

FORDOŃSKIE SKRZYDŁA

Tworzące się lotnictwo II Rzeczypospolitej opierało się głównie na weteranach I wojny światowej. Potrzebni byli młodzi piloci, którzy byliby dobrze wyszkoleni. W tym celu utworzono odpowiednią dla młodych chłopców szkołę. Była to Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy. Powstała na bazie Wykładowców z Centrum Wyszczolenia Technicznego Lotnictwa. Obejmowała ona szkoleniem ogólnym wojskowym młodzież w wieku od 16 do 18 lat w specjalnościach: lotnika, mechanika radiotelegrafisty, strzelca pokładowego. W Szkole Podchorążych powstała sekcja szybowcowa, której organizatorem był mjr Antoni Chudzikiewicz. Warunkiem uzyskania promocji była nauka szybownictwa i zdobycie licencji pilota szybowcowego kategorii A i B. Szkolenie podchorążych odbywało się w Fordonie.



Pierwsze Koło Szybowcove w Bydgoszczy zostało utworzone przy Kolejowych Warsztatach Naprawczych. Jego prezesem został mjr inż. Kazimierz Stabrowski. Dalsze tworzone były przy drużynach ZHP, liceach zawodowych i ogólnokształcących oraz fabrykach bydgoskich. W 1933 r. kursy teoretyczne ukończyło ok. 200 uczestników pochodzących z różnych grup: młodzież, harcerze, pracownicy instytucji i fabryk. W kursach uczestniczyły dziewczęta i kobiety. Uczestnicy musieli się wykazać dobrym zdrowiem, opanowaniem, siłą woli, wiedzą i zainteresowaniem. Program teoretyczny obejmował wiedzę o szybownictwie, mechanice lotu, terenach szybowcowych, meteorologii, technice startu, budowie szybowca oraz przyrządach pokładowych. W części praktycznej było utrzymywanie równowagi na tzw. „szubienicy” – szybowcu ustawionym na urządzeniu 3 m nad ziemią i utrzymywaniu równowagi lotkami i sterami szybowca oraz oddanie kilku skoków ze spadochronem z wieży spadochronowej. Nie było to proste, a jednak zainteresowanie było tak duże, że w 1934 r. na terenie Bydgoszczy zorganizowano kurs po raz czwarty. Kursanci zdobywali prawo uczestniczenia w części praktycznej, czyli w lotach szybowcowych. Idea latania szybowcowego zdobywała sobie coraz więcej sympatyków. Musiał w niej być zawarty pewien romantyzm, ale także duża siła woli. Powiększały się również szeregi podchorążych oczekujących na przeszkolenie w części lotów szybowcowych.



Sprawą ważną i pilną stała się sprawa terenu do odbywania lotów szybowcowych. Szukano dobrego szybowiska, to znaczy takiego terenu, który posiadałby wzniesienia o różnym stopniu trudności do realizacji programu praktycznych lotów i odpowiednio duże przedpole do lotów płaskich. Wszystkie te elementy terenu szybowcowego musiały spełniać najważniejszy wymóg – posiadać dobre i równomierne nawietrze.

Powołana przez poznański okręg Komisja Ligi Obrony Powietrznej Polski, po obejrzeniu kilku miejsc na Pomorzu, orzekła, że idealne warunki spełnia teren położony na Miedzyńcu, wzdłuż wzniesień góry „Łysej”, złożonej z dwóch półek – górnej i dolnej, oddzielonej wąwozem od wzniesienia góry „Czarnej” (95 m n.p.m.), o podwyższonym stopniu trudności dla lotów dłuższych. U podstawy tych wzniesień rozciąga się długie i szerokie płaskie przedpole od miejscowości Czarnówka (z południowego zachodu) do miejscowości Zofin (z północnego wschodu). Na południu, od strony Fordonu, teren jest częściowo zalesiony sosną. Ze wszystkich stron do przedpola prowadzą drogi gruntowe. Atutami fardońskiego terenu na utworzenie szybowiska były wzniesienia o zróżnicowanym stopniu trudności, pozwalające realizować naukę latania szybowcowego w zakresie podstawowego wymogu na kategorię A i B. Spełniały również warunki doskonalenia umiejętności dla instruktorów na poziomie wyczynowym. Rozległe przedpole pozwalało w bezpieczny sposób stosować późniejsze techniki kształcenia szybowcowego i lądowania. Kontrolne obloty terenu, przeprowadzone różnego rodzaju loty ze wzniesień, ślizgi po terenie płaskim, badanie warunków termiki latania i równomiernego dochodzenia wiatru do wszystkich części stanowiących teren szybowiska wystawiały temu obiektowi bardzo wysokie oceny, które w późniejszym czasie potwierdzone zostały ocenami pilotów i ich sportowymi wynikami w Polsce i na świecie.



Rozpoczęcie lotów na fardońskim szybowisku było równocześnie inauguracją działalności Szkoły Szybowcowej w Fordonie. Inicjatorem jej utworzenia był wspomniany już prezes mjr inż. Kazimierz Stabrowski. Inicjatywą utworzenia obiektu i szkoły na tym terenie wykazał się właściciel majątku Miedzyń p. Niezgódzki okazując swoje zrozumienie dla potrzeb polskiego lotnictwa i rozwoju nowej dyscypliny sportowej. Wsparcia tej inicjatywy i całkowitej akceptacji udzielił magistrat fardoński i jego burmistrz – Wacław Wawrzyniak, przekazując tereny na cel związany z budową hangarów lotniczych. Szybowisko i szkoła szybowcowa wpisały się na stałe w krajobraz Fordonu i jego historię.

Zmieniony został krajobraz wzniesień miedzyńskich, wykorzystywany dotąd w okresie letnim na obozy harcerskie i podchody, ćwiczenia i zdobywanie sprawności, a w okresie zimowym na zjazdy narciarskie i saneczkowe. Ponieważ ani na Pomorzu, ani na obszarze Wielkopolski nie znaleziono odpowiedniego terenu, szybowisko fardońskie stało się obiektem szkolenia dla Wielkopolski i Pomorza. Pod względem organizacyjnym Szkoła Szybowcowa w

Fordonie podlegała Zarządowi Poznańskiego Okręgu Ligi Obrony Powietrznej Polski do 1936 r.

Dzięki przychylnemu stosunkowi okręgu poznańskiego, Fordońska Szkoła Szybowcowa, od początku istnienia dysponowała pełnym wyposażeniem ilości szybowców i sprzętu na prowadzenie szkoleń podstawowych i doskonałych instruktorskich. Były szybowce typu „CWJ”, „Wrony”, „Wrony-bis”, „Czajki” i „Salamandry”. Szkolenie szybowcowe mogło rozwijać się dynamicznie. Niebawem szkoła stała się jednostką samowystarczalną, uzyskującą szybowce pochodzące z własnych warsztatów. Pierwszym budowniczym szybowców typu „Wrona-bis” dla fordońskiego szybowiska był Wiktor Kiciński.

Tradycją fordońskiej szkoły stała się bardzo wysoka ocena profesjonalizmu zawodowego instruktorów lotniczych od początku jej powstania. Nauczycieli i kursantów łączyła ta sama pasja i zamiłowanie do poznaniu pilotażu szybowcowego i techniki latania w zmieniających się warunkach. Przykładem takiej postawy był instruktor Kalinowski, który startując ze stanowiska lin gumowych wykonał lot trwający jedną godzinę i 36 minut, co w tym czasie było wydarzeniem niebywałym. Średni lot kursanta programu podstawowego dla lotu ślizgowego trwał średnio 2 minuty.

Rok 1934 zapisał się w historii fordońskiej szkoły szybowcowej ważnymi sukcesami sportowymi. Szybowisko fordońskie było miejscem pierwszych ogólnopolskich zawodów szybowcowych. Ich zwycięzcą został miejscowy pilot szybowcowy – Kazimierz Mindak. Chlubą fordońskiej szkoły był rekord szybowcowy, ustanowiony przez Krystynę Ganowicz w 1934 r., w trakcie przygotowań do zawodów ogólnopolskich w centrum szybowcowym w Bezmiechowej (Małopolska). Jako jedna z czterech kobiet ustanowiła rekord lotu nocnego w czasie 5 godzin i 40 minut, przy osiągniętej wysokości 900 m. Był to pierwszy, najdłuższy lot nocny pilota szybowcowego – kobiety w Polsce i na świecie. Dodajmy, że p. Krystyna w 1933 r. ukończyła fordońską szkołę szybowcową w kategoriach A i B. W 1934 r. została instruktorką tej szkoły. Rocznie szkolono w Fordonie ok. 230 pilotów szybowcowych w kategoriach A i B. Łącznie w latach 1933-1939 świadectwo ukończenia kursu otrzymało 1600 pilotów.



Kazimierz Mindak

Przywróćmy pamięci ówczesnych komendantów szkoły, którzy kierowali tą placówką i odpowiadali za poziom praktycznych umiejętności jej absolwentów. W latach 1933-1935 funkcję tę pełnił Andrzej Wellman, w latach 1935-1939 Eugeniusz Jackowski. Po wyzwoleniu organizacją i przygotowaniem do otwarcia szkoły kierował Andrzej Wellman, a z chwilą przybycia do Fordonu w 1945 r. funkcję kierowniczą ponownie objął Eugeniusz Jackowski (1945-1948).

Atmosferę i doznane przeżycia w szkole szybowcowej tak wspomina jej absolwent z 1934 r., nieżyjący już dowódca Wojsk Lotniczych z lat 60-tych XX w. gen. bryg. pilot Jan Frey-Bielecki, uczestniczący w uroczystościach 25-lecia istnienia fordońskiej szkoły szybowcowej im. Czesława Tańskiego: „W ciągu mojej późniejszej pracy w lotnictwie, miałem немало takich lotów i takich

przygód lotniczych, które w pamięci utrwaliły się na długo. Nie zatarło to jednak wrażenia, które pozostało po pierwszych lotach, jakie odbyłem w Fordonie. Uczyliśmy się latać na szybowcach „CWJ” – takich kratowych „abecakach”, jak byśmy je dziś nazwali, różniących się jednak od „ABC” dużą ilością drutów usztywniających konstrukcję. Po kilku pokazach działania sterów na chwiejnicę, którą zważyliśmy wówczas „szubienicą”, nastąpiły pierwsze „szury” i w ślad za nimi pierwszy w życiu lot. Co prawda oderwanie od ziemi trwało zaledwie kilka sekund, mój szybowiec wzniósł się zaledwie najwyżej na jakieś 1,5 m nad płaskim terenem w pobliżu hangaru, ale bądź co bądź byłem przecież w powietrzu i to sam. Wrażenie z tego pierwszego „lotu” było tak duże, że stało się tematem całego listu, który wieczorem tego dnia wysłałem do przyjaciół. Potem stopniowo przeszliśmy na stok i przenosząc co kilka dni start na wyższe miejsca, zaczęliśmy latać już i kilkadziesiąt metrów nad ziemią. Każdy taki lot oczekiwany był przez nas z wielkim napięciem... Od tamtych lat sporo latałem w życiu na różnych typach szybowców i samolotów. Ale zawsze z sentymentem wspominam mój pobyt w Fordonie. Owiany on był bowiem prawdziwym romantyzmem”.



Szkolenie szybowcowe i towarzysząca jemu atmosfera trwały do początku 1939 r. Często mówiono o zagrożeniu dla pokoju. Spodziewano się zagrożenia wojennego wynikającego z żądań Hitlera wobec sąsiadów: Austrii, Czech i także Polski. Z końcem 1938 r. ze szkolenia szybowcowego wyłączeni zostali podoficerowie Szkoły Podchorążych Lotnictwa dla Małoletnich, z powodu jej przeniesienia do Krosna, gdzie zastała ją wojna.

Wrzesień 1939 r. przerwał działalność Szkoły Szybowcowej w Fordonie. Podzieliła ona los wojenny wszystkich polskich instytucji. Fordońskie szybowisko i jego wyposażenie w czasie okupacji było wykorzystywane przez wojskowe władze okupacyjne do szkolenia pilotów Luftwaffe. Na koszarach przeznaczono budynek mieszkalny usytuowany przy narożniku ul. Topazowej i Saskiej. Na bocznej ścianie widniał napis: Fliegerschule – Fordon, a pod nim rysunek postaci Ikara. Cały budynek pokryty był farbą w maskującym kolorze khaki. Na turnusie kursowym szkolono od 80 do 120 elewów. Obowiązywał regulamin wojskowy. Turnusy wymieniały się co 4 tygodnie. Wymarsz z miejsca zakwaterowania ul. Wiejską (dzisiaj Sielska) do hangarów następował ok. godz. 8:00 – 9:00, powrót w godz. 15:00 – 17:00. Dla celów szkolenia wprowadzono wyciągarki oraz hol za samolotem. Przyspieszony tok szkolenia w części podstawowej i położony nacisk na loty samodzielne przyczyniały się do wzrostu liczby wypadków. Szkolenie zakończono w I poł. 1944 r. Bardzo liczny sprzęt szybowiska został ukryty w różnych miejscach poza Fordonem. W styczniu 1945 r. Niemcy spalili jeden z hangarów na szybowisku.

Henryk Wilk



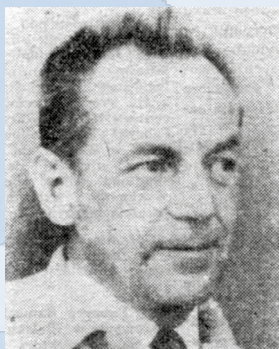
FORDOŃSKIE SKRZYDŁA

W pierwszej części historii „Fordońskich skrzydeł” przedstawiliśmy dorobek szkoły szybowcowej, bardziej znanych absolwentów i instruktorów oraz kierownictwo. Czy wojna rozpoczęta we wrześniu 1939 r. mogła zniweczyć ten dorobek, ostudzić zapał i siłę woli, aby być najlepszym i odpowiedzialnym? Polscy lotnicy, także ci wyszkoleni w Bydgoszczy i Fordonie nie mieli szans we wrześniu 1939 r. w walce z powietrznymi maszynami Luftwaffe. W dalszych latach wojny wśród pilotów polskich byli również absolwenci z Bydgoszczy i Fordonu.

W pierwszych tygodniach odzyskanej wolności w 1945 r. pojawili się pierwsi instruktorzy i piloci tej szkoły sprzed wojny, aby zorientować się w pozostawionym przez okupanta mieniu i sprzęcie lotniczym oraz jego zabezpieczeniu. Kierownikiem bydgoskiego Oddziału Lotnictwa Cywilnego z ramienia Ministerstwa Komunikacji jako pełnomocnik został inż. Wiktor Leja. Pełnił on także obowiązki Kierownika Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych. Wokół siebie skupił grupę pasjonatów lotnictwa, którzy z nim związani byli w okresie przedwojennym. Wśród nich było trzech związanych z działalnością szybowiska i szkoły szybowcowej w Fordonie. Byli to: Eugeniusz Jackowski – komendant szkoły, Franciszek Gołata – instruktor i późniejszy komendant Fordońskiej Szkoły Szybowcowej im. Czesława Tańskiego (od 1948 r.). Odnotować należy, że inż. W. Leja – pionier lotnictwa sportowego na Pomorzu – swoje szybowcowe kwalifikacje pilota kategorii „A” i „B” uzyskał w 1934 r. w Fordońskiej Szkole Szybowcowej. Dodam, że syn inż. Gołaty w połowie lat 50-tych także zdobywał „ostrogę” pilota szybowcowego w fordońskiej szkole.



Wiktor Leja



Marian Torz

W całym województwie zabezpieczono około czterystu szybowców szkolnych i wyczynowych, znajdujących się w różnym stanie technicznym. Ściągano je różnymi drogami i w różny sposób do szybowcowych warsztatów naprawczych (później konstrukcyjnych) znajdujących się przy ul. Mennica w Bydgoszczy, których pierwszym kierownikiem był Bronisław Bruski. Największa część sprzętu szybowcowego i szybowców znajdowała się w Fordonie i najbliższej okolicy – Strzyżawie. Większość odzyskanego sprzętu zmagazynowano początkowo w ocalałym hangarze fordońskiego szybowiska. Drugi z hangarów został spalony przez grupę żołnierzy Wehrmachtu ok. 20 stycznia 1945 r. Został on niezwłocznie odbudowany przy udziale stacjonujących w mieście żołnierzy z jednostki polskiej i zapełniony szybowcami. Drugim miejscem lokalizacji sprzętu szybowcowego były magazyny Fabryki Papy. Sprzęt z fordońskiego szybowiska stał ukryty w stodołach zabudowań w Strzyżawie, skąd został przetransportowany do Fordonu niemal na plecach przez wspomnianych wyżej entuzjastów po zniszczonym moście na Wiśle. Tak duża ilość szybowców i sprzętu pochodziła z wyposażenia działającej na fordońskim szybowisku, szkolącej na potrzeby Luftwaffe o wojskowym charakterze, przez okres prawie 5 lat Fliegerschule – Fordon. Były to głównie szybowce niemieckie: „Weihe”, „SG-38”, „Olimpia”, „Kranich”, „Mi-13-D” i „Rheadler”. Prawdziwym ewenementem tej kolekcji stał się słynny szybowiec osobistej pilotki Adolfa Hitlera Hanny Reich – „Reiland”.



W krótkim czasie wyremontowano cały posiadany sprzęt lotniczy i rozdysponowano ok. 300 szybowców i samolotów. Trafiły one do aeroklubów pomorskich, ale także do Bielska-Białej i Warszawy. Stanowiły bazę do realizacji zasadniczego celu – szkolenia pilotów szybowcowych i samolotowych. Prace przygotowawcze rozpoczęły się w lutym i marcu. Pionierami odrodzonej szkoły w Fordonie byli: Ryszard Palicki – późniejszy pilot samolotowy i szybowcowy, Franciszek Różański – zdobywca złotej Odznaki Szybowcowej z dwoma diamentami, Korneliusz Kępiński, Klemens Kohls, Jan Rudnicki i inni. Za swoją trzymiesięczną pracę przy zabezpieczeniu sprzętu i przenoszeniu szybowców przez uszkodzony most fordoński, przystosowany do przechodzenia i przejazdu, otrzymali w nagrodę bezpłatne szkolenie szybowcowe.

W marcu 1945 r. w fordońskiej szkole szybowcowej zorganizowano kurs dokształcający dla kadry szybowcowej z całej Polski. Celem kursu było ujednolicenie form szkolenia i podnoszenia kwalifikacji instruktorów. Ministerstwo Komunikacji reprezentował prof. Włodzimierz Humen, a kierownikiem był inż. Wiktor Leja. Do udziału zakwalifikowano 38 instruktorów i pilotów szybowcowych, którzy mieli odnowić przyznane przed wojną licencje i uzyskać prawo prowadzenia szkolenia szybowcowego. Z Bydgoszczy zakwalifikowali się: Eliasż Andron, Władysław Gawlik, Zygmunt Niwiński, Bronisław Bruski, z Fordonu – Eugeniusz Jackowski, kierownik szkoły szybowcowej w Fordonie (1935-1939, 1945-1948) oraz Andrzej Wellman (styczeń-luty 1945).



Ludzie, którzy „rozkręcili” fordońską szkołę po wyzwoleniu miasta w 1945 r.: Franciszek Gołata i Klemens Kohls.

Od 1945 r. nastąpił intensywny rozwój szkolenia szybowcowego. Zmianie uległy kategorie szkolenia szybowcowego z A, B, C na I, II, III stopnia. Uzyskano znacznie wyższą jakość szkolenia. Do października 1945 r. prowadzono ożywione działania dotyczące uruchomienia szkoły i budowy szybownictwa w kraju. Odbływały się spotkania specjalistyczne dotyczące zmian metod szkolenia szybowcowego i opracowania unowocześnionych programów, przeprowadzono pierwsze kursy dla kandydatów szybowcowych. W październiku 1945 r. kierownictwo szkoły zorganizowało uroczystą inaugurację odrodzenia szkoły i szybowiska. Uroczystość połączona była z poświęceniem siedmiu szybowców przez ks. Alfonsa Sylkę, administratora parafii św. Mikołaja. Kończącą częścią uroczystości były pokazy lotów szybowcowych i samolotowych dla licznie zgromadzonej ludności Fordonu, Bydgoszczy i okolic.



W 1946 r. nalot na jednego kursanta zwiększył się o 38 minut, w 1948 r. o 1½ godziny. W 1949 r. licencję pilota szybowcowego uzyskało 283 absolwentów. Zainteresowanie szybownictwem wśród młodzieży nie miało granic. Działacze lotnictwa sportowego i wyszkoleni piloci pragnęli rozwijać swoje możliwości, doskonalić zdobyte umiejętności. Zaszła potrzeba utworzenia w Bydgoszczy aeroklubu. Pomysłodawcą tej inicjatywy był inż. W. Leja. W dniu 28



Zbigniew Żółkoś



Franciszek Gołata

lutego 1946 r. na inauguracyjnym zebraniu w Urzędzie Wojewódzkim powołano Aeroklub Bydgoski. Ustalono, że w aeroklubie prowadzone będą loty doskonalące i treningowe pilotów sportowych oraz szkolenia podstawowe szybowcowe i samolotowe. Utworzony aeroklub nie posiadał własnego lotniska (lotnisko w dyspozycji wojskowej), korzystał z lotniska fordońskiego, jak również z hangarów szkoły szybowcowej.

We wrześniu 1946 r. Bydgoszcz obchodziła historycznie ważną dla miasta rocznicę 600-lecia nadania praw miejskich.



Ważną atrakcją w programie obchodów uroczystości były wielkie pokazy lotnicze zorganizowane na fordońskim lotnisku. Odbłyły się loty pokazowe, popisy skoczków spadochronowych i parada powietrzna lotnictwa wojskowego i sportowego. Honorowym gościem tej uroczystości był Marszałek Polski Michał Rola-Żymierski. Ta uroczystość wywarła ogromne wrażenie na mieszkańcach Bydgoszczy, Fordonu i jego okolic. Jednym z głównych organizatorów tych pokazów był Franciszek Gołata, późniejszy komendant szkoły szybowcowej.

W październiku 1946 r. aeroklub zorganizował wspólną wyprawę lotniczą do Jeleniej Góry, której celem było zbadanie możliwości wykorzystania falowych układów powietrza (wznoszenie) dla lotniczego wyczynu sportowego w szybownictwie. Załogę stanowili piloci samolotu – instruktor fordońskiej szkoły Franciszek Gołata i pilot szybowca Zbigniew Kopiński. Przypomnijmy, że w wyniku tego zjawiska Krystyna Ganowicz w 1934 r., w czasie przygotowań do zawodów ogólnopolskich, ustanowiła rekord świata w



locie nocnym w czasie 5 godzin i 40 minut na wysokości 900 m. Reprezentowała Fordońską Szkołę Szybowcową jako jej instruktor. W 1947 r. ponowiono wyprawę do Jeleniej Góry, a uzyskane doświadczenie przyczyniło się do rozpowszechnienia lotów falowych. Wyczyny tych dokonań sportowych u pilotów szybowcowych zakończyły się uzyskaniem złotych i diamentowych odznak szybowcowych oraz rekordów światowych wśród instruktorów fordońskiej szkoły, a potem bydgoskiego aeroklubu. Wspólne lotnisko dla obu instytucji – aeroklubu i szkoły było ciężarem dla obu stron. Aeroklub na własne lotnisko wybrał teren przy ul. Szubińskiej, tzw. „Pole ułańskie” (dziś os. Błonie). Projekt zatwierdzono i przystąpiono do prac adaptacyjnych przy wsparciu społecznym. Wybudowano hangar. Lotnisko było gotowe. Radość trwała bardzo krótko. W wyniku nieszczęśliwego wypadku powstał pożar, w którym hangar wraz z częścią sprzętu doszczętnie spłonął. Władze Aeroklubu RP w Warszawie postanowiły ocalały sprzęt samolotowy z sekcją samolotową przenieść do Inowrocławia, zaś sekcję szybowcową przywrócić szkole fordońskiej.

W 1950 r. władze lotnicze postanowiły klub rozwiązać z braku lotniska i własnej bazy lotniczej. Z pomocą pospieszili działające lotniska i piloci, głównie z Fordonu z Franciszkiem Gołatą, Zbigniewem Żółkosiem, Ryszardem Palickim, Franciszkiem Różańskim i innymi. Kierownictwo fordońskiej szkoły uratowało klub zrzeszając pilotów na wspólne lotnisko do Fordonu. Była to jedyna możliwość zapewnienia dalszego odbywania treningów. Podobnie sekcja szybowcowa aeroklubu, która prowadziła wspólne szkolenie podstawowe na lotnisku fordońskim.

Henryk Wilk
c.d.n.



FORDOŃSKIE SKRZYDŁA

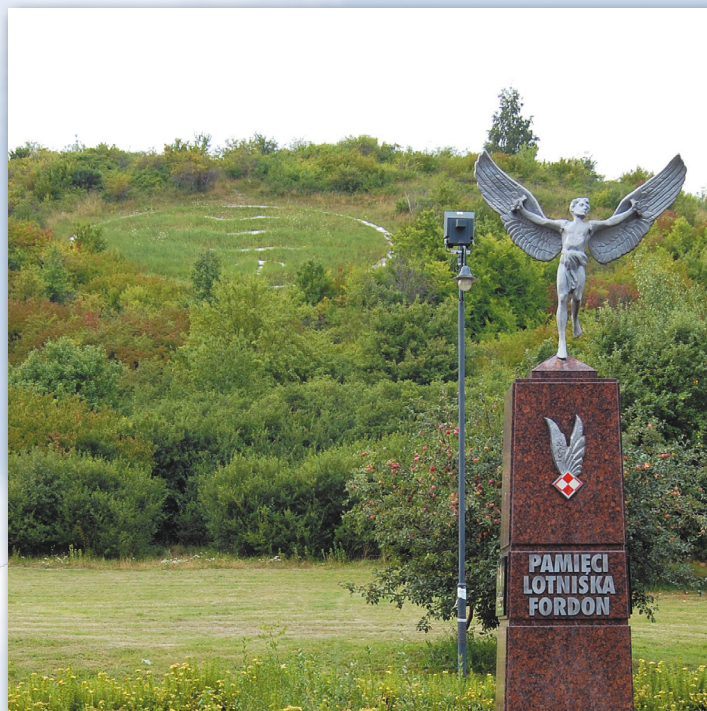
W latach 1951-1955 Aeroklub Bydgoski swoją działalność opierał na współpracy z Fordońską Szkołą Szybowcową na lotnisku w Fordonie. Od roku 1956 Aeroklub Bydgoski ponownie stał się jednostką samodzielną.

Lata 1949-1950 nie były zbyt pomyślne dla klubu lotniczego jak również dla szkoły fardońskiej a także całego lotnictwa sportowego. Nadzór nad lotnictwem sportowym przejęła Powszechna Organizacja „Służba Polsce”. Wtedy określono zasady weryfikujące – „kto może latać” – a nie „kto chce i umie latać”. Taka zasada kadrowa spowodowała spustoszenie wśród instruktorów i pilotów sportowych. Rok 1953 wprowadza dalsze zmiany w polskim lotnictwie sportowym. W wyniku połączenia trzech organizacji: Towarzystwa Przyjaciół Żołnierza, Ligi Morskiej i Ligi Lotniczej powstała Liga Przyjaciół Żołnierza. W latach 1953-1956 miały miejsce sytuacje, że o lotnictwie decydowali ludzie nie mający doświadczenia i przygotowania fachowego. Koniec 1956 r. wstrząsnął areną życia społeczno-politycznego w Polsce, a w efekcie odbił się szerokim nurtem odnowy, który dotyczył również lotnictwa, dając mu szerokie możliwości rozwoju. Reaktywowano dawne aerokluby regionalne. Po 1956 r. rozpoczął się okres, w którym zabłysnęły bydgoskie skrzydła tak w sporcie szybowcowym jak i lotniczym. Wśród nich były nazwiska pilotów i instruktorów związanych z Fordonem. Do nich należeli: instruktor-pilot Zbigniew Żółkoś, Ludwik Merło, instruktor-pilot Marek Torz, Franciszek Gołata. Byli oni posiadaczami srebrnych bądź złotych odznak szybowcowych z jednym, dwoma lub trzema diamentami. Każdy pilot, który ukończył kurs szybowcowy III stopnia otrzymywał odznakę szybowcową z trzema mewami. Srebrną odznakę nadawano za lot w czasie 5 godzin i przewyższeniu 1000 m i przelocie 50 km. Złotą odznakę nadawano za przelot 300 km z przewyższeniem 3000 m. Do złotej odznaki nadawane są diamenty: pierwszy za przewyższenie 5000 m, drugi za przelot docelowy 300 km, trzeci za przelot otwarty 500 km. Odznaki nadaje Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) na wniosek Aeroklubu RP.

Podobnie jak w poprzednim artykule, tak i w tym wspomniamy osiągnięcia, rekordy i wyczyny pilotów szybowcowych i lotniczych. Trzeba zwrócić uwagę, że każdy samolot wyposażony jest w precyzyjnej konstrukcji silnik lotniczy, ważne w nawigacji przyrządy pomiarowe i kontrolne, które wymagają szczególnej troski ze strony techników mechaników, dokonujących codziennego przeglądu, napraw, przygotowań do lotów i konserwacji. Szybowce wyposażone są w mechanizmy i przyrządy kontrolne, bez których bezpieczny lot byłby niemożliwy. Bohaterom przestworzy poświęca się główną uwagę. O ludziach, którzy te maszyny przygotowują mówi się znacznie mniej. Tymi, którym bezpieczeństwo lotów szybowcowych i samolotowych zawdzięczała Fordońska Szkoła Szybowcowa był jej szef techniczny Klemens Kohls i mechanicy: Jan Rudnicki i Jan Biczkowski, który zginął tragicznie w 1961 r.

W lutym 1959 r. Fordońska Szkoła Szybowcowa obchodziła 25-lecie działalności. Srebrny jubileusz uświetniło zdobycie tytułu najlepszej szkoły szybowcowej w Polsce w roku 1958. Potwierdzały to wyniki szkolenia szybowcowego, potwierdzał dyplom i piękny telewizor. Kolejnym wydarzeniem roku było przekazanie szkole w odrębnej uroczystości szybowca „Mucha” ufundowanego przez 78 przedsiębiorstw Bydgoszczy i województwa. Uroczystość uświetniły pokazy lotnicze i loty pasażerskie na szybowcach i samolotach. Sukcesy prawie zawsze przeplatają się z kłopotami wynikającymi z trudności. Wyposażenie i sprzęt, w jaki wyposażona była szkoła, rozwinięte kierunki szkolenia, doskonalenia i treningi dla pilotów ograniczone były zbyt małą płytą lotniska i niskim standardem jego nawierzchni. Plany jego rozbudowy zrodziły się na początku 1950 r. Plan przewidywał rozbudowę lotniska o górny taras i zakończenie w 1952 r. Termin przesunięto na rok 1954, potem na 1956. Następnie rozbudowano lotnisko pod Łodzią (w Aleksandrowie), w Lisich Kątach (Grudziądz) i Lesznie.

We wrześniu 1961 r. powołano w środowisku społeczny komitet rozbudowy Szkoły Szybowcowej im. Czesława Tańskiego w Fordonie. Przewodniczącym został Aleksander Szmidt – przewodniczący Prezydium WRN.



Prasa bydgoska brała w obronę rozbudowę lotniska szybowcowego, oto tytuły: „Czy Fordon będzie miał nowoczesne lotnisko szybowcowe?”, „Jaskółki, Bociany, Czaple mają za ciasne gniazda”. Prasa opisywała argumenty przeciwników i zwolenników: ...”Jako argumenty wysuwa się twierdzenie, że lotnisko w obecnym stanie nie nadaje się do eksploatacji. Jest ponoć nierówne, są zagony, w nie najlepszym stanie są hangary”...

Zwolennicy rozbudowy: „A przecież warunki do uprawiania szybownictwa są idealne. Lasy, piaszczyste podłoże, nawietrznie, Wisła – stwarzają doskonałe warunki termiczne”. Powstał więc projekt rozbudowy szkoły, pobudowania dwóch hangarów, internatu na 100 osób i niwelacji terenu. Aby zamierzenia zrealizować, konieczna jest suma ok. 10 mln zł. Dotąd społeczny komitet rozbudowy szkoły ma pisemne zapewnienie kilku zakładów i instytucji o pomocy społecznej, która wyraża się wartością 2,5 mln zł.”

W 1960 r. wychowankowie szkoły zdobyli 25 srebrnych odznak szybowcowych (na 87 w skali kraju) 1 złotą odznakę, 3 diamenty i 42 różne uprawnienia szybowcowe.

W 1961 r., mimo bardzo złych warunków atmosferycznych, wychowankowie szkoły zdobyli 5 diamentów, a S. Pieczyński wygrał mistrzostwa szybowcowe Polski. Prasa podkreślała, że „Fordon jest przedszkolem oficerskich szkół lotniczych”.

W 1962 r., który w historii szkoły należał do pomyślnych, szybownicy fardońscy przelecieli w ciągu 3650 godzin 13.580 km. Wyszkolono 38 pilotów klasy III i 15 klasy II. W tzw. szkoleniu uprawnieniowo-wyczynowym nadano 102 uprawnienia. Szybownicy zdobyli: 25 odznak srebrnych, 3 złote i 1 diamentową oraz 5 diamentów do złotych odznak. W fardońskiej szkole zdobywali uprawnienia i kwalifikacje Jugosłowianie i Węgrzy.

Tak więc Fordońska Szkoła Szybowcowa kończyła 30 rok swojej działalności z dużymi sukcesami o wymiarach historycznych, dużym doświadczeniem tak w zakresie technik szkolenia podstawowego jak i metod doskonalenia wyczynowego. Słuchacze tej szkoły przelecieli ok. 1 miliona km. Przeszkolono ponad 4 tysiące pilotów.

Przedstawiona historia tej szkoły obejmująca 30 lat doświadczeń i sukcesów będących wkładem w polskie szybownictwo nie miała żadnego znaczenia dla Aeroklubu PRL w podjęciu decyzji – szkoła została zamknięta!

Aeroklub Bydgoski, który z tej szkoły się wywodził i przez większość lat z nią pracował, przejął majątek, pracowników i instruktorów. Tak zakończyła się historia tej szkoły i jej lotniska. Fordońskie skrzydła były najprężniejszą szkołą polskich orłów.

Dzisiaj pozostała w pamięci zwykła odznaka szybowcowa na górze Czarnej i na płycie dolnego lotniska wśród zabudowań, dowód współczesnego szacunku dla jej dokonań od mieszkańców Nowego Fordonu.

Henryk Wilk

Fliegerschule Fordon 1940-1945

Szkoła Szybowcowa w Fordonie w latach 1940-1945

Trzydziestoletnia historia Fordońskiej Szkoły Szybowcowej im. Czesława Tańskiego (1933-1962) została przedstawiona w artykułach zatytułowanych „Fordońskie skrzydła” w miesięczniku „Głos Świętego Mikołaja” nr 9/2012, 11/2012, 12/2012.

Doczekała się licznych artykułów i reportaży prasowych w latach 1933-39, a także po II wojnie światowej. Wśród opracowań dotyczących tego okresu na szczególną uwagę zasługuje praca magisterska autorstwa Edwarda Będziaka.

W historii fordońskiego szybowiska spotkać się można z nazwą „lotnisko”.

Może to się odnosić do okresu 1940-1945. Funkcjonowała tu Fliegerschule Fordon, podlegająca strukturalnie zarządzanym przez instytucje wojskowe¹. Podobna sytuacja miała miejsce w 1945 r., kiedy szybowisko pełniło funkcję lotniska zapasowego dla jednostki lotniczej Armii Czerwonej.

Szybowisko fordońskie było terenem zamkniętym w początkowym okresie okupacji hitlerowskiej, czyli od września 1939 do listopada 1939. Dotyczyło to obszaru w obrębie hangarów – zabudowań Czarnówka od strony Fordonu oraz wzgórz okalających Dolinę Śmierci.

Wrzesień 1939 r. zakończył działalność szkoły szybowcowej. Podzieliła ona los wojenny wszystkich instytucji i organizacji państwa polskiego.

Fordońskie szybowisko, jego urządzenia techniczne, wyposażenie lotnicze, samoloty, wyciągarki i szybowce zostały przejęte przez władze niemieckie. Nad obszarem szybowiska zaległa głęboka cisza. Tutaj, zaledwie przed miesiącem, nad wzniesieniami i równiną wznosiły się szybowce. Młodzież kształtowała swoje charaktery i zdobywała umiejętności lotnicze. Teraz teren ten zastępnął w bezruchu i ciszy.

Była to cisza pozorna. Mieszkańcy Czarnówka: Adam Gorzkiewicz, Mieczysław Górski, Jadwiga Brądkiewicz i Antoni Przybolewski, w styczniu 1946 r., w starostwie zeznali to, co odkryli w październiku i listopadzie 1939 r. Przed hangary lotnicze przyjeżdżały samochody ciężarowe, w których przywożono ludzi (w większości mężczyzn) dwa razy dziennie – wieczorem i w nocy, w ubiorach cywilnych i wojskowych. Ustalono, że byli to Polacy. Przed hangarem byli zmuszani do rozebrania się z odzieży wierzchniej i oddania rzeczy, które mieli przy sobie. Ustawieni w dwus szeregu byli pędzeni ku dolinie, gdzie wykopane były rowy przez żołnierzy Arbeitsdienstu. W pewnych odstępach słychać było strzały pojedyncze i oddawane seriami. Mieszkańcy pobliskich domów oceniali, że w Dolinie Śmierci zginęło 1400 Polaków. Egzekucje wykonywali członkowie Selbstschutzu i funkcjonariusze SS. Samochody przyjeżdżały z kierunku Myślicinka i Fordonu. Po 1945 r. morderstwa dokonane na Polakach zostały upublicznione. [O współczesnej historii Doliny Śmierci – w końcowej części artykułu].

Szybowisko fordońskie musiało być znane władzom lotnictwa wojskowego (Luftwaffe), bo było pierwszym tego typu obiektem w Wielkopolsce i na Pomorzu.

Jeśli chodzi o warunki odbywania lotów, szybowisko fordońskie posiadało wzgórze z dość nachyleniem i wysokością, jak również przedpole z dochodzeniem nawietrzenia z trzech stron. Na lotach ze wzgórz międzyrskich osiągnęli piloci szybowcowi czasy o nieprawdopodobnej długości: 30, 60, 110 sekund.

Fordońskie szybowisko i jego wyposażenie w 1940 r. zostało przejęte i wykorzystane przez wojskowe władze okupacyjne do podstawowego kształcenia pilotów Luftwaffe. Taką samą funkcję pełniło do 1938 r. wobec Bydgoskiej Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małolotników.

Na koszarach przeznaczony został budynek mieszczący się przy ul. Nowej i Sobieskiego (dziś róg Ametystowej i Saskiej).

¹ Bitwa o Bydgoszcz 1945, K. Drozdowski, str. 13, przypis 21. Wspomnienia obersta Paula Wutha (Fliegerschule Bromberg) Na temat szkoły lotniczej w Bydgoszczy nie ma praktycznie żadnych informacji oprócz tego, że istniała. Najprawdopodobniej powstała z kadr Fliegerausbildung Regiment 52.



Widok na budynek przy ul. Ametystowej i Saskiej – stan na kwiecień 2015 r.

Budynek był pokryty ochronną farbą maskującą o nieregularnych płaszczyznach. Na szczycie, od ul. Saskiej, widniał napis „Fliegerschule – FORDON”. Pod napisem umieszczono rysunek Ikara.

Na turnusach kursowych szkolono od 80 do 120 elewów. Obowiązywał regulamin wojskowy. Turnusy wymieniały się co cztery tygodnie. Elewi w szyku wojskowym wychodzili z miejsca zakwaterowania o godz. 8:00 i przechodzili ul. Wiejską (dziś Sielska) do hangarów. Powrót do miejsca zakwaterowania następował o godz. 15-17.

Program przewidywał przyspieszony tok szkolenia podstawowego, a w dalszej części zakładał poszerzony rozwój lotów samodzielnych dzięki wprowadzonym wyciągarkom linowym oraz zgromadzeniu na szybowisku dużej liczby różnicowanych, wielozadaniowych rodzajów szybowców, od szkolnych do wyczynowych: SS-38, Mi 13D „Weihe”, „Olimpic”, „Kranich”, „Rheadler”. Prawdziwą perłą tej kolekcji był słynny szybowiec osobistego pilota Hitlera – Anny Reich – „Reiland”.

Pośpiech w szkoleniu przyszłych pilotów, dyscyplina, a także różnicowanie w typach szybowców przyczyniły się do wzrostu ilości wypadków. Szkoła szybowcowa zakończyła szkolenie po okresie letnim 1944 roku. Liczny sprzęt, wyposażenie, jak również duża liczba posiadanych szybowców została ukryta w różnych miejscach poza Fordonem (Strzyżawa) oraz magazynach zakładów przemysłowych w Fordonie.

W styczniu 1945 r. Niemcy, wycofując się, spalili jeden z hangarów opisywanego szybowiska.

W pierwszych tygodniach po zakończeniu okupacji pojawili się pierwsi instruktorzy i piloci szkoły sprzed wojny, aby zorientować się w pozostawionym przez okupanta sprzęcie lotniczym oraz jego zabezpieczeniu. Byli to: inż. Wiktor Leja – kierownik bydgoskiego oddziału lotnictwa cywilnego, Eugeniusz Jackowski – komendant szkoły szybowcowej w okresie międzywojennym, i Franciszek Gołata – instruktor i późniejszy komendant (od 1948) Fordońskiej Szkoły Szybowcowej. Był to początek odrodzenia fordońskiego szybownictwa po II wojnie światowej.

Szkoła zakończyła swoją działalność w trzydziestym roku swojej historii – w roku 1962 – dużymi sukcesami o wymiarze historycznym, tak w zakresie technik szkolenia podstawowego, jak i metod doskonalenia szkolenia wyczynowego. Słuchacze szkoły przelecieli około 1 mln km. Przeszkolono ponad 4 tysiące pilotów. Tak zakończyła się historia szkoły i jej lotniska.

Dzisiaj pozostała w pamięci zwykła odznaka szybowcowa na Górze Czarnej i na płycie dolnego lotniska wśród zabudowań – dowód szacunku współczesnych mieszkańców Fordonu dla historii tego miejsca.

Na dolnej płycie fordońskiego szybowiska, u wejścia do Doliny Śmierci, wzniesiono piękną świątynię, której patronuje Matka Boża Królowa Męczenników – tych męczenników, którzy zostali zamordowani w tym miejscu w czasie wojny.

W dniu 7 października – w 25. rocznicę powołania parafii i 69. rocznicę mordów na Polakach, erygowano Kalwarię Bydgoską – Golgotę XX wieku, łącząc w jedno pamięć wobec pomordowanych z Drogą Krzyżową.

Henryk Wilk