniczym pracowitością wykazywali się instruktorzy społeczni jak Ł. Staniszweska-Kaczorek, S. Mądrzejewski, B. Zakrzewski, H. Wasilewski oraz nawigatorzy W. Czarnecki, J. Zofka, W. Daszewski.

W latach 1957 - 1959 istniała w aeroklubie także sekcja spadochronowa pod kierunkiem



Nowy hangar wraz zapleczem biurowym Aeroklubu Grudziądzkiego w Grudziądzu (1960 r.)



Niski przelot szybowcem instruktora Edwarda Chodkiewicza (1960 r.)

instruktora B. Kamińskiego, a po nim od połowy 1958 roku instruktora E. Chodkiewicza. Największą ilość skoków spadochronowych wykonali skoczkowie: R. Figlerowicz, M. Welgomasz, Szymkowiak i inni.

Rozwijało się modelarstwo lotnicze pod kierunkiem instruktora J. Michalskiego na lotnisku aeroklubu oraz w grudziądzkich szkołach średnich zorganizowano kilka modeli. Największe osiągnięcia miała modelarnia Zasadniczej Szkoły Zawodowej przy ul. Warszawskiej pod kierunkiem nauczyciela i instruktora S. Stachowskiego.

Wielu młodych pilotów aeroklubu po ukończeniu szkolenia wstąpiło do lotniczych szkół oficerskich. Między innymi w 1969 roku Oficerską Szkołą Lotniczą w Dęblinie w 1969 roku z drugą lokatą ukończył były pilot aeroklubu ppor. pil.

Jerzy Kowalski.

Kilkunastoletnią działalność aeroklubu na lotniskach w Lisich Kątach i Grudziądzu uwieńczona została w lotniczej fotografii do której zamilowanie mieli działacze Wiesław Proń Jan Michalski.

Po prawie 40-tu latach trzeba

stwierdzić, że ze względu na duży wysiłek społeczny założenia aeroklubu z doskonałym zapleczem technicznym i administracyjno gospodarczym, jego istnienie było zbyt krótkie. Już wówczas w połowie lat 60-ch zaczęto myśleć ekonomicznie, aby instytucje tego typu na siebie zapracowały.

Taka możliwość istniała, aby nawiązać współpracę z Zespołem Usług Agrolotniczych (ZUA). Bo warunki były idealne do współpracy. Dlatego się stało to co się stało, ale przynajmniej 10 lat za wcześniej.

Powyższa współpraca mogła trwać do 12 sierpnia 1971 roku, to jest przez pewne dalsze 5 lat do czasu oficjalnego eksploataowania grudziądzkiego lotniska. Natomiast gdyby taka współpraca była, to na pewno dłużej do lat nawet dziesięciu. W tym bowiem czasie zakład ZUA miał tendencje rozwojowe. Z tego skorzystał w 1972 r. będąc w niedoli były kierownik urzędujący aeroklubu tam zatrudniony z przywilejem zagranicznego wyjazdu na usługi agrolotnicze.

Roman Mechliński

Foto ze zbiorów Tadeusza Rucińskiego

Tekst artykułu jest zacytowany zgodnie z maszynopisem autora. Roman Mechliński przez wiele lat był niemal kronikarzem Aeroklubu Grudziądzkiego. Interesował się również grudziądzkim lotnictwem w przedwojennym czasie.

Redakcja



Obowiązujące wiele lat logo Aeroklubu Grudziądzkiego i Wyczynowego Ośrodka Szkolenia Szybowcowego w Lisich Kątach

BALCER JAN **ve** BALZER

Pisownia nazwiska BALZER pojawia się na wizytówce z początkowego okresu służby w 4 PL Toruń. Trudno ustalić dokładną datę zmiany pisowni nazwiska na BALCER
(25.06.1902 – 21.08.1939)



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

wielki problem z przedstawieniem sylwetki tego lotnika.

Po raz pierwszy pisał o nim regionalista z Grudziądza Pan Marek Szajerka, który dotarł do rodziny pilota w latach 90-tych ubiegłego wieku (artykuł w *Roczniku Grudziądzkim* wydawanym przez Polskie Towarzystwo Historyczne oddział w Grudziądzu.¹

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

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

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

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

Ojciec Jan Balcer (rolnik), matka Franciszka z Gulczyńskich Balzerowa (przy mężu). Tu w oto-

czeniu gotyckiego zamku pobudowanego na przełomie XIII/XIV wieku przez Krzyżaków, w atmosferze rodzinnego domu młody Jan kończy w 1916 roku 4-klasową szkołę powszechną.³

W 1918 roku, w wieku 16 lat, wstępuje ochotniczo do Wojska Polskiego. W gorącym okresie walk o przyszłość Polski bierze udział w wojnie polsko-sowieckiej. Po ustaniu działań wojennych podejmuje decyzję o pozostaniu w wojsku. Aktywny udział w szkoleniu i służbie zdecydował o skierowaniu w 1923 roku szeregowca Jana Balcera na szkolenie podoficerskie do Śremu. Tu od 14 stycznia 1921 roku stacjonowała (przeniesiona z Inowrocławia) Okręgowa Szkoła Podoficerska Nr. 7. W 1923 roku szkoła została przemianowana na Baon Szkolny Piechoty Okręgu Korpusu Nr. VII. W tym też roku (1923) Jan Balcer zostaje absolwentem kompanii szkolnej podoficerów piechoty, uzyskując awans na stopień podoficerski (kaprała). Dalszy przebieg służby w piechocie nie jest autorowi znany. Wiadomo tylko, że podczas jej trwania ukończył również trzymiesięczny kurs obsługi karabinów maszynowych w składzie Centralnej Szkoły Strzelniczej w Toruniu. Dalsza służba w piechocie zaowocowała kolejnymi awansami na stopień plutonowego i później sierżanta.⁴

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

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

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

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

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

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



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

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

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

W uznaniu sprawności i perfekcjonizmu w pilotażu, które potwierdziły się podczas feralnego lotu Jan Balcer otrzymuje skierowanie na szkolenie do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Szkoła ta prowadzi Kursy Wyższego Pilotażu dla wyróżniających się w służbie pilotów lotnictwa liniowego. Sierż. pil. Jan Balcer kończy takie szkolenie w 1928 roku. Po jego zakończeniu powraca do swego oddziału macierzystego (42 EL) i wkrótce otrzymuje nowy przydział personalny do 141 Eskadry Myśliwskiej. Przed pilotem stają nowe wyzwania. Nowy typ samolotu do opanowania pilotażu (klasyczny myśliwiec SPAD-61).

Jeden z takich lotów treningowych zakończył

się zniszczeniem samolotu.

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

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

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

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

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

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

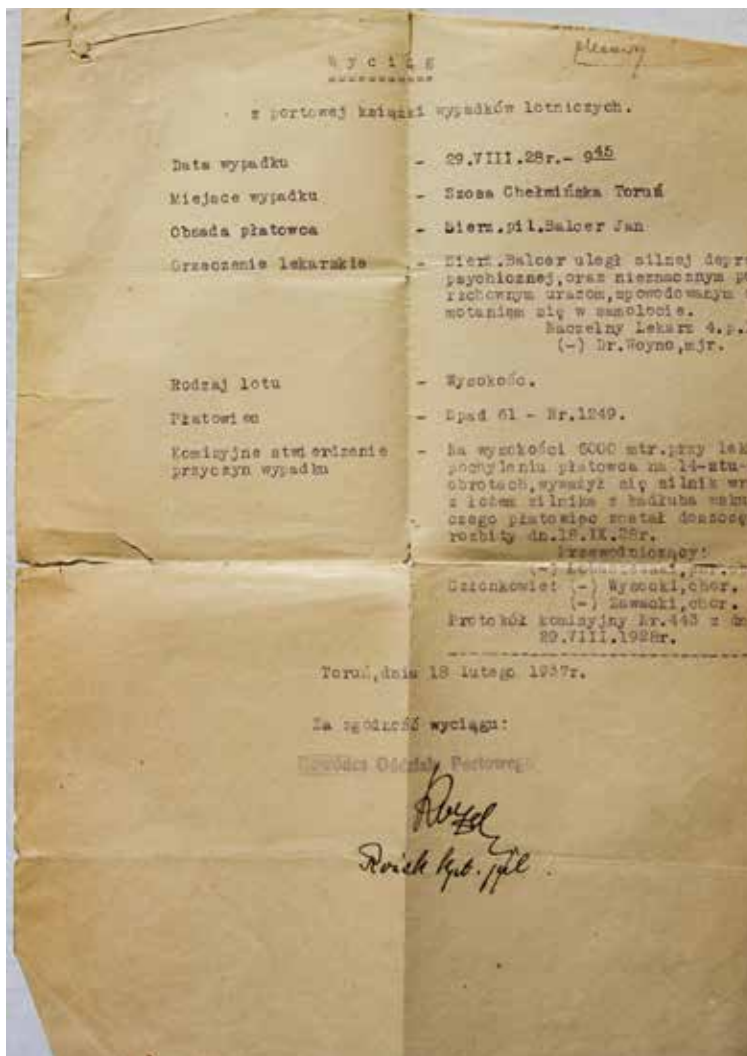
W dniu 11.11.1928 roku w Dz. Pers. M. S. Wojsk Nr. 15/28 ukazało się zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10.11.1928 r. (B. P. L. 31153 - III - 28) o nadaniu Brązowego Krzyża Zasługi w uznaniu zasług położonych na polu pracy w poszczególnych działach wojskowości. Jednym z lotników wyróżnionych tym odznaczeniem był

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

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

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

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



Zdjęcie 2. Odpis oryginalnego dokumentu komisji badającej wypadek sierż. pil. Balcera. Dokument ten posłużył jako potwierdzenie uratowania życia przy wykorzystaniu spadochronu dla firmy IRVING w 1937 roku

lotów na kursach w Przysposobieniu Wojskowym Lotniczym w Łodzi (lotnisko Lublinek). Podczas pobytu służbowego w Łodzi uczestniczył w szkoleniu grupy cywilnych adeptów lotnictwa – członków Łódzkiego Klubu Lotniczego. Wśród pamiątek z tego okresu zachowało się zaświadczenie Łódzkiego Klubu Lotniczego z dnia 24.09.1931 roku o odbytym szkoleniu, oraz odznaki PWLot.

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

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

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

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

W zbiorach Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie znajduje się Książka Lotów jednego



Poświadczenie lotów instruktorskich na korzyść Łódzkiego Klubu Lotniczego

tytułarny sierż. pil. Jan Balcer.⁹

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

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

Poza normalnymi lotami treningowymi w 141 Eskadrze Myśliwskiej starszy sierż. pil. Jan Balcer uczestniczył jako instruktor w szkoleniu nowych pi-

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

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

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



Notatka w miejscowej prasie relacjonująca wydarzenie z 1.11.1931 r.



Zapowiedź uczestnictwa pilotów 4 PL Toruń w locie do Rumunii. Autor notatki błędnie zapisał nazwisko sierż. pil. Sidora jako „sierż. Lidor”

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

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

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

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

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

Po przylocie do Rumunii lotnicy uczestniczyli w wielu oficjalnych przyjęciach. Na jednym

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

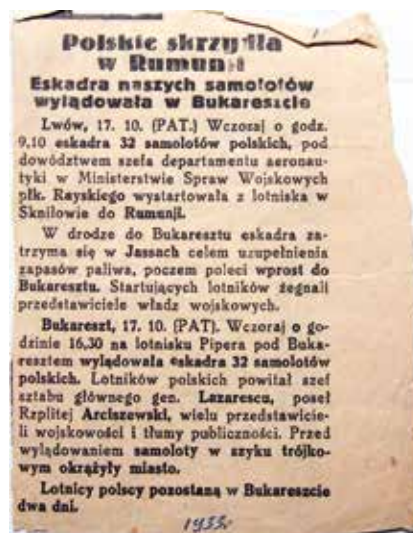
z nich piloci zostali odznaczeni Rumuńską Odznaką Lotniczą. Jednak najważniejszym punktem wyprawy był wielki pokaz umiejętności polskich lotników i sprawności polskich samolotów.



Certyfikat nadający honorowo odznakę pilota rumuńskiego

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

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



Relacja z przylotu polskich myśliwców do Bukaresztu

13 S. Pawlikowski, U naszych sprzymierzeńców „Przegląd Lotniczy” 1933, nr. 12 s. 544.

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

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

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

„Dnia 7.XI – wypoczęci po podróży, wyjechaliśmy na rewję o godz. 9.30. Przybywszy na plac udaliśmy się na wyznaczone nam miejsce przed mauzoleum Lenina po prawej stronie wzniesienia, na którym stał gen. Tuchaczewski. Attaches zagraniczni stali na prawo od nas.

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

Program wizyty obejmował, poza zwiedzaniem miasta – również zwiedzanie Muzeum lotniczo-gazowego, Wojskowej Akademii Technicznej Lotnictwa, Centralnego Instytutu Aerodynamicznego,

Fabryki samochodów, Fabryki samolotów nr 22 i lotniska Chodynka. Najbardziej ciekawymi punktami przewidzianymi do zwiedzania – z punktu widzenia czysto lotniczego – były te bezpośrednio związane z lotnictwem. Podczas zwiedzania Centralnego Instytutu Aerodynamicznego C.A.G.I. polscy lotnicy mogli się zapoznać między innymi ze stanem prac nad budowanym w tym okresie samolotem pasażerskim „Maksim Gorkij”.

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

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

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



Loty treningowe w Grudziądzu

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

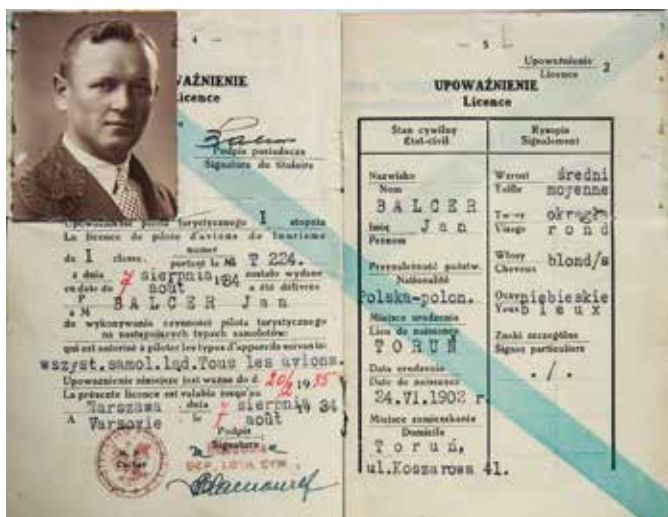
15 S. Szczekowski, op. cit., s. 547 – 554

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

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



Zdjęcie 9. Załoga PZL – 26 nr. konkursowy „64” podczas przygotowań do zawodów. Od lewej strony: st. sierż. pil. Jan Balcer, kpt. obs. Jan Kulza



Zdjęcie 10. Licencja pilota na Challenge 1934 r

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

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

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

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



Zdjęcie 11. Karta uczestnika zawodów Challenge de Tourisme International 1934 wystawiona na nazwisko Jan Balcer – pilot

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



Zdjęcie 12. Strona z paszportu Jana Balcera. Potwierdzenia lądowań na afrykańskim odcinku rajdu – lotniska w Sidi-Bel-Abbes i Maison Blanche

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

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

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

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

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

14 września po starcie we wczesnych godzinach porannych z Pragi załoga wylądowała w Katowicach. Po kilkunastominutowej odprawie, uzupełnieniu paliwa i dokumentacji zawodniczej wystartowali do następnego etapu. Od tej chwili dobra passa dla załogi została przerwana. Musieli powrócić do Katowic z powodu awarii silnika. Po usunięciu awarii załoga ponownie wystartowała, kończąc dzień zawodniczy lądowaniem we Lwowie. Niestabilna praca silnika w locie zdecydowała, że nie polecą w tym dniu dalej, lecz pozostaną na naprawę silnika. Po dokonaniu niezbędnego przeglądu i naprawy następnego dnia o godz. 6.01 załoga „64” wystartowała ze Lwowa na trasę do Wilna. Podczas lotu silnik ponownie

odmówił posłuszeństwa i pilot został zmuszony do lądowania. Sierż. pil. Jan Balcer bez dodatkowych uszkodzeń wylądował na terenie szkoły policyjnej w Mostach Wielkich k/Lwowa. Tym lądowaniem skończył się udział załogi „64” w Challenge 1934. Na pomoc wysłano jeszcze samolot z 6 Pułku Lotniczego z mechanikiem, ale silnika nie udało się już uruchomić 20

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

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

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

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

P. kpt. Kulza śpieszy do telefonu prosząc Lwów i Warszawę o jak najszybszą pomoc, ja tymczasem oglądam silnik, lecz na zewnątrz jest wszystko w porządku. Po jakich 3 godzinach przylatuje ze Lwowa R. XIII z mechanikiem i przyjeżdża samochód przywożąc drugiego mechanika. Silnik przy próbie nie daje obrotów i silnie przerywa, telefonujemy do Warszawy, aby przysłali nam nową sprężarkę, gdyż już teraz na pewno wiemy, że z jej powodu są te niedomagania. Mechanicy wbudowują zepsutą sprężarkę, okazuje się, że łożysko jest zupełnie strzaskane i nie ma po nim nawet śladu, a skrzydełka sprężarki uszkodzone, co powodowało różne zgrzyty i wycia w silniku. Jestem bardzo zmartwiony, gdyż prawie u samych progów Warszawy musiałem się wycofać: po obliczeniu punktów miałem szanse do zdobycia 4 względnie 5 miejsca.”²¹

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

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

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

mech. Gustaw Pokrzywka.

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



Spotkanie Podoficerskiego Komitetu zbiórki na samoloty Challenge’owe” w Kasynie Podoficerskim 1 PL Warszawa. Złoty zegarek



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



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

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

na polu propagandy i rozwoju sportu lotniczego”.²²



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

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



Podoficerski Komitet Zbiórki na Lotnictwo Sportowe, 1935 r. Fotografia z czasopisma „Wiarus”, numer nieznany. Sierż. pil. Jan Balcer stoi w drugim rzędzie jako pierwszy z prawej strony

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

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

²³ Dziennik Personalny”, rok XVI, nr. 2, Warszawa, 6 lutego 1935 r. s. 6. Odznaka honorowa została wręczona w październiku 1933 r. podczas wizyty lotników polskich w Rumunii, ale oficjalna zgoda na jej noszenie na mundurze musiała być potwierdzona przez specjalne zarządzenie Ministra Spraw Wojskowych



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

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

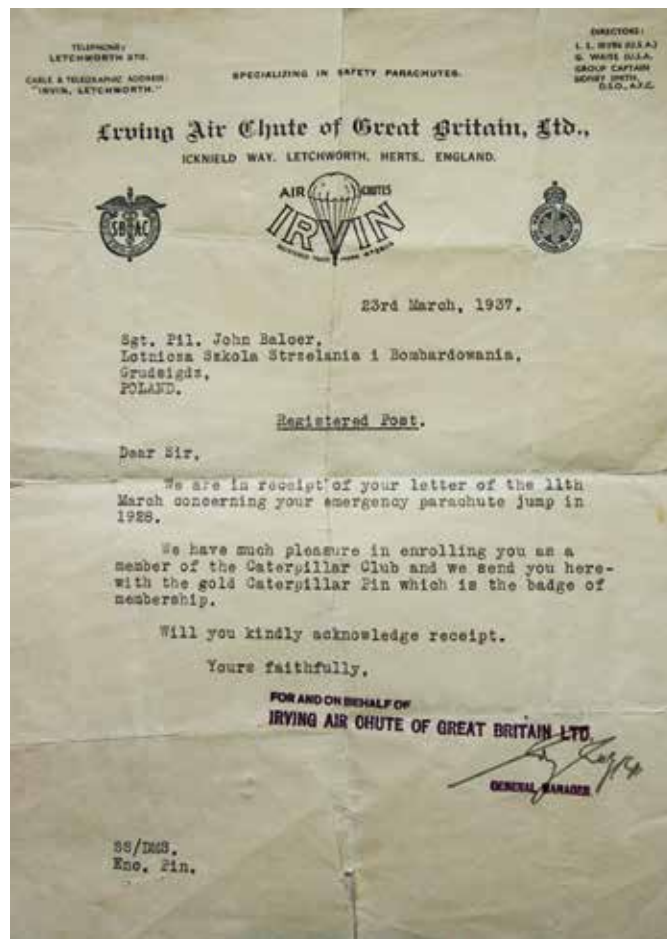
W dniu 08.01.1936 roku podczas jednego z wielu lotów treningowych st. sierż. pil. instr. Jan Balcer „zaliczył” przymusowe lądowanie lecąc samolotem PWS-A (licencyjna Avia BH-33, nr. ser. 4.21). Powód lądowania był bardzo prozaiczny – brak paliwa (tak też się zdarzało). Na szczęście pilot wykazał się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

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



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

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



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

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

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

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

Zaiste, WSPANIAŁE EFEKTY SZKOLENIA

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

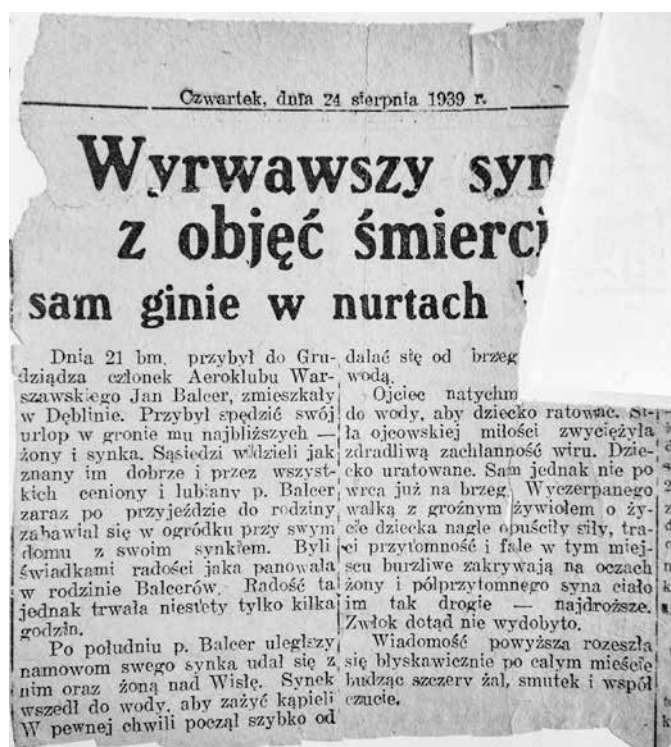
W marcu 1939 roku Wyższa Szkoła Pilotów została przeniesiona na lotnisko w Ułężu k/Dąbłina. Chor. pil. Jan Balcer dostał również przeniesienia do Ułęża.

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



Zakończenie szkolenia na kursie Wyższej Szkoły Pilotów Grudziądz w dniu 15.11.1938 roku. Od lewej strony stoją: 1. st. szer. Józef Jeka – (7,5 – 0 – 0) zgłoszenia samolotów zestrzelonych w wojnie, 2. prawdopodobnie st. szer. Władysław Wiśniewski – 316 dywizjon do końca wojny, 3. st. szer. Ludwik Weywer, 4. kpr. ndt. Antoni Łysek (1/2 – 0 – 1) zgłoszeń, + 302 dywizjon 05.06.1942 r., 5. chor. instr. pil. Jan Balcer, 6. kpr. ndt. Mirosław Wojciechowski (4 ½ – 0 – 0) zgłoszeń zestrzelonych, 303 dywizjon, 7. kpr. ndt. Zygmunt Klein (2 ¼ – 1 – 1) zgłoszeń samolotów zestrzelonych, + 28.11.1940 r., 8. kpr. ndt. Władysław Wasilewski, 2 AOS Millom, + 22.08.1941 r., 9. st. szer. Herbert Szwaba, m. inn. 302, 306 dywizjon, instruktor 16(P)SFTS, 10. st. szer. Jan Śmigielski, (2 – 0 – 0) zgłoszeń zestrzelonych, 306 dywizjon

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



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

Utracona szansa???

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

29 sierpnia 1939 roku o godz. 11 do żony ś. p. chor. pil. Jana Balcera ówczesny dowódca deblińskiej szkoły wysłał telegram o następującej treści:

„W dniu ciężkim dla pani składam wyrazy współczucia w imieniu własnym i korpusu oficerskiego jednocześnie prze-

praszam iż ze zrozumiałych względów nie mogę wysłać delegację – komendant szkoły.”

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

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

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

**Opracowanie:
Remigiusz Gadacz**

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



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

**Prowadzimy również szkolenia
do licencji pilota balonowego.**

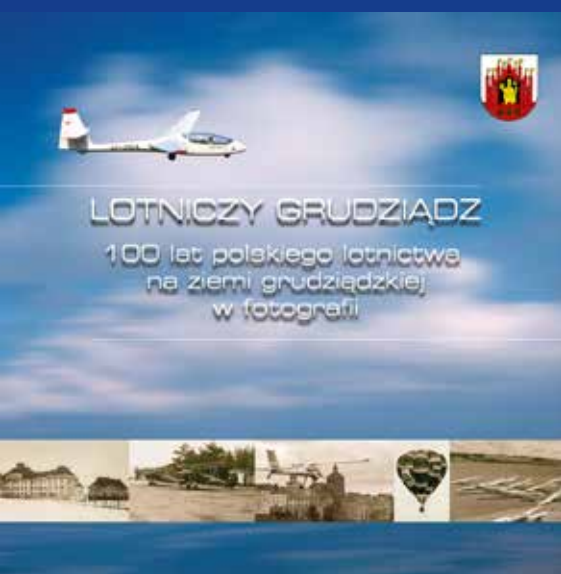
balony@lotniczygrudziadz.pl

**20 LAT
W BRANŻY.
GRATULUJEMY
I ŻYCZYMY DALESZYCH OSIĄGNIĘĆ**

technika lotnicza

NORTH AIR SERVICE





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
 przy wsparciu URZĘDU MIASTA W GRUDZIĄDZU i URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Zespół redakcyjny:

Beata Adwent, Joanna Biedermann, Remigiusz Gadacz, Agnieszka Gibalska-Dembek, Szymon Gurbin, Zbigniew Kościński, Artur Łończuk, Andrzej Maciejewski (redaktor naczelny), Roman Mechliński, Andrzej Ogonowski, Dominika Szagda, Dawid Schoenwald, Kinga Tchorz, Krzysztof Wieczorek, Michał Wojda

Zdjęcia:

Archiwum Lotniczego Grudziądza, Marta Babacz, Joanna Biedermann, Piotr Bilski, Tomasz Hornik, Artur Łończuk, Andrzej Maciejewski, Andrzej Ogonowski, Aneta Ratkowska, Tadeusz Ruciński, Łukasz Skonecki, Adam Szlczyński, Kinga Tchorz, Grzegorz Turek, Marek Wentowski, Krzysztof Wieczorek, Waldemar Wingralek, Studio Vento, Michał Wojda,

Druk:

EPROS Sp. z o.o. sp.k., ul. Powstańców Wielkopolskich 17, 86-300 Grudziądz, www.epros.pl, e-mail: info@epros.pl