

Arkadiusz Kaliński

Szybownictwo w Bydgoszczy w okresie międzywojennym

Jednym z sukcesów polskiego lotnictwa sportowego w okresie międzywojennym było zorganizowanie i umasowienie szybownictwa. Poważny wkład w rozwój tej dziedziny sportu lotniczego miała działalność Bydgoskiego Koła Szybowcowego i Szkoły Szybowcowej w Fordonie.

Po nieudanych zawodach szybowcowych w Białce i na Oksywiu (w latach 1923 i 1925) i próbach rozwoju tej dziedziny sportu przez nieliczną grupę entuzjastów, w drugiej połowie lat dwudziestych nastąpił w Polsce upadek działalności szybowcowej. Rozczarowane czynniki rządowe cofnęły przeznaczone na ten cel środki finansowe. Zabrakło ludzi, zwłaszcza młodzieży, rozumiejących istotę tego sportu i pragnących poświęcić się szybownictwu. W okresie tym (lata 1923-1928) zbudowano ponad 40 prototypów szybowców, jednak z powodu wadliwej konstrukcji nie nadały się do latania i tylko kilka z nich wykonało prawidłowe loty szybowcowe.

Dopiero w 1928 r. polskie szybownictwo wkroczyło na właściwą drogę rozwoju. Stało się tak dzięki grupie entuzjastów skupionych w Związku Awiatycznym Studentów Politechniki Lwowskiej oraz w Aeroklubie Akademickim we Lwowie. Zbudowali oni samodzielnie pierwsze szybowce oraz zajęli się wynajdywaniem odpowiednich terenów, nad którymi można było latać przez dłuższy czas. W tym samym czasie podczas wyprawy do Złoczowa ustanowiono, po czteroletniej przerwie, kolejny rekord krajowy. W 1929 r. podczas wyprawy do Bezmiechowej Szczepan Grzeszczyk wykonał lot rekordowy, trwający ponad 2 godziny. Od 1930 r. wyprawy do Bezmiechowej przekształciły się w kursy wstępne szkolenia i lotów treningowych. W kolejnych latach nastąpił rozwój szybownictwa i wzrost ilości lotów szybowcowych, a polscy szybowcnicy po raz pierwszy wzięli udział w międzynarodowych zawodach szybowcowych poza granicami kraju.¹

We Lwowie powstał Instytut Technologii Szybownictwa, a w Warszawie utworzono przy ARP Polski Komitet Szybowcowy, który walczył przyczynił się do skryształowania form organizacyjnych szybownictwa polskiego oraz jego szybkiego rozwoju.

Podczas Zjazdu Polskiego Komitetu Szybowcowego w kwietniu 1932 r. przyjęto trzy projekty: regulamin Polskiego Komitetu Szybowcowego, regulamin okręgowych

komitetów szybowcowych oraz zasady organizacyjne kół szybowcowych. W rozwoju szybownictwa władze państwowe miały współpracować z czynnikami społecznymi reprezentowanymi przez LOPP i aerokluby. Postanowiono zdecentralizować wykształcenie początkowe, teoretyczne i praktyczne w ramach kół szybowcowych. Miały być one najmniejszą komórką organizacyjną, kierującą całą pracą szybowcową w miejscowości, w której zostały utworzone. Koła te zakładane były w porozumieniu z Okręgowymi Komitetami Szybowcowymi, które były organami wykonawczymi Polskiego Komitetu Szybowcowego. Tam, gdzie nie było aeroklubów, koła prowadziły działalność ogólnolotniczą w porozumieniu z komitetami LOPP.

W 1932 r. otwarto dwie pierwsze szkoły szybowcowe w Bezmiechowej i Polichnie. Wyszkoleni w nich piloci już jako instruktorzy szkolili młodzież w nowo otwartych szkołach szybowcowych.²

Miasta Bydgoszczy, jako stosunkowo prężnego skupiska lotniczego, wzrastające zainteresowanie nowym sportem nie mogło ominąć. Pracę nad rozpowszechnieniem szybownictwa w Bydgoszczy rozpoczął Zarząd Kolejowego Koła LOPP, organizując na początku 1933 r. w swoich warsztatach sekcję szybowcową. Inicjatorem tej działalności był wielki sympatyk lotnictwa, urzędnik kolejowy, inż. Kazimierz Stabrowski, z poparciem Zarządu LOPP i wiceprezesów Dyrekcji Gdańskiej PKP Pospieszyla i Grycmachera. Do kolejarzy przyłączyli się harcerze z 1 Bydgoskiej Drużyny Harcerskiej im. S. Staszica.³ Z inicjatywy Zarządu Kolejowej Sekcji Szybowcowej 25 maja odbyło się organizacyjne zebranie koła szybowcowego. Prezesem koła został inż. Kazimierz Stabrowski, natomiast wiceprezesem kpt. pil. Stefan Micewski (zastąpiony w późniejszym okresie przez kpt. Stefana Skulskiego). Podczas zebrania wybrano także zarząd.⁴

Dzięki ofiarności kolejarzy oraz finansowej pomocy Pomorskiego Komitetu Kolejowego i Dyrekcji Kolejowej rozpoczęto samodzielną budowę pierwszych dwóch szybowców szkolnych typu CWJ (zwanymi też CWJ I). Kolejarze korzystali najprawdopodobniej z rysunków technicznych wykonanych przez Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Cena jednego szybowca wynosiła ok. 2 tys. zł.

Swój dorobek lotniczy kolejarze mieli okazję zaprezentować publicznie podczas uroczystości na Starym Rynku w niedzielę 3 września 1933 r. W tym dniu, po nabożeństwie w kościele farnym, ks. kanonik Józef Szulc poświęcił oba wystawione szybowce, a następnie zostały wygłoszone przemówienia przedstawicieli władz państwowych, komunalnych oraz gości. Pierwszy z CWJ-ów nosił na skrzydłach wymalowaną nazwę „Piła”. Miała to być odpowiedź na prowokacyjny napis „Bromberg”, jaki figurował na jednym z szybowców w niemieckim Schneidemuhl (czyli polskiej Pile). Drugi szybowiec otrzymał nazwę „Strzała”.⁵

Idea latania zdobywała coraz więcej sympatyków. W niezwykle szybkim tempie tworzyły się nowe sekcje szybowcowe. Do połowy 1934 r. do sekcji kolejarskiej w Bydgoskim Kole Szybowcowym dołączyły nowe sekcje: Związku Strzeleckiego, 1 Drużyny

Harcerskiej, Szkoły Przemysłowej, Liceum Handlowego, Koronowska, firmy „Kabel Polski” i Ogólna - niestowarzyszonych miłośników szybownictwa. Żywiolowy rozwój szybownictwa w Bydgoszczy wspierali swoją działalnością m.in. inż. Grabowski, dowódca eskadry treningowej CWPL kpt. pil. Stefan Micewski, dyr. Wasilewski, dyr. Franciszek Siemiradzki ze Szkoły Przemysłowej oraz prof. Lipczyński.⁶

Z ogromnym entuzjazmem do prac w Kole Szybowcowym przystąpiła 1 BDH. W dniu 10 marca 1934 r. podczas zbiórki drużyny przedstawiciel Koła Szybowcowego p. Kaźmierczak przedstawił harcerzom plany mającego dla nich powstać szybowca. Wkrótce w warsztacie przy ul. Kowalskiej pod kierownictwem skarbnika Koła Przyjaciół Harcerstwa Pawła Mączkowskiego oraz fachowym okiem p. Kraśnyckiego rozpoczęła się budowa „Wrony” dla 1 BDH.

Sportem szybowcowym zafascynowana była również grupa entuzjastów lotnictwa z bydgoskiej Szkoły Podchorążych dla Podoficerów. Przy poparciu ówczesnego komendanta szkoły płk. dypl. Stefana Kosseckiego grupa kadry i podchorążych na zebraniu organizacyjnym 16 lutego 1934 r. utworzyła swoją sekcję. Prezesował jej mjr Antoni Chudzikiewicz.⁷ Do maja 1934 r. sekcja szybowcowa Podchorążych zrzeszała już 500 członków.

Ponieważ głównym zadaniem koła szybowcowego było szkolenie pilotów, rozpoczęto organizację teoretycznych kursów szybowcowych. Rekrutację kandydatów z sekcji rozpoczęto w połowie 1933 r., a do końca 1934 r. odbyło się 5 kursów teoretycznych (zakończonych egzaminem), w których wzięło udział ponad 300 osób. Kursy teoretyczne obejmowały materiał z zakresu mechaniki lotu, techniki startów, meteorologii, budowy szybowców itp. Jeden kurs trwał ok. 4 tygodni, a zajęcia odbywały się 3 razy w tygodniu, przeważnie od października do maja. Wykłady prowadzili m.in.: Hlibowicki (kierownik kursów), inż. Kazimierz Stabrowski, sierż. Pawłowski, Wiśniewski, inż. Szlachcic. Szkolenie teoretyczne odbywało się najczęściej w pomieszczeniach Liceum Handlowego przy ul. Królowej Jadwigi i w Szkole Przemysłowej przy ul. Św. Trójcy.⁸

Chcąc rozpocząć szkolenie praktycznego pilotażu, trzeba było posiadać odpowiednią liczbę szybowców. Zarząd koła rzucił więc hasło budowy sprzętu szkolnego własnymi siłami w każdej sekcji. Inicjatywa ta znalazła szeroki oddźwięk wśród członków koła. W maju 1934 r. poszczególne sekcje posiadały następujące szybowce (gotowe bądź w trakcie budowy):

- 1) Kolejowa Sekcja Szybowcowa - 1 szybowiec CWJ „Piła” oraz drugi typu „Wrona”;
- 2) Strzelecka Sekcja Szybowcowa - 1 szybowiec CWJ „Strzała” (przekazany prawdopodobnie przez kolejarzy) i w budowie drugi - typu „Wrona”;
- 3) Sekcja Szkoły Przemysłowej - 2 szybowce typu CWJ I;
- 4) Sekcja Liceum Handlowego - 1 szybowiec typu CWJ I „Lech”;
- 5) Sekcja Szkoły Podchorążych dla Podoficerów - 2 szybowce typu „Wrona”: „Podchorążak I” i „Podchorążak II”;

- 6) Sekcja z Koronowa - 1 szybowiec typu CWJ I „Korona I”;
- 7) Sekcja I Drużyny Harcerskiej - w budowie szybowiec typu „Wrona”.

Większość z wyżej wymienionych szybowców została wykonana samodzielnie przez sekcje. Były też budowane na zlecenie u innych wykonawców. Jeden szybowiec typu „Wrona” na prośbę jednej z bydgoskich sekcji ukończono w tym czasie w wojskowych warsztatach Parku Lotniczego w Bydgoszczy lub w Toruniu.

Swoje dotychczasowe dokonania Koło Szybowcowe zaprezentowało 13 maja 1934 r. podczas XI tygodnia LOPP na Rynku im. Piłsudskiego (Stary Rynek), kiedy to zostało poświęconych 7 nowo wykonanych szybowców.⁹

Podczas rozwijania działalności Koła Szybowcowego podstawowym zadaniem stało się wyszukanie w okolicach Bydgoszczy dogodnego terenu do założenia Szkoły Szybowcowej i prowadzenia w niej kursów praktycznych. Wcześniej ćwiczone prawdopodobnie na Błoniach przy ul. Szubińskiej, rozpatrywano też wzgórze w Mysłęcinku. Nie nadawały się one jednak do uprawiania szybownictwa ze względu na zbyt urwiste stoki. W końcu 1933 r. ostateczny wybór padł na tereny majątku Miedziń pod Fordonem. Na północ od Wisły wznosiły się kilkudziesięciometrowe wzgórza z najwyższym wzniesieniem o nazwie Czarna Góra (niem. Wilhelmshöhe) o wysokości 50 m n.p.m. Tam też, po przeprowadzeniu próbnych lotów i uzyskaniu zatwierdzenia terenu jako szybowiska przez Departament Lotnictwa w Ministerstwie Komunikacji, rozpoczęto organizację szkoły szybowcowej. Szkolenie szybowcowe w szkole szybowcowej w Fordonie odbywało się w kategoriach A i B. Według międzynarodowych przepisów przyjętych na początku 1934 r. przez Polski Komitet Szybowcowy warunkiem uzyskania kategorii A było opanowanie lotu ślizgowego w linii prostej z utrzymaniem kierunku i prawidłowym lądowaniem na z góry obranym miejscu. Loty tego typu powinny trwać co najmniej 30 sekund. W celu uzyskania kategorii A kandydat musiał wykonać około 30-50 lotów.

Do uzyskania kategorii B pilotażu uczeń powinien opanować technikę wykonywania skrętów o 90° i 180° przy locie trwającym nie mniej niż 1 minutę. Do osiągnięcia tej kategorii potrzebne było ok. 30 lotów.

Do szkolenia praktycznego dopuszczeni byli kandydaci, którzy mieli ukończone 16 lat, ukończyli miesięczny kurs teoretyczny, posiadali pozwolenie rodziców (w przypadku niepełnoletnich), otrzymali świadectwo lekarskie Przynależności Wojskowej oraz legitymację LOPP z opłaconymi 6-miesięcznymi składkami. Opłata za kurs kategorii A lub B wynosiła 30 zł. Kandydaci mogli korzystać z kwater w Fordonie jak i całodziennego wyżywienia, płacąc 2 zł dziennie. Osoby niezamożne mogły ubiegać się w LOPP o pomoc materialną na opłacenie kursów.¹⁰

Klub Szybowcowy Związku Strzeleckiego w Bydgoszczy znalazł i zarejestrował odrębne szybowisko w odległości 5 km od Unisławia. Stanowiła je wysoka krawędź doliny Wisły o różnicy poziomów około 40 m z równym przedpołem. Nadawało się ono jednak głównie do ćwiczebnych lotów żaglowych.¹¹

W okresie międzywojennym nie stosowano tak powszechnie jak dziś startów z wyciągarek lub za samolotem. Dla przeprowadzenia szkolenia pilotów kat. A i B wystarczył najprostszy wyciąg gumowy. Gotowy do lotu szybowiec umieszczano na jednym z międzyńskich wzniesień. Po usadowieniu się pilota i przymocowaniu pasem, najczęściej ośmiu kursantów chwyciło za linę i po komendzie instruktora naciągało ją. W momencie zwolnienia szybowca, ten wyskakiwał do lotu. Trwał on najczęściej kilkanaście sekund na wysokości kilku metrów i z tego powodu nazywano go „szuraniem”.¹²

Pierwszych 12 pilotów kategorii A przeszkolono w grudniu 1933 r. i w styczniu 1934 r. Szkolenia najczęściej prowadzili piloci szybowcowi kat. C, odbywający w Fordonie bezpłatne trzymiesięczne praktyki instruktorskie. W 1934 r. instruktorami byli Michał Offierski i W. Matz. Pierwszy z nich w tym samym roku wykonał rekordowy 210-kilometrowy lot. Przez następne lata był on jednym z najlepszych polskich pilotów szybowcowych.

Praktyczny kurs szybowcowy trwał ok. 1 miesiąca i zależnie od zainteresowania uczestniczyło w nim od kilkunastu do ponad 60 kursantów.

We wrześniu 1934 r. szkoła dysponowała już drewnianym hangarem mogącym pomieścić 8 szybowców. Jego szkielec podarowało miasto. Dzięki staraniom ówczesnego komendanta Szkoły Podchorążych i dowódcy batalionu szkolnego mjr. Stanisława Boehma hangar został oszalowany i wykończony.¹³ W tym czasie szkoła dysponowała już 11 szybowcami, wśród których - oprócz przeznaczonych do szkolenia podstawowego CWJ i „Wrona” - znalazł się uzyskany od firmy „Kabel Polski” S.A. szybowiec typu „Czajka”. Akcją zbiórki pieniędzy na ten cel zajęli się kierownicy sekcji szybowcowej „Kabel Polski” inż. Walzel i Kowalski. Dzięki ofiarności urzędników oraz poparciu zarządu fabryki z dyr. inż. Gayczakiem i inż. Bernaczakiem na czele zakupiono w Poznaniu kosztującą ok. 3 tys. zł „Czajkę”. Przekazanie jej szkole szybowcowej odbyło się 2 września 1934 r., a na cześć fundatorów szybowcowi nadano nazwę „Kabel”.¹⁴

„Czajka” wykorzystywana była do szkolenia przejściowego, czyli do pierwszych lotów, tzw. żaglowych. Umożliwiło to loty treningowe dla instruktorów oraz zaawansowanych w szkoleniu uczniów.

W dniu 28 października 1934 r. na terenie szkoły szybowcowej zostały rozegrane zawody szybowcowe na szybowcach „Wrona” dla pilotów kat. A i B. Udział w nich wzięło kilkudziesięciu zawodników z bydgoskich sekcji. Rozegrano po trzy konkurencje w obu kategoriach: na najdłuższy czas lotu, najdłuższy przelot oraz w lądowaniu na określonym punkcie. W pierwszej konkurencji zwycięzcami byli: Chojnacki (sekcja Związku Strzeleckiego - kat. A) i pchor. Czechowicz (sekcja Szkoły Podchorążych - kat. B); w drugiej - Nalaszek (sekcja strzelecka) i Broniec (również z sekcji strzeleckiej); w ostatniej - Kiciński (sekcja strzelecka) i pchor. Nowicki (ze Szkoły Podchorążych). Drugie miejsca zajęli przedstawiciele sekcji Liceum Handlowego,

„Kabel Polski”, Koronowo i Państwowej Szkoły Przemysłowej. Zwycięzcom nagrody wręczył komendant CWTL płk inż. Czesław Filipowicz.¹⁵ Oprócz zawodów miało także miejsce poświęcenie kilku szybowców, w tym m.in. ukończonej w październiku „Wrony” - „Harcercz I”.¹⁶

Swoją działalność w 1934 r. szkoła zakończyła pomyślnie. W sezonie wyszkolono ok. 175 pilotów kat. A, z których prawie 60 uzyskało kat. B. Była to bardzo znacząca liczba, gdyż w tym samym czasie w Polsce wyszkolono łącznie 958 pilotów szybowcowych kategorii A i B. Wysiłek koła szybowcowego powiększa fakt, iż powstanie szybownictwa i wybudowanie szybowców odbyło się w większości bez wsparcia i subwencji ze strony czynników państwowych. Środki na rozwój szkoły szybowcowej były zdobywane głównie dzięki ofiarności członków sekcji i licznych entuzjastów lotnictwa oraz ogromnemu nakładowi czasu i pracy, jaki weń włożyli.

W 1934 r. w Fordonie szkolił się m.in. późniejszy dowódca Wojsk Lotniczych (w latach 1950-1960) gen. bryg. pil. Jan Frey-Bielecki oraz powojenny dyrektor techniczny PLL LOT mgr inż. Wiktor Leja.¹⁷

W związku z przejściem przez poznański okręg wojewódzki LOPP, działalność w roku 1935 szkoła szybowcowa rozpoczęła jako Wielkopolska Szkoła Szybowcowa w Fordonie, Centrum Szybowcove. Jej kierownikiem został instruktor Eugeniusz Jackowski, który organizował ścisłą współpracę z Aeroklubem Poznańskim. Obwód miejski LOPP w Bydgoszczy rozpoczął szeroko zakrojoną akcję zbiórki pieniędzy na rozwój Centrum. W tym celu sprzedawano np. specjalne żetony po 50 gr, 1 i 2 zł. Rozwój szkoły szybowcowej wspomógł też w latach 1934-1935 Poznański Okręg Wojewódzki LOPP, przekazując subwencję o łącznej kwocie 3.616 zł.

Sezon szkoleniowy w Wielkopolskiej Szkole Szybowcowej rozpoczęto na początku kwietnia 1935 r. W tym czasie ustalil się już miesięczny cykl szkoleniowy, rozpoczynający się 3, a kończący 30 dnia każdego miesiąca. Dysponując 12 szybowcami, szkoła szkoliła osoby zarówno z bydgoskiego Koła Szybowcowego, jak również kandydatów z całej Wielkopolski. W 1935 r. funkcję instruktorów pełniły m.in. Krystyna Genowiczówna oraz Wanda Modlibowska, wybitne poznańskie szybowniczki, zdobywczynie wielu rekordów w kobiecym wykonaniu tego sportu. Pierwsza z nich swoją przygodę z lataniem rozpoczęła rok wcześniej właśnie w Fordonie.

W lipcu 1935 r. w Fordonie odbył się kurs dla obozu Przystosobienia Lotniczego z Poznania.¹⁸ Jednakże rok ten był mniej obfity w wyszkolonych pilotów, ponieważ kategorię A uzyskały tylko 83 osoby, a kat. A i B jedynie 18. Podczas szkolenia zdyskwalifikowano 13 uczniów. Wykonano 4007 lotów w czasie 20 h 50 min 11 sek. Znacznie mniejsza liczba wyszkolonych pilotów była głównie wynikiem problemów organizacyjnych związanych z przejmowaniem szkoły przez LOPP w Poznaniu. Mimo mniejszej frekwencji, Szkoła Szybowcowa w drugiej połowie 1935 r. wzbogaciła się o następne dwa szybowce. Stało się tak dzięki sekcji szybowcowej Szkoły Podchorążych, która zbudowała kolejną „Wronę” oraz

zakupiła szybowiec wyczynowy „Czajka”. Nowej „Wronie” tradycyjnie nadano nazwę „Podchorąży III”.¹⁹

Na początku 1936 r. prowadzona przez Czesława Jabczyńskiego sekcja szybowcowa 1 BDH zdecydowała o przyłączeniu się do subwencionowanego przez LOPP miejskiego Koła Szybowcowego. Przed podjęciem tej decyzji konsultował się w tej sprawie z hufcowym dyr. Matuszewskim. Trzeba zaznaczyć, że o przyłączenie sekcji harcerskiej zabiegała także strzelecka sekcja szybowcowa. Ta decyzja nie przeszkodziła jednak w wysłaniu z 1 BDH kilku harcerzy na organizowany przez Związek Strzelecki teoretyczny kurs szybowcowy. Prowadząc szeroką akcję agitacyjną na rzecz szybownictwa, bydgoscy harcerze wciągnęli do pracy także druhów z Inowrocławia.²⁰

W 1936 r. kursy praktyczne poprzedziło uroczyste złożenie przyrzeczenia przez kandydatów na pilotów w sali kinoteatru „Apollo”. W niedzielnej uroczystości w dniu 22 marca wzięli udział przedstawiciele bydgoskich sekcji szybowcowych, w tym najliczniejsza (bo aż 300-osobowa) była grupa podchorążych. Uczestnikami byli również harcerze 1 BDH, członkowie sekcji „Kabła Polskiego”, Szkoły Przemysłowej, Liceum Handlowego i kolejarzy. Pod wystawionym szybowcem stanęła orkiestra kolejowa oraz przedstawiciele władz i wojska: wicestarosta Czubiński, dyrektor Matuszewski, ks. kan. Szulc oraz komendant CWTL płk inż. pil. Franciszek Rudnicki. Przed zgromadzoną grupą raport o gotowości do szkolenia złożyli kpt. Antoni Chudzikiewicz oraz harcerz Najdowski. Po przemówieniu prezesa koła inż. Kazimierza Stabrowskiego przedstawiciele sekcji złożyli swoje podpisy na kadłubie szybowca pod tekstem przyrzeczenia.²¹

Otwarcie sezonu szybowcowego w 1936 r. miało miejsce 19 kwietnia. Na uroczystość przybyli przedstawiciele władz miejskich i powiatowych z prezydentem miasta Leonem Barciszewskim na czele. Z władz wojskowych obecni byli: dowódca OK VIII gen. dyw. Wiktor Thommé, dowódca garnizonu bydgoskiego gen. Chmurowicz, a także przedstawiciel Ministerstwa Spraw Wojskowych mjr dypl. Stanisław Kępski. Licznie stawili się również mieszkańcy Bydgoszczy i Fordonu, a na szybowisku swój obóz rozbiła harcerska drużyna lotnicza. Podczas uroczystości ks. płk Wiktor Szyłkiewicz dokonał poświęcenia trzech nowych szybowców ofiarowanych przez Zarząd Okręgu LOPP z Poznania. Równocześnie odbył się przegląd 14 szybowców będących w posiadaniu szkoły. Zapowiadane wcześniej pokazy wzorcowego szkolenia szybowcowego oraz oblot nowych szybowców przez przybyłą z Poznania Krystynę Ganowiczównę, z powodu porywistego wichru odbyły się w ograniczonym zakresie.²² Szkolenie szybowcove w 1936 r. zainaugurowali podchorążowie z sekcji szybowcowej im. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego. W miesiącach wiosennych i jesiennych kategorię A pilota szybowcowego zdobyło 4 oficerów i 69 podchorążych. Jednym z oficerów, który uzyskał te wymagania, był dyr. nauk ppłk dypl. Beniamin Kotarba. W tym też roku komendant szkoły widząc powszechny udział podchorążych w uprawianiu szybownictwa, a także doceniając korzyści, jakie daje ono w zawodzie oficera, wprowadził szkolenie szybowcove do normalnego programu szkole-

nia. Na przedmiot ten przeznaczono 36 godzin i realizowano go na drugim (dla kat. A) i trzecim (dla kat. B) roku szkoły.²³

W dniu 7 kwietnia z okazji dorocznego święta WF i PW powiatu bydgoskiego podchorążowie zaprezentowali pokaz wzorowego szkolenia. Po 20 czerwca szybowisko zostało zarezerwowane do szkolenia młodzieży bydgoskich szkół średnich. Od 5 lipca w kursach uczestniczyli także harcerze z prowadzonej przez druha Czesława Jabczyńskiego sekcji szybowcowej 1 BDH, korzystający z rozbitego na szybowisku obozu namiotowego. W dniu 20 lipca rozpoczął się kolejny kurs dla kandydatów skierowanych przez poszczególne oddziały LOPP województwa poznańskiego. Poza tym licznie przybyła młodzież akademicka. W sierpniu odbyło się szkolenie szybowcowe dla Dywizyjnego Kursu Podchorążych Rezerwy z Bydgoszczy. Wrzesień i październik zarezerwowano dla sekcji szybowcowej Szkoły Podchorążych. Równocześnie przez cały okres letni odbywały się kursy dla młodzieży niestowarzyszonej w bydgoskim kole szybowcowym. We wrześniu zorganizowano także zespoły treningowe dla zaawansowanych pilotów szybowcowych kat. B i C.²⁴

W dalszym ciągu dbano o powiększenie liczby sprzętu latającego fordońskiej szkoły. W dniu 15 października podczas uroczystości promocyjnych Szkoły Podchorążych zostały poświęcone 2 nowe szybowce. Dołączyły one do posiadanych do tej pory czternastu CWJ-ów, „Wron”, „Wron” bis i „Czajek”.²⁵ Praktyczne szkolenie szybowcowe w Fordonie w 1936 r. zakończono późną jesienią. Kategorie szybowcowe zdobyło 187 osób.²⁶

W 1937 r., podobnie jak w latach poprzednich, praktyczne szkolenie przechodziła młodzież szkolna, podchorążowie i przedpoborowi. Kursy odbywały się od kwietnia. Prowadzono także treningi dla zaawansowanych pilotów kat. A, B i C.

Koło szybowcowe LOPP rozpoczęło szeroko zakrojoną akcję naboru dzieci kolejarzy, którzy jako długoletni członkowie LOPP korzystali z dotacji obwodu kolejowego przy DOKP w Toruniu. Nie zaniebawiano też akcji propagandowych, np. 1 sierpnia zorganizowano dla publiczności w Fordonie loty pokazowe.

W celu przygotowania młodzieży do dalszej teoretycznej i praktycznej nauki pilotażu szybowcowego 2 października otwarto w centrum miasta na placu przed gimnazjum żeńskim (w pobliżu kinoteatru „Apollo”) przedszkole szybowcowe. W uroczystości wzięli udział: członkowie zarządu LOPP, starosta Julian Suski, radca Tadeusz Janicki, prezes sądu okręgowego Piejewski. W obecności licznie zgromadzonej publiczności odbyło się kilka efektownych lotów szybowcowych.²⁷

Inna uroczystość odbyła się 15 października podczas promocji w Szkole Podchorążych. Podobnie jak i w latach poprzednich, poświęcono 2 nowe szybowce podchorążackiej sekcji szybowcowej. Powiększyły one tabor latający szkoły do 18 sztuk.²⁸ Bilans 1937 r., dzięki intensywnym lotom kandydatów, zamknięto najwyższą do tej pory liczbą wyszkolonych pilotów kat. A i B. W roku tym również Ministerstwo Spraw Wojskowych zmieniło wymagania i oznaczenia kategorii na stopnie I i II.²⁹

Kolejny rok, mimo późniejszego otwarcia sezonu szybowcowego (w połowie maja) zakończono jeszcze lepszym wynikiem. Szkolenie ukończyło ok. 400 uczniów. Nauczanie, obok kierownika szkoły Jackowskiego, prowadził instruktor społeczny Kalinowski.³⁰

Ostatni sezon szkoleniowy w 1939 r. szkoła, dysponując 20 szybowcami, rozpoczęła, uruchamiając w kwietniu i maju treningi dla pilotów posiadających II i III stopień wyszkolenia szybowcowego. Szkolenie podstawowe na I i II stopień zaplanowano tradycyjnie od 3 do 28 dnia miesiąca, od maja do października.

W drugiej połowie każdego miesiąca odbywać się miały także zloty treningowe.³¹ W 1939 r. szkoła dysponowała 20 szybowcami oraz samolotem RWD-8, zakupionym przez LOPP za środki zdobyte przy zbiórce nieużytków w Bydgoszczy.³²

Do końca lipca 1939 r., zakładając iż tempo szkolenia było podobne jak w latach poprzednich, wyszkolono prawdopodobnie ponad 150 pilotów szybowcowych. Przypuszczalnie pogarszająca się sytuacja międzynarodowa Polski oraz pogotowie mobilizacyjne w kraju mogły zakłócić tok szkolenia w ostatnim miesiącu pokoju 1939 r.

Ogółem podczas funkcjonowania szkoły szybowcowej w Fordonie w kategoriach A i B (stopnia I i II) wyszkolono około 1300-1400 pilotów szybowcowych. Podawana przez autorów niektórych publikacji liczba 1600 jest prawdopodobnie zawyżo-

na, tym bardziej, jeżeli obliczenie to oparto na prostym wyliczeniu szkolenia w Fordonie 230 pilotów rocznie.

Należy również pamiętać o tym, że poszczególne lata funkcjonowania Koła Szybowcowego i ośrodka szkolenia praktycznego w Fordonie charakteryzowały się różną intensywnością działania.

Oczywiście nie umniejsza to w żadnym stopniu osiągnięć bydgoskich entuzjastów szybownictwa. Przede wszystkim trzeba zaznaczyć, że w Fordonie do 1939 r. wyszkolono prawie 10% polskich pilotów szybowcowych kat. A i B.³³ Stawia to bydgoskie Koło Szybowcowe oraz fordońskie szybowisko na jednym z pierwszych

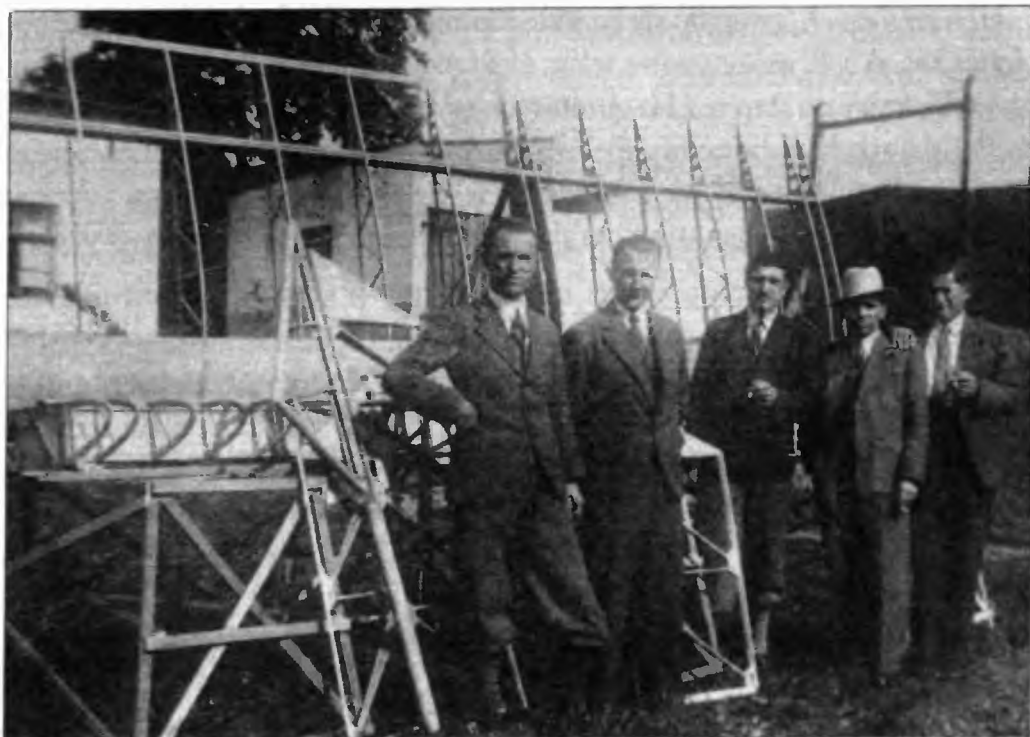


Harcerski szybowiec na terenie szkoły szybowcowej w Fordonie (ze zbiorów MPOW).

miejsc w kraju. Wielu z tych, którzy rozpoczęli swoją szybowcową przygodę na międzyńskich wzgórzach, związało się na stałe z lotnictwem. W fordońskiej szkole oprócz szkolenia kat. A i B wykonywano także efektowne loty żaglowe, jak np. instruktor Kalinowski, który po starcie z lin gumowych szybował przez 1 godzinę i 36 minut.³⁴

Fordońska szkoła szybowcowa spełniła bardzo ważną rolę dla obronności państwa. Wyszkoliła w lataniu bardzo wiele młodzieży w wieku poborowym, która o wiele szybciej mogła opanować pilotaż samolotu słabosilnikowego, a w przyszłości - wojskowego.

-
- 1 *Polskie lotnictwo sportowe - almanach*, red. H. Skrzydłowski, Kraków 1986, s. 107-108.
 - 2 *Ibidem*, s. 110-112.
 - 3 Sprawozdanie z działalności Szkoły Szybowcowej w Fordonie z okazji 30-lecia jej działalności, Bydgoszcz 1963, Z Kroniki Bydgoskiego Klubu Seniorów Lotnictwa: „Dziennik Bydgoski”, 9 VII 1933, nr 155; 5 IX 1933, nr 203; 26 II 1933, nr 47.
 - 4 „Dziennik Bydgoski”, 13 V 1934, nr 108.
 - 5 *Ibidem*, 9 VII 1933, nr 155; 5 IX 1933, nr 203.
 - 6 *Ibidem*, 13 V 1934, nr 108; 15 V 1934, nr 109.
 - 7 W. Ratajczyk, *Szkola Podchorążych dla Podoficerów, Poznań-Bydgoszcz 1919-1938* [w:] „Acta Universitatis Nicolai Copernici, Historia- Nauki humanistyczno-społeczne”, zeszyt 67, Toruń 1975, s. 70-84; S. Krasucki, *Bydgoscy podchorążowie. Z Dziejów Szkoły Podchorążych dla Podoficerów w Bydgoszczy (1920-1939)* [w:] „Kronika Bydgoska”, XI 1991, 1992, s. 37-62.
 - 8 „Dziennik Bydgoski”, 13 V 1934, nr 108; 3 IV 1937, nr 76; 14 V 1936, nr 113.
 - 9 „Szybownik”, jednodniówka wydana z okazji 25-lecia istnienia Szkoły Szybowcowej w Fordonie, Bydgoszcz-Fordon 1958, s. 12-13; „Dziennik Bydgoski”, 13 V 1934, nr 108.
 - 10 „Dziennik Bydgoski”, 29 VII 1936, nr 174.
 - 11 *Mala Encyklopedia Lotnicza*, Warszawa 1938, s. 456; „Entuzjasta Lotnictwa”, nr 1, 1995, s. 82.
 - 12 „Skrzydłata Polska”, 1936, nr 3, s. 108.
 - 13 „Dziennik Bydgoski”, 24 X 1934, nr 244; 25 X 1934, nr 245.
 - 14 *Ibidem*, 2 IX 1934, nr 200.
 - 15 *Ibidem*, 30 X 1934, nr 249; „Lot Polski”, 1935, nr 2, s. 6-7.
 - 16 Kronika 1 BDH, Archiwum Muzeum Pomorskiego Okręgu Wojskowego (dalej cyt. MPOW).
 - 17 „Dziennik Bydgoski”, 2 IX 1934, 200; „Szybownik” - jednodniówka..., s. 4, s. 11.
 - 18 „Dziennik Bydgoski”, 5 IX 1935, nr 204.
 - 19 „W marszu”, VII 1935, nr 7.
 - 20 Kronika 1 BDH, Archiwum MPOW.
 - 21 „Dziennik Bydgoski”, 24 III 1936, nr 70.
 - 22 *Ibidem*, 22 IV 1936, nr 94.
 - 23 W. Ratajczyk, op. cit., s. 79-81.
 - 24 „Dziennik Bydgoski”, 27 V 1936, nr 123; 24 VI 1936, nr 145; 29 VII 1936, nr 174; 27 VI 1936, nr 148.
 - 25 *Ibidem*, 17 X 1936, nr 242.
 - 26 Piętnastolecie LOPP, Księga Pamiątkowa, Warszawa 1938, s. 213.
 - 27 „Dziennik Bydgoski”, 3 X 1937, nr 228; 6 X 1937, nr 230.
 - 28 *Ibidem*, 17 X 1937, nr 240.
 - 29 Piętnastolecie LOPP, op. cit., s. 213.
 - 30 „Dziennik Bydgoski”, 8 V 1938, nr 105; 20 IV 1939, nr 91.
 - 31 *Ibidem*, 17 V 1939, nr 113.
 - 32 Z. Raszcwski, *Pamiętnik gapia...*, Bydgoszcz 1994, s. 177 i s. 350.
 - 33 *Polskie lotnictwo sportowe*, op. cit., s. 117; w latach 1928-1939 wyszkolono w Polsce 11.144 pilotów szybowcowych kat. A i B.
 - 34 *Sprawozdanie z działalności szkoły...*, op. cit., s. 2.



Szybowiec „Harczer I” w budowie. Na pierwszym planie członkowie bydgoskiego Koła Szybowcowego. 1934 r. (ze zbiorów MPOW).



Pierwsze przymiarki do latania, czyli ćwiczenia na tzw. „chwiejnicy”, nazywanej też „szubienicą” (ze zbiorów MPOW).