

SPORT I TURYSTYKA LOTNICZA W DWUDZIESTOLECIU MIĘDZYWOJENNYM W MAŁOPOLSCE. WYBRANE ZAGADNIENIA

*Piotr S. Szlezynger**

Zarys treści: W pracy autor prezentuje problem funkcjonowania turystyki lotniczej w Małopolsce w okresie międzywojennym. Wskazuje na zachowane materialne ślady tej działalności i tradycje lotnicze w omawianych miejscach, które mogą być wykorzystane w turystyce kulturowej.

Słowa kluczowe: lotnictwo, turystyka powietrzna, lotniska, balonowe pola wzlotów, międzynarodowe zawody samolotów turystycznych, samoloty sportowe i turystyczne, szybowce, balony, loty falowe, zawody balonów wolnych

Wprowadzenie. Stan badań

W ostatnich latach można zaobserwować spory wzrost zainteresowania problematyką lotniczą. Przeciętny turysta lub miłośnik lotnictwa napotyka znaczne trudności w poszerzaniu swej wiedzy, powstało bowiem niewiele artykułów poświęconych temu zagadnieniu, nieliczne są także opracowania o charakterze popularnonaukowym. Przy odrobinie szczęścia i wytrwałości entuzjasta lotnictwa może natrafić na ślady dawnych baz lotniczych, lotnisk, lądowisk, miejsca startów i lądowań, interesujących zdarzeń (wypadków) lotniczych¹. W niniejszym artykule, który dedykuję przedwojennym miłośnikom lotniczej rekreacji oraz ich współczesnym następcom, omawiam różne aspekty sportu lotniczego w dwudziestoleciu międzywojennym.

Ilość osób zainteresowanych tymi zagadnieniami systematycznie wzrasta, mimo że kontakt z lotniczymi zabytkami jest utrudniony, gdyż oryginalnych maszyn sprzed 1939 roku zachowało się w Polsce jedynie około czterdziestu

* Dr hab., prof. nadzw., Instytut Turystyki i Rekreacji AWF Kraków, al. Jana Pawła II 78

¹ Miejsca startów samolotów, szybowców, balonów wyraźnie różnią się od siebie m.in. ukształtowaniem przestrzennym i zapleczem, bo różne są potrzeby dla poszczególnych statków powietrznych.

w Krakowie, Koszalinie i Warszawie. Ważna jest działalność popularyzatorska i dydaktyczna Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie (od 1964 r.), usytuowanego na najstarszym polskim lotnisku (Rakowice-Czyżyny, 1912 r.). Od 2004 roku organizowane są tam pikniki lotnicze oraz prowadzi się działalność popularyzatorską, merytoryczną. Opracowuje się też koncepcje rozwoju; instytucja przede wszystkim kładzie nacisk na rozpoczętą w 2008 roku budowę nowoczesnego pawilonu muzealnego².

Zainteresowania powyższe mogą wiązać się z uprawianiem turystyki kwalifikowanej, do której zaliczamy i turystykę lotniczą³. Loty widokowe związane są z polskimi tradycjami sportowymi⁴. Sięgają, jak zostanie to pokazane, lat międzywojennych, a związane są także z terenami dawnych lotnisk⁵. W badaniu miejsc związanych z historią lotnictwa wojskowego specjalizuje się Krzysztof Wielgus, architekt krajobrazu⁶. Andrzej Glass, historyk lotnictwa, wskazał z kolei na nierozstrzygnięty problem stworzenia katalogu miejsc o lotniczej tradycji w Polsce oraz możliwości ich zagospodarowania turystycznego⁷. Dawne lotniska związane z pionierskim okresem eksperymentów oraz te współczesne – lądowiska, obszary wojskowych operacji lotniczych, budowle związane z użyciem samolotów, pomniki grobowe, fabryki i muzea lotnicze itd. – w Małopolsce sklasyfikowali Wielgus i Krzysztof Mroczkowski jako atrakcje turystyczne⁸. Obydwaj badacze są inicjatorami powołania do życia Szlaku Historii Lotnictwa, na który składają się zabytki i krajobraz Lotniczych Śladów Materialnych⁹, proponowanego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego.

² W 2005 roku rozstrzygnięto międzynarodowy konkurs architektoniczny na budowę pawilonu.

³ K. Kaganek, *Aktywne formy turystyki powietrznej*, [w:] *Turystyka aktywna, turystyka kwalifikowana, materiały pokonferencyjne*, pod red. T. Łobożewicza i R. Koguta, Warszawa 1999, s. 188–193.

⁴ Z. Jankiewicz, *Aerostaty. Balony i sterowce*. Warszawa 1982; Z. Burzyński, *Balonem przez kontynenty*, Warszawa 1956; Z. Burzyński, F. Janik, M. Pietraszek, *Balon*, Warszawa 1958.

⁵ L. Gondek, *Sporty lotnicze, techniczne i obronne w Polsce*, Gdańsk 1987, s. 1.

⁶ K. Wielgus, *Rola historycznych terenów lotniczych w kształtowaniu środowiska*, praca doktorska, mps., Politechnika Krakowska, 1997; K. Wielgus, J. Środulska-Wielgus, *Szlak historii lotnictwa* [w:] *Środkowoeuropejskie dziedzictwo lotnicze*, Kraków 2006, s. 206–221.

⁷ A. Glass, *Miejsca o lotniczej tradycji w Polsce, zarys problematyki*, [w:] *Lotnicza historia, archeologia i tradycja miejsca*, pod red. R. Kowalskiego, K. Wielgusa, Nowy Targ 2002, s. 235–241.

⁸ *Śladami lotniczych tradycji w Małopolsce*, praca zbior. pod red. K. Mroczkowskiego, Kraków 2006; K. Wielgus, *Ślady historii lotnictwa w krajobrazie Polski jako nieznanymi aspekty atrakcyjności gmin i regionów*, [w:] *Dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe a współczesne tendencje w gospodarce turystycznej. Materiały konferencyjne* pod red. W. Rettingera, *Zeszyty Naukowe* nr 88, AWF, Kraków 2002, s. 67–72.

⁹ *Ibidem*, s. 122.

Cennym źródłem dla badań problematyki turystyki lotniczej w Małopolsce jest rękopiśmienna *Księga Pamiątkowa Aeroklubu Rzeczypospolitej Polski* (RP). Założona 15 grudnia 1927 roku, zawiera wpisy dotyczące ważniejszych wydarzeń lotniczych w Polsce, a także ilustracje wykonane ręcznie (barwne kompozycje lotnicze w technice gwaszu)¹⁰, przez co stanowi cenny dokument, kronikę lotnictwa sportowego. W działalność aeroklubu włączyły się ówczesne najwyższe władze, o czym świadczy wpis prezydenta Ignacego Mościckiego z datą 22 marca 1931 roku.

Interesujące są fotografie i pisemne relacje uczestników lotniczych zawodów i turystycznych eskapad. W Narodowym Archiwum Cyfrowym, dawnym Archiwum Dokumentacji Mechanicznej, przechowywanych jest kilkanaście fotografii zawodów sportowych, które wykonano w okresie między 12 czerwca 1932 a 12 maja 1933 roku, z lotnikami (Kasprowski, Gawron, Sivo, braćmi Chałupiec, Pronaszko), uczestnikami zawodów o nazwie Loty Południowo-Zachodniej Polski¹¹. W Muzeum Lotnictwa Polskiego znajdują się liczne regulaminy i programy lotów turystycznych z całej Polski, a także amatorski film o zawodach balonowych w Mościcach w 1938 roku¹². Należy także wymienić *Regulamin 4. Krajowego Konkursu Samolotów Turystycznych* z 1931 roku¹³; 4. i 6. Podlaskie Zawody Zimowe (1934 i 1939 rok), programy zlotów i mityngów. W Archiwum Państwowym w Tarnowie zachowała się teczka „Aeroklub-Mościce”, ale dotyczy ona wyłącznie lokalnych imprez balonowych¹⁴. W siedzibie Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu przechowywana jest rękopiśmienna *Księga Pamiątkowa – Kronika Lotniska*, prowadzona od 1930 roku, z fotografiami z Podhalańskiego Zlotu Awionetek. W tamtejszym Archiwum Państwowym przechowywane są rachunki dotyczące budowy lotniska, a w Muzeum Miejskim – plakat z otwarcia¹⁵.

W sumie zachowało się niewiele materiałów archiwalnych. Nieco ilustracji do historii szybownictwa w Polsce odnajdujemy w zbiorach Muzeum

¹⁰ Przechowywana w siedzibie Zarządu Aeroklubu RP w Warszawie i wraz z pucharami eksponowana w gabinecie prezesa Aeroklubu RP księga formatu powyżej A-3; oprawiona w skórę, ozdobiona tłoczonymi inicjałami ARP, paginacja dodana ołówkiem. Niniejszym składam podziękowanie prezesowi Aeroklubu RP gen. Gromosławowi Czempińskiemu za udostępnienie księgi oraz fotografii pucharów Gordon-Bennetta i Challenge.

¹¹ NAC w Warszawie, d. archiwum Krakowskiego Koncernu Prasowego IKC, sygn. I-S.-888.

¹² Informacja uzyskana od prof. dra Jacka Hennela, którego ojciec przekazał film do muzeum w 2003 roku.

¹³ W Warszawie, na lotnisku Mokotów, zorganizowany wspólnie przez LOPP i Aeroklub RP.

¹⁴ Archiwum Państwowe w Krakowie (APKr) Oddział Tarnów, sygn. TD, ZA VI/1 „Aeroklub Mościce”.

¹⁵ APKr, Oddział w Nowym Targu, rachunki dotyczące budowy lotniska w 1930 r.

Sportu i Turystyki w Warszawie. Kilkadziesiąt fotografii z zawodów lotniczych znajduje się w zbiorach prywatnych¹⁶. Fragmentaryczne opracowanie tematu, ograniczone do większych lotnisk, zawdzięczamy *Almanachowi Sportowego Lotnictwa Polskiego*¹⁷. W rocznicę założenia LOPP opublikowano album z interesującymi fotografiami ilustrującymi działalność ligi, np. odwołanie chemiczne i zaangażowaniem najwyższych władz z prezydentem Mościckim na czele¹⁸.

Lotnictwo cywilne

Celem pracy było m.in. ustalenie liczby funkcjonujących w Małopolsce lotnisk sportowo-turystycznych. Przed 1914 rokiem amatorsko-turystyczne wloty balonowe organizowano w Krakowie i w Warszawie, a eksperymentalne loty szybowcowe i samolotowe odbywał Czesław Tański¹⁹. W 1920 roku pozyskano z frontu kilkaset samolotów wyprodukowanych w Austrii, Anglii (105 Bristol F2B Fighter), Francji (160 sztuk Morane MS3, Breguet XIV), Włoszech (35 Ansaldo Balila).

Wojna przyspieszyła rozwój techniczny i technologiczny statków powietrznych. Po zakończeniu działań bojowych lotnicy wojskowi wykonywali międzykontynentalne przeloty oraz brali udział w krajowych i międzynarodowych zawodach sportowych, bili rekordy przelotów na odległość. Do 1926 roku tylko trzykrotnie przeprowadzono w Polsce zawody samolotowe. Z czasem biura projektowe zaczęły opuszczać prototypy samolotów słabosilnikowych, lepiej przystosowanych do wymogów regulaminów sportowych²⁰. W latach 1927–1934 nastąpił rozwój różnych form cywilnego sportu samolotowego, budowano samoloty na dużą skalę, szkolono pilotów w aeroklubach, a także rywalizowano w licznych zawodach lotniczych. Popularyzacja wiązała się z dużymi nakładami państwowymi na rozwój sportów lotniczych, głównie w ramach aeroklubów²¹. Pierwszym znaczącym polskim sukcesem w skali międzynarodowej był przelot na trasie Warszawa – Tokio – Warszawa długości 22 600 km, dokonany w dniach

¹⁶ K. Wielgus, *Rakowice-Czyżyny, lotnisko Krakowa*, Kraków 2002, il. 77, 81, 89–99.

¹⁷ *Almanach. Polskie lotnictwo sportowe*, pod red. H. Szydłowskiego, Kraków 1987.

¹⁸ *Piętnastolecie L.O.P.P., 1923–1938*, praca zbiorowa, Wyd. ZG LOPP, Warszawa 1938.

¹⁹ P. Tyrała, *Zarys ludzkiej myśli i praktyki lotniczej*, [w:] *Lotnicze tradycje Krakowa*, Kraków 2003, s. 12–13.

²⁰ B. Gaczkowski, *Challenge 1934*, „Aerokluby” 2004, nr 8 (153), s. 4.

²¹ J. Dobrzyński, *Największe osiągnięcia Polaków w sporcie samolotowym*, [w:] *Środko-europejskie dziedzictwo lotnicze*, Kraków 2005, s. 232–238. Autor omawia tam szczegółowo wspomniane zagadnienia.

27 sierpnia – 25 września 1926 roku przez porucznika pilota Bolesław Orlińskiego²² i sierżanta mech. Leonarda Kubiaka samolotem rozpoznawczo-bombowym Breguet XIX.

Pierwszy polski samolotowy rekord świata w II kategorii samolotów turystycznych ustanowił 16 października 1929 roku Franciszek Żwirko, który wraz z pasażerem Antonim Kocjanem osiągnął na samolocie RWD-2 wysokość 4004 m. 12 sierpnia 1931 roku Jerzy Drzewiecki wraz z pasażerem Jerzym Wędrychowskim osiągnęli na samolocie RWD-7 prędkość 180,8 km/h, zatwierdzoną jako rekord świata w II kategorii samolotów turystycznych. 30 września 1932 roku Jerzy Drzewiecki z pasażerem Antonim Kocjanem osiągnęli na samolocie RWD-7 rekord świata wysokości lotu 6023 m w II kategorii samolotów turystycznych. W dniach 7–8 maja 1933 roku kpt. pil. Stanisław Skarżyński na samolocie RWD-5 bis, po 20,5 godz. lotu przeleciał nad południowym Atlantykiem, ustanawiając światowy rekord w odległości – 3582 km dla niewielkich samolotów turystycznych (o masie do 450 kg)²³. Dzięki tym osiągnięciom piloci polscy znaleźli się w czołówce europejskiej.

Za rozwój lotnictwa cywilnego w przedwojennej Polsce odpowiadały Aerokluby Rzeczypospolitej Polskiej, których prezesem był senator Janusz ks. Radziwiłł. Pierwszy Aeroklub Polski, ukonstytuowany w Poznaniu w 1919 roku, miał za zadanie: „[...] wzbudzanie zamiłowania do lotnictwa w Polsce, tworzenia i popierania technicznej wiedzy w dziedzinie żeglugi napowietrznej [...] popierania wszelkich dążeń do stworzenia wielkiej floty handlowej napowietrznej w Polsce”. Następnie powstały m.in. aerokluby: Krakowski, Lwowski, Akademicki w Poznaniu, Śląski²⁴. Nowy Aeroklub RP, założony w Warszawie w 1927 roku, był najwyższą władzą sportu lotniczego w Polsce we wszystkich jego dyscyplinach, prowadził też pracę popularyzatorską i szkoleniową²⁵.

Działalność tę wspierała powstała wiosną 1923 roku Liga Obrony Powietrznej Państwa, a od 1928 roku także Przeciwwgazowej (LOPP)²⁶, której statut przygotował Państwowy Komitet Organizacyjny. Określono w nim, że: „[...] głównym zadaniem jest popieranie rozwoju lotnictwa polskiego we

²² Bolesław Orliński (1899–1992) major lotnictwa WP, w latach II wojny światowej pilot Polskich Sił Powietrznych, dowódca 305. Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej od 1 sierpnia 1944 do 31 stycznia 1945 roku.

²³ R. Bartel, J. Chojnacki, T. Królikiewicz, A. Kurowski, *Z historii polskiego lotnictwa*, Warszawa 1975.

²⁴ *Almanach...*, s. 27.

²⁵ A. Samek, *Początki i powstanie Aeroklubu Krakowskiego*, [w:] *Lotnicze...*, op. cit., s. 68.

²⁶ Po połączeniu w 1928 r. z Komitetem Obrony Przeciwwgazowej, utworzonym już w 1921r.

wszystkich formach działalności”²⁷. W 1934 roku uznano LOPP za stowarzyszenie wyższej użyteczności. Zarządem Głównym kierował gen. Leon Berbecki²⁸. Liga dzieliła się na koła: wojewódzkie, powiatowe i miejscowe liczące najmniej 25 członków. Zarządy Wojewódzkie LOPP pokryły koszty budowy 24 lotnisk i 30 szybowisk²⁹, niwelację lotniska na Czyżynach i lotnisko w Nowym Targu. LOPP finansował prace konstruktorów, np. Stanisława Działowskiego³⁰. Działalność ligi stanowiła także zaplecze dla manewrów i ćwiczeń eskadr poszczególnych pułków lotniczych.

W 1927 roku LOPP zorganizował wystawę polskiego sprzętu lotniczego w Warszawie, a także akcje propagandowe, prowadzone zwłaszcza wśród młodzieży przygotowane m.in. przez Krakowski Komitet Wojewódzki LOPP, który powstał w 1924 roku. Jego pierwszym prezesem był wojewoda krakowski Wojciech Kowalikowski. Utworzono własne wydawnictwo, sklepy, liczne koła lotnicze przy gimnazjach i szkołach powszechnych. Liga stała się potężną organizacją, od której w 1930 roku należało kilkanaście tysięcy członków.

Dla rozwoju lotnictwa potrzebne były kadry techniczne, więc dzięki staraniom LOPP w roku akademickim 1922/23 utworzono początkowo Grupę Lotniczą, następnie Oddział i w końcu Instytut Aerodynamiczny na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej, którym kierował prof. aeronautyki Czesław Witoszyński. Działalność tę wspierało także Ministerstwo Komunikacji, które było naczelną władzą lotnictwa cywilnego³¹. Powoływano kolejne instytuty, a wraz z rozwojem badań przyszły sukcesy projektowe: samolotów sportowych, turystycznych, wojskowych, silników.

Ważnym czynnikiem wspierającym popularyzację sportu lotniczego były czasopisma: „Skrzydłata Polska” (wyd. LOPP), „Młody Lotnik”, „Lot Polski”, wojskowy „Przegląd Lotniczy”, „Informator Pilota Turystycznego”³². Odlewano metalowe plakietki LOPP mocowane na domach, potwierdzające członkostwo w Lidze, odznaki kwestarskie z mosiądzu (np. Wielkopolskie Szybownictwo) za określoną sumę, naramienniki. Drukowano plakaty, dyplomy³³.

Lotnictwo turystyczne odkryło nowe możliwości rozwoju, kiedy prezesem Aeroklubu Warszawskiego został ówczesny wiceminister komunikacji Julian Piasecki, którego zarządzenia ułatwiły zakup polskich samolo-

²⁷ *Almanach Polskiego...*, op. cit., s. 29: rejestr Ministerstwa Spraw Wojskowych nr 898.

²⁸ Berbecki Leon Piotr (1874–1963) inż., gen. broni, oficer austriackiej piechoty, od 1916 roku w Legionach Polskich, od czerwca 1933 roku przewodniczący Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej Państwa, w latach 1939–1945 w ołagiu w Niemczech.

²⁹ *Polska lotnicza*, pod red. M. Romeyko, Warszawa 1937, s. 153.

³⁰ *XV-lecie LOPP*, Warszawa 1938.

³¹ Rozporządzenie Prezydenta RP z 14 III 1928 roku o Prawie Lotniczym.

³² *Informator Pilota Turystycznego*, wyd. ZG LOPP, Warszawa 1939.

³³ Muzeum Historyczne m. Warszawy, Dział Pamiątek Historycznych, sygn., MHW 15346–15353.

tów sportowych³⁴. Nabywca wpłacał zaledwie 25% wartości samolotu bez silnika, resztę finansowała LOPP pod warunkiem, że przez pierwsze trzy lata samolot będzie właściwie użytkowany. Silniki krajowej produkcji wypożyczało bezpłatnie Ministerstwo Komunikacji, ponadto nowemu właścicielowi fundowano kosztowny kurs pilotażu w aeroklubie, paliwo i olej na 50 godzin lotu rocznie oraz zapewniano prawo do bezpłatnego korzystania z klubowych hangarów³⁵. Zwracano mu także 20% ceny zakupionego samolotu z sumy podatków wpłaconych do Skarbu Państwa w ciągu ostatnich 2 lat. Przy takich ulgach i udogodnieniach nabycie turystycznego samolotu było porównywalne z zakupem samochodu Polski FIAT 508; zamykało się w kwocie około 5000 zł.

Do wybuchu wojny spopularyzowano w społeczeństwie polskim sport i turystykę samolotową, czego wyrazem było przekazanie aeroklubom w 1937 i 1939 roku 127 samolotów RWD zakupionych ze składek społecznych. Powstały także cywilne szkoły pilotów. Ze względu na skomplikowaną sytuację polityczną, w jakiej znalazła się Polska w przededniu II wojny światowej, zaczęto szkolić pilotów cywilnych we współpracy z wojskiem. Na wydanej przez LOPP przed wybuchem wojny mapie lotnisk ujęto aż 24 obiekty tego typu: otwarte bądź zamknięte dla ruchu publicznego, pozostające w budowie, przekazane Ministerstwu Komunikacji lub wojsku, a także lotniska prywatne³⁶. Dla porównania w posiadającej najbogatszą tradycję lotnictwa turystycznego Anglii w latach trzydziestych XX wieku było 3353 dyplomowanych pilotów, w tym 244 szybowcowych oraz 589 prywatnych samolotów³⁷.

Lotniska turystyczno-sportowe w Małopolsce

Na podstawie przeprowadzonych badań źródłowych autorowi udało się ustalić, że wśród kilku lotnisk sportowo-szkoleniowych w Małopolsce jedyne lotniska turystyczno-sportowe były zlokalizowane w Nowym Targu, Sanoku i Tarnowie-Mościcach. To pierwsze, znane w międzywojennej Polsce lotnisko turystyczne, stało się przedmiotem badań Jana Różańskiego i autora niniejszego tekstu³⁸. Trzecie z kolei lotnisko – kojarzone z licznymi impreza-

³⁴ M. i J. Łoziński, *Sport lotniczy w przedwojennej Polsce*, Warszawa 1994, s. 53 i nn.

³⁵ Ibidem, s. 55.

³⁶ *Atlas lotnisk w Polsce*, Warszawa 1937.

³⁷ B. Kwieciński, *Lotnictwo sportowe poszczególnych państw w okresie 1935/6*, „Skrzydłata Polska” 1936, nr 9, s. 244–245.

³⁸ J. Różański, *Lotnisko na „cyrwonym”*, „Almanach Nowotarski”, vol. V, Nowy Targ 2001, s. 81; P.S. Szlezzynger, *Lotnisko w Nowym Targu*, „Spotkania z Zabytkami” 2007, nr 1, s. 28–29.

mi sportowo-turystycznymi, organizowanymi przez grono inteligencji technicznej z Państwowej Fabryki Związków Azotowych – z uwagi na skąpy materiał źródłowy dotąd nie doczekało się opracowania³⁹.

W Małopolsce działało początkowo kilka lotnisk sportowo-szkoleniowych, które wcześniej pełniły funkcję polowych c.k. lotnictwa, w: Bochni, Brzesku, Miechowie, Nowym Sączu, Tarnowie, Krakowie-Czyżynach i Pasterniku i w Dębicy, obecnie nieistniejących⁴⁰. W 1939 roku było ich mniej, zlokalizowano je na terenach należących do skarbu państwa: Kraków-Czyżyny (użytkownik: Aeroklub Krakowski), Dębica (LOPP), Kielce (LOPP), Krosno (LOPP), Mielec (LOPP), Sanok (LOPP), Mościce (LOPP)⁴¹.

W 1931 roku założono Aeroklub Podhalański, którego działalność koncentrowała się w okolicach Tęgoborzy, jak również Koło i Szkołę Szybowcową LOPP, a w 1933 roku lotnisko w Tarnowie-Mościcach. Ośrodek w Tęgoborzy związany był wspólnymi lotami z lotniskami w Nowym Targu i w Mościcach⁴². W latach 1934–1936 zbudowano szkołę pilotów i nowoczesne lotnisko sportowo-szkoleniowe Aeroklubu Śląskiego w Białej-Aleksandrowicach⁴³.

Ważną rolę w turystyce odegrało wielofunkcyjne lotnisko w Krakowie-Rakowicach, istniejące od 1912 roku. Użytkowane było przez 2. Pułk Lotniczy także jako pasażerskie, sportowe i sanitarne⁴⁴. W 1928 roku powstał Akademicki Aeroklub Krakowski (od 1931 roku noszący nazwę: Krakowski), jako baza dalszych działań, z własnym hangarem. Pierwszym kierownikiem sekcji sportowej został por. pilot Jerzy Bajan⁴⁵. Aeroklub po wielu staraniach otrzymał do eksploatacji dwa przestarzałe samoloty Henriot XIV i trzy An-

³⁹ Autor wstępnie przedstawił ten problem w publikacji pt. *Turystyka balonowa w Mościcach*, „Problemy turystyki” 2005, vol. XXVIII, 1–2, s. 109–124.

⁴⁰ K. Kmiecik, K. Wielgus, *Przegląd lotnisk*, [w:] *Z galicyjskich pól wzlotów*, pod red. K. Wielgusa, R. Panka, Tarnobrzeg – Kraków 1999, s. 175–181.

⁴¹ *Informator*, op. cit, s. 329–338.

⁴² R. Matjewicz, *Aeroklub Podhalański*, „Przegląd Lotniczy Aeroklubu RP” 2005, nr 3, s. 4.

⁴³ K. Wielgus, *Rakowice-Czyżyny Lotnisko Krakowa*, Kraków 2002, s. 24.

⁴⁴ *Ibidem*, s. 40–45. Lotnisko sanitarne było usytuowane w Rakowicach od 1 lutego 1928 roku.

⁴⁵ Jerzy Bajan (1901–1967) pilot płk. wojskowy, sportowy, od 1922 roku w lotnictwie, elew Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Grudziądzu, służbę odbywał kolejno w 5. pułku lotn., 2. pułku w Krakowie od 1929 roku. Czynny jako pilot sportowy i lotnik w zespołach akrobatycznych, wziął udział w Challenge w 1930 roku (zajął wówczas 32. miejsce), w Międzynarodowym Mityngu Samolotów Sportowo-Turystycznych w Zagrzebiu. Uczestnik Challenge 1932, które to zawody ukończył z 11. lokatą, a w 1934 r. – w sumie pierwsza. W latach 1936–1938 studiował w Wyższej Szkole Lotniczej przy Wyższej Szkole Wojskowej, uzyskał tytuł oficera dypl., w czerwcu 1939 roku – komendant Szkoły Podchorążych Lotnictwa przy CWLotniczego w Dęblinie. W czasie II wojny światowej lata bojowo w Anglii w 316. Dyw. Myśliwskim Warszawskim, dca Lotnictwa Myśliwskiego PSP, zm. w Londynie.

saldo 500-4. Specjalnie dla Krakowskiego Aeroklubu Stanisław Działyński skonstruował samoloty DKD⁴⁶. W 1929 roku laureat konkursu student Akademii Górniczej Józef Sidy zbudował udany prototyp samolotu, służącego aeroklubowi przez cztery lata⁴⁷.

Aeroklub, przy którym działały sekcje: szybowcowa, spadochronowa i balonowa, kształcił kilkudziesięciu pilotów sportowych, szybowcowych, skoczków spadochronowych rocznie⁴⁸. W 1928 roku miał 5 samolotów i 3 pilotów, podczas gdy w 1934 roku – 14 samolotów i 50 pilotów⁴⁹. Na publikowanych przez Wielgusa fotografiach uwiecznione zostały samoloty RWD-5 S, RWD-8, PZL-5 oraz LKL-2bis, hangary Aeroklubu Krakowskiego; można też podziwiać na nich pokazy tygodnia lotniczego LOPP z czerwca 1935 roku, pokazy spadochroniarzy na samolotach Farman F.68 Goliath, szybowce Komar i obrazki z Lotniczego Rajdu Sztafetowego Samochód-Motocykl z 17 września 1932 roku⁵⁰. W Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie eksponowane są następujące przedwojenne samoloty: szybowiec WWS Wrona, dwupłat szkolny PWS-26, RWD-13 i RWD-21⁵¹.

Od 1936 roku na błoniach nad Sanem funkcjonowało lotnisko Klubu Balonowego w Sanoku, a od 1937 roku – szybowcowe. Jako działających okresowo, nie zarejestrowano ich na mapie lotnisk LOPP-u.

W Nowym Targu w dniach 23 sierpnia – 13 września 1923 roku z inicjatywy Związku Lotników Polskich zorganizowano Pierwszy Krajowy Konkurs Ślizgowców Bezsilnikowych w Polsce, na stokach Czarnej (Gogolowej Góry)⁵². Lotnisko, pierwsze turystyczne Aeroklubu RP w Polsce, otwarto 3 sierpnia 1930 roku przy szosie prowadzącej do Białki, w odległości 2,8 km od centrum miasta, między szosą a rzeką Biały Dunajec. Powstało na terenach wojskowych, stanowiących własność Skarbu Państwa, a następnie gminy, na miejscu dawnej c.k. strzelnicy artyleryjskiej, na tarasie rzeki Biały Dunajec. Pomocą w założeniu służyły Komitety Wojewódzki i Powiatowy LOPP, które zarządzały lotniskiem, władze gminy Nowy Targ. Dzięki akcji promującej ideę, cenny wkład stanowiły składki społeczeństwa⁵³. Na opublikowanej fotografii z otwarcia w 1930 roku na lotnisku widać 10 płóciennych hangarów i klucz 12 wojsko-

⁴⁶ Nie zachowały się jakiegokolwiek projekty samolotów.

⁴⁷ Samek, op. cit., s. 69.

⁴⁸ *Almanach...*, op. cit., s. 26 i 47. Liczne fotografie są przechowywane w NAC.

⁴⁹ *Almanach...*, op. cit., s. 42.

⁵⁰ K. Wielgus, *Rakowice-Czyżyny...*, op. cit., 15 fotografii: il. nr 77, 78, 81, 89–99.

⁵¹ *Śladami...*, pod red. K. Mroczkowskiego, s.110.

⁵² *Sport lotniczy...*, op. cit., s. 9. Czarna Góra blisko Białki Tatrzańskiej. Por. K. Wielgus, *Rakowice...*, op. cit., s. 22

⁵³ *Mała Encyklopedia Lotnicza*, Warszawa 1936; *Informator lotniczy*, pod red. A. Osowskiego i M. Zbyryta, Warszawa 1997, s. 302.

wych maszyn RWD-8⁵⁴. Przed wojną wykonywano do Nowego Targu loty turystyczne i pasażerskie, a w kalendarz atrakcji imprez kulturalno sportowych wpisał się coroczny Tydzień Lotniczy⁵⁵. Począwszy od 1930 roku organizowano też wiele imprez turystyczno-lotniczych. W tymże roku był to I Podhalański Zlot Awionetek, zorganizowany przez Aeroklub Krakowski, w którym wzięło udział 6 maszyn. W roku następnym lotnisko pełniło funkcję punktu etapowego III Lotu Południowo-Zachodniej Polski, podobnie było z okazji IV Lotu Podhalańskiego w 1932 roku, V Krajowego Konkursu Lotów Turystycznych (1935), VII i VIII im. Franciszka Żwirki⁵⁶. Prowadzono szkolenia szybowcowe i kursy instruktorów i pilotów samolotowych, także przez inne aerokluby, np. z Bielska-Białej. Do 1934 roku lotnisko pozbawione było trwałej zabudowy, hangary były płócienne. W 1934 roku wzniesiono hangar i murowany port lotniczy z wieżyczką oraz niewielką spadochronownię⁵⁷.

Główny pas startowy o długości około 1800 m, trawiasty, utwardzony, dodatkowo darniowany i kilka budynków to na krajobraz lotniczy nowotarskiego lotniska Aeroklubu Tatrzańskiego w dolinie Dunajca, o interesujących panoramach widokowych w kierunku grzbietów Tatr i Gorców, o czytelnym układzie przestrzennym. 5 lipca 1931 roku otwarto lotnisko sportowo-szkoleniowe w Dębicy, a w tym samym roku w Krośnie i w Mielcu. Lotnisko mieleckie służyło także Wytwórni Płatowców nr 2 Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie⁵⁸.

Rozwój gospodarczy środkowej Małopolski i związana z tym budowa w latach 1927–1930 nowoczesnej fabryki chemicznej pod Tarnowem⁵⁹ sprawił, że z Politechniki Lwowskiej i Zakładów Azotowych w Chorzowie przyjechali młodzi, dobrze wykształceni inżynierowie i ekonomiści⁶⁰. Budowę podjęto z inicjatywy prof. Ignacego Mościckiego⁶¹ – ówczesnego naczelnego dyrekto-

⁵⁴ Łoziński, *Sport lotniczy*, op. cit., s. 14.

⁵⁵ M. Mikulski, *Krajowy transport lotniczy w Polsce... dane za okres 1922–1964*, Kraków 1966, mps. praca doktorska [w:] Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, s. 256.

⁵⁶ J. Różański, op. cit., s. 81.

⁵⁷ Aeroklub Tatrzański, *Kronika Lotniska*, rkps. bez sygn., k. 6.

⁵⁸ K. Wielgus, *Rakowice...*, op. cit., s. 25, w Mielcu w 1939 roku budowa wytwórni była zaawansowana w 50%.

⁵⁹ *Państwowa Fabryka Związków Azotowych w Mościcach*, wstęp: E. Kwiatkowski, Kraków 1930, s. 5; R. Lichwała, *Przedwojenne Mościce nie samą pracą*, „Rocznik Tarnowski” 2006, nr 11, s. 213–222; dokończenie: „Rocznik Tarnowski” 2007–2008, nr 12, s. 180–194. AP Tarnów, sygn. rkps GMM 50-71 akta dot: spraw osobowych w fabryce, cywilnych, administracyjnych, spółdzielni mieszkaniowej „Nasz Dom”, szkolnych, skarbowych, ogólnie gminy Mościce. W 1939 roku fabryka zatrudniała blisko 3400 pracowników.

⁶⁰ J. Kulesza, *Mościce jak pracują i żyją*, „Hasło” 06.01.1938, nr 1, s. 3.

⁶¹ Ignacy Mościcki (1865–1946) absolwent Uniwersytetu w Rydze, profesor chemii na Politechnice w Zurychu i we Lwowie od 1912 roku, chemik technolog, współtwórca Chemicznego Instytutu Badawczego w Warszawie, prezydent RP od 1926 roku do września 1939 roku, zmarł

ra fabryk chemicznych na Śląsku⁶². W sierpniu 1927 roku powstała boczni-
ca kolejowa i prowizoryczne osiedla mieszkalne⁶³, w roku następnym – „[...]
hale fabryczne według projektu architekta Kłosa”⁶⁴ oraz elektrownia. W la-
tach trzydziestych XX wieku silnie podkreślano potrzebę rozwoju lotnictwa
cywilnego (transportowego) w ważnych gospodarczo okręgach z uwagi na
niedomogi ówczesnej komunikacji drogowej i kolejowej⁶⁵. Tarnów z progno-
zowanymi przewozami lotniczymi 1210 osób i 250 ton towarów w skali roku
znalazł się na 21. miejscu. Zobowiązanie – niezrealizowane – założenia lot-
niska w Tarnowie podjęła Rada Miasta i Gminy Tarnowa w uchwale z 14 lu-
tego 1927 roku w której odnajdujemy takie stwierdzenia:

[...] wobec tego, że powstanie [...] zakładów fabrycznych o pierwszorzę-
dnym państwowym znaczeniu wymagać będzie urządzeń lotniczych, Rada
Miejska uchwala i zobowiązała się na wypadek zdecydowania przez czynni-
ki miarodajne wybudowania w Tarnowie lotniska zasadniczego, dostarczyć
na ten cel bezpłatnie teren 2 na 11/2 klm obszaru, wedle wyboru i uznania
[...] gdyby budowa lotniska zasadniczego w Tarnowie nie mogła być powzię-
ta Gmina Miasta Tarnowa zobowiązuje się do wybudowania w każdym ra-
zie lotniska pomocniczego ściśle wedle wskazówek miarodajnych czynników,
oddając w oznaczonym terminie na ten cel bezpłatnie grunt o powierzchni
40 ha, a nadto środki pieniężne w wysokości zł. 100 000⁶⁶.

Założenie lotniska w Mościcach zawdzięczać należy zapałowi entuzja-
stów lotnictwa, determinacji założycieli klubów sportowych, a także pomo-
cy władz gminy i miejscowego Komitetu Powiatowego LOPP. W działalność

na emigracji w Szwajcarii. Wynalazł przemysłową metodę otrzymywania kwasu azotowego z po-
wietrza, zastosowaną w praktyce w technologii wytwarzania nawozów sztucznych oraz prochu
strzelniczego w ZPFZA w Tarnowie-Mościcach.

⁶² T. Białas, Z. Szymanowski, *Mościce kolebka polskiej chemii, ostoja patriotyzmu*, Tarnów
2002, s. 16. Budowę fabryki kierował do przedwczesnej śmierci ekonomista i chemik dr Tade-
usz Zwisłocki, zięć prezydenta Ignacego Mościckiego, decyzję o jej budowie podjęto na posiedze-
niu rządu 12 marca 1927 roku.

⁶³ W latach 1928–1930 wybudowano 218 mieszkań (pierwotnie adaptowano dawne staj-
nie Sanguszki) w budynkach murowanych i 132 w drewnianych, w 1938 r. – stołówkę i kasyno
urzędnicze, pełniące funkcję hali wyplat.

⁶⁴ *Państwowa*, op. cit., s. 7; S. Łoza, *Architekci i budowniczy w Polsce*, Warszawa 1954,
s. 147–148. Juliusz Kłos (1881–1933), profesor architektury Politechniki Warszawskiej, a na-
stępnie Uniwersytetu S. Batorego w Wilnie, autor projektów monumentalnych budynków uży-
teczności publicznej kościołów, klasztorów, koszar.

⁶⁵ T. Kluza, *Program budowy sieci wewnętrznej linii lotniczych w Polsce*, [w:] Polskie To-
warzystwo Politechniczne we Lwowie, Księga Pamiątkowa pod red. E. Bratro, Lwów 1937, s.
128–132. Na s. 130 odnajdujemy informację, że w Polsce w 1936 roku siedem miast łączyła cy-
wilna komunikacja lotnicza.

⁶⁶ *Państwowa...*, op. cit., s.18. Obecnie przy planowaniu lotnisk bierze się pod uwagę pod-
stawowe czynniki, tj. ekonomię, środowisko i bezpieczeństwo.

Klubów Sportowego, Balonowego i Lotniczego, co udało się udokumentować autorowi, było zaangażowanych kilkunastu z grupy 84 pracujących w fabryce inżynierów, mechaników i ekonomistów m.in.: Stanisław Kubiński, Mieczysław Gunther, Bronisław Nartowski, Stefan Pawlikowski, Tadeusz Ślendziński, Zbigniew Wojnarski, Stefan Żabiński, Karol Hulle, Stanisław Nowotny (prezes Oddziału Legionistów Polskich)⁶⁷. Obok Sanoka, w Mościcach miał siedzibę przed 1939 rokiem jedyny klub balonowy w Polsce⁶⁸.

Na podstawie przeprowadzonych badań autor ustalił, iż lotnisko w Mościcach zostało założone w 1933 roku na rozległych błoniach nad rzeką Białą, na zachód od wałów, a na wschód od ul. Kościelnej (z drewnianą, wykonaną z muru pruskiego kaplicą, obecnie nieistniejącą), częściowo na terenie obecnych ogródków działkowych i bocznicy kolejowej, a na południe od dzisiejszej ulicy Kwiatkowskiego (wówczas Fabrycznej)⁶⁹. Od strony północnej do ul. Fabrycznej przylegały mniejsze błonia, które były wykorzystywane przez Mościcki Klub Balonowy (dalej: MKB) na własne potrzeby, tam też z łatwością doprowadzano gumowymi węzami wodór z Wydziału Chloru, niezbędny do napełniania powłok klubowych balonów (obecnie jest to teren fabryki).

Niewielkie lotnisko w Mościcach pozbawione było, niestety, urządzeń nawigacyjnych i łączności. Na jego powstanie i sposób eksploatacji wpłynęło kilka czynników. Najważniejszy z nich, turystyczno-sportowy, wiązał się z wykorzystaniem terenu jako lądowiska przez użytkowników balonów, szybowców i niewielkich samolotów; gospodarczy – wynikał z intensywnego opryskiwania środkami chemicznymi przyfabrycznych pól doświadczalnych (były to pierwsze w Polsce próby agrolotnicze); sporadycznie pojawiał się ten, o którym wiadomo najmniej – wojskowy. Znakomitymi punktami orientacyjnymi dla lotników były dwa kominy elektrowni fabrycznej⁷⁰, most drogowy na Białej i duża, drewniana hala sportowa z kręglarnią wzniesiona w 1932 roku – dziś nieistniejąca – na skraju błoni nad rzeką Białą. W pobliżu stał budynek PFOMIN-u – Państwowej Fabryki Olejów Mineralnych we Lwowie, dostarczającej m.in. benzynę lotniczą.

⁶⁷ Autor jest związany z Mościcami przez osobę dziadka, Stanisława Nowotnego, jednego z pierwszych budowniczych zakładów chemicznych (wcześniej w AZOT-ach w Jaworznie) od 1928 do 1930 roku, następnie szefa Wydziału Chloru ZPFZA, do aresztowania przez gestapo grupy jedenastu mościckich inżynierów i głównego księgowego wiosną 1940 roku.

⁶⁸ Tylko Mościcki Klub Balonowy został w 1935 roku afiliowany jako jedenasty w Polsce do Aeroklubu RP.

⁶⁹ Potwierdził to pisemnie Edward Lewicki, emerytowany pracownik ZPFZA, 29 listopada 2002 roku, rękopis w posiadaniu autora. Podobnie wg Tadeusza Huelle (po 1945 roku zmieniono pisownię nazwiska, unikając niemieckiego ü: „lotnisko założono na łąkach między drewnianą kaplicą [...] a rzeką Białą”).

⁷⁰ Zgodnie z posiadanymi przez autora artykułami informacjami kominy na terenie fabryki zburzono w około 1950 roku.

Organizacja i zawody balonowe w Małopolsce

Baloniarstwo jako dyscyplina sportowa doczekało się istotnej kodyfikacji w 1906 roku tj. z chwilą ustanowienia Zawodów Balonów Wolnych o Nagrodę im. Jamesa Gordon-Bennetta⁷¹, które rozgrywano w latach 1906–1913, 1920–1930, 1932–1938⁷². Dodajmy, że ta najstarsza w dziejach baloniarstwa impreza przetrwała do dziś. W okresie międzywojennym Polacy odnosili sukcesy w dwóch dziedzinach sportu balonowego: w lotach wysokościowych – to właśnie wtedy zbudowano „Gwiazdę Polski”, największy balon na świecie, który miał być pilotowany przez pil. kpt. Zbigniewa Burzyńskiego (balon niestety spalił się przed startem w Dolinie Chochołowskiej we wrześniu 1938 roku)⁷³ – oraz w Zawodach o Nagrodę im. Jamesa Gordon-Bennetta.

Pierwsze zawody, w których wzięli udział polscy piloci wyłonieni spośród oficerów 2. Batalionu Balonowego w Legionowie – XX Zawody Balonów Wolnych – odbyły się w 1932 roku w Bazylei. Piloci balonowi, porucznicy: Władysław Pomaski i Andrzej Janusz oraz Franciszek Hynek ze Zbigniewem Burzyńskim, zajęli kolejno czwarte i szóste miejsce⁷⁴. Zgodnie z regulaminem XXI Zawody odbyły się w 1933 roku w Stanach Zjednoczonych, a miejscem startu było Chicago. Do udziału w imprezie Aeroklub RP powołał poruczników: Franciszka Hynka i Zbigniewa Burzyńskiego, a wytwórnia w Legionowie zbudowała balon „Kościeszko” projektu inż. Józefa Poczosy. Polacy osiągnęli odległość 1361 km, co zapewniło im zwycięstwo, dzięki czemu kolejne XXII Zawody Balonów Wolnych w 1934 roku (i w latach następnych) odbyły się w Polsce⁷⁵.

Kolejne XXIII Zawody, rozegrane w 1935 roku w Warszawie, po raz trzeci przyniosły zwycięstwo Polakom: Zbigniewowi Burzyńskiemu i Władysławowi Wysockiemu na balonie „Polonia II”. Oznaczało to zdobycie dla Polski

⁷¹ James Gordon-Bennett jun. (1844–1918) amerykański dziennikarz i wydawca, entuzjasta sportów ekstremalnych, ufundował trzy nagrody przechodnie: samolotową (1903), samochodową (1902). W 1905 roku przekazał 50 tysięcy franków na nagrody w sporcie balonowym, skodyfikował zasady udziału w konkursie; WEP PWN, I, s. 574: *Sport balonowy*, oprac. Zbigniew Burzyński. Zawody Gordon-Bennetta wznowiono i rozgrywano regularnie od 1983 roku, po okresie spadku zainteresowania baloniarstwem po II wojnie światowej.

⁷² Wolny balon to aerostat unoszący się w powietrzu bez środków napędowych; balon wyposażony w urządzenia silnikowe – to sterowiec. Inny podział uwzględnia: balony wolne, na uwięzi i sterowe, zwane sterowcami, a balony wolne dzieli się z kolei na: balony sportowe, stratosferyczne, meteorologiczne i aerologiczne, wśród sterowców wyróżnia się zaś: ciśnieniowe albo bezszkieletowe, półszkieletowe i szkieletowe. Balony meteorologiczne, aerologiczne i zaporowe nie posiadają załóg. W lotach balonów wolnych uczestniczą: pilot, załoga, sędzia-obszernik.

⁷³ *Śladami...*, op. cit., s. 34.

⁷⁴ *Relacja z Bazylei*, „Przegląd Lotniczy” 1932, nr 9–10.

⁷⁵ B. Gaczkowski, *Gordon-Bennett 1934*, „Aerokluby” 2004, nr 9 (154), s. 6–8.

Pucharu im. Gordon-Bennetta, który do dziś jest przechowywany w siedzibie Aeroklubu RP. Trofeum to przedstawia stojącego na postumencie antycznego zawodnika, który unosi w ręce wieniec laurowy z balonem na szczycie. Całość umieszczona jest na marmurowym cokole, z umieszczoną na srebrnej plakiecie inskrypcją w języku angielskim z datą: 1933 rok⁷⁶.

W roku 1937 dwie załogi z Mościc – Lech Szorc i Mieczysław Gofroń na balonie „Mościce I” oraz Leszek Krzyszkowski i Bronisław Kasprzyk na balonie „Mościce II” – zajęły w tych zawodach odpowiednio drugie i czwarte miejsce w bardzo mocnej międzynarodowej obsadzie. W publikacjach powtarza się błędne informacje o rozgrywkach o Puchar im. Gordon-Bennetta w Mościcach⁷⁷. W sumie, poczynawszy od 1933 roku, polscy piloci balonowi czterokrotnie zwyciężyli w Zawodach o Nagrodę im. Jamesa Gordon-Bennetta. Ostatnie zawody zostały rozegrane na starcie w Brukseli w 1938 roku. Zwyciężył Antoni Janusz i pierwszy cywilny pilot Franciszek Janik⁷⁸ na nowym balonie „LOPP”. Marian Łańcucki oraz Leszek Krzyszkowski z Mościc, pilotując balon „Warszawa II”, uplasowali się na trzecim miejscu (1470 km)⁷⁹. Kolejne XXVII Zawody miały się rozpocząć 3 września 1939 roku we Lwowie, jednak wybuch wojny udaremnił te plany.

Pierwsze Krajowe Zawody Balonów Wolnych w Polsce odbyły się pod patronatem wojska⁸⁰. W 1925 roku wyodrębnił się zawodniczy sport balonowy, utworzono – m.in. w Małopolsce – sekcje cywilne przy aeroklubach regionalnych, gromadzono własny sprzęt. W latach 1925–1939, z przerwami, rozgrywano Krajowe Zawody Balonowe o Puchar Przechodni (ufundowany przez korpus oficerski wojsk balonowych) im. płk. Aleksandra Wańkowicza, organizatora polskich wojskowych oddziałów balonowych. Turnieje te odbyły się kolejno: w Warszawie (pięciokrotnie), Toruniu, Legionowie i Mościcach⁸¹, a pomysłodawcą tej imprezy sportowej był płk. pilot bal. Feliks Bołsunow-

⁷⁶ The James Gordon Bennett International Balloon Race Trophy Present the Chicago dated 1933.

⁷⁷ *Rzeczpospolita Mościcka*, op. cit., s. 76.

⁷⁸ Pil. Franciszek Janik, zwycięzca w Krajowych Zawodach Balonowych w 1935 roku wraz z kpt. Łojasiewiczem, wg Franciszek Janik, *Gordon-Bennett 1936*, „Skrzydłata Polska” 1936, nr 9, s. 247.

⁷⁹ *Zawody balonowe o puchar Gordon-Bennetta*, „Ziemia Tarnowska” 17 IX 1938, nr 28, s. 4.

⁸⁰ Gondek, *Sporty lotnicze, techniczne*, op. cit., s. 43. W Polsce kształtowano równoległe wojskowe formacje balonów zaporowych, bezzałogowych na uwięzi jako przeciwlotniczych, a załogowych – do obserwacji wojskowej i szkolenia spadochronowego.

⁸¹ Aleksander Wańkowicz (1881–1947) płk WP, pierwszy uczestnik lotów wojskowych balonów na podpoznańskiej Ławicy w 1919 roku, odznaczony krzyżem V.M. za udział w wojnie w 1920 roku, organizator oddziałów balonowych, w 1924 roku przeszedł w stan spoczynku i przeniósł się z Torunia do Warszawy.

ski. Mościcki Klub Balonowy, posiadający 4 balony: „Mościce”, „Mościce I” i „Mościce II” oraz „Kraków”⁸², był – obok sekcji balonowej Aeroklubu Warszawskiego – najsilniejszym ośrodkiem tego sportu.

O zwycięstwie decydował przelot na największą odległość w granicach państwa. Sport ten dostarczał wielu wrażeń, jak pisał Zbigniew Burzyński: „[...] wielkie przygody przeżywa się zwykle w Międzynarodowych Zawodach o pokonanie największej odległości [...] start balonu jest wejściem w ciszę, samolotu wejściem w hałas, pozostają huk, wibracje silnika”⁸³.

Balony wytwarzano w profesjonalnej Wojskowej Wytwórni Balonów i Spadochronów w Legionowie, z którą współpracowała ściśle fabryka Polska Spółka dla Przemysłu Gumowego S.A. w Sanoku, wytwarzająca, prócz masek przeciwgazowych i innych wyrobów gumowych, specjalistyczną tkaninę balonową. Fabrykę uruchomiono w 1932 roku. Tutaj założono w 1934 roku Klub Balonowy „Guma”, a do ceremonii inauguracji wykorzystano pobyt Augusta Piccarda w Sanoku⁸⁴. Klub, liczący kilkunastu członków, wchodził w skład sekcji Balonowej Aeroklubu Lwowskiego, a jego prezesem był pierwszy dyrektor wspomnianej fabryki.

Piccard zamierzał wykorzystać wytwarzaną tamże tkaninę do budowy balonu stratosferycznego, co jednak uniemożliwił wybuch wojny. W 1936 roku wykonano powłokę balonową kulistego balonu wolnego WBS-1600 o pojemności 1600 m³, jedyne w Polsce o tej pojemności. Balonowi nadano nazwę „Sanok” i rejestrację cywilną SP-ATN. Wybito mosiężną tabliczkę z napisem: „Na pamiątkę uroczystego chrztu balonu Sanok – Warszawa 9.5.1936”. Fakt ten odnotowano w *Księdze Pamiątkowej Aeroklubu RP*⁸⁵. Balon ten wystartował w Krajowych Zawodach Balonowych, które rozegrano w 1936 roku w Toruniu, zajmując najwyższą lokatę i zdobywając pamiątkowy puchar. Był jak się wydaje stale użytkowany w grodzie nad Sanem.

W tym samym roku na tamtejszych błoniach przeprowadzono eksperyment, napełniono gazem ziemnym balon „Sanok”, który w czasie dwuipółgodzinnego lotu przemieścił się aż w pobliże Chyrowa. Latano na tym balonie wielokrotnie z Sanoka, a 30 maja 1937 roku na zawodach o Puchar Prze-

⁸² *Almanach...*, op. cit., s. 32. W 1937 roku zawodnicy klubu odbyli 34 loty.

⁸³ Z. Burzyński, *Balonem przez...*, op. cit., s. 25. Zbigniew J. Burzyński (1902–1971) znany pilot balonowy, w 1939 roku komendant parku 2. Baonu Balonowego WP, ustanowił w 1935 i 1936 3 międzynarodowe rekordy wysokości 10.853 m na balonie „Warszawa II” dotąd nie pobity, w 1960 r. odbył setny lot balonem, łącznie 137.

⁸⁴ A. Olejko, *Lotnicze tradycje Bieszczadów*: publikacja książkowa złożona w 2007 roku do druku w Krośnie. Niniejszym autor składa podziękowania za udostępnienie 6 stron o balonach w Sanoku z ww. pracy.

⁸⁵ *Aeroklub RP*, Księga op. cit., k. 49: pierwszy lot na Polu Mokotowskim 9 maja 1936 roku

chodni płk. Aleksandra Wańkowicza załoga balonu zajęła pierwsze miejsce. Na powłocie reklamowano fabrykę. Promocji balonu służyły także wyrabiane pamiątkowe stemple pocztowe.

W roku 1933 inż. chemik Leszek Krzyszkowski założył Mościcki Klub Balonowy z siedzibą na Wydziale Chloru. Zastępcą był Mieczysław Jaworek, sekretarzem – Marian Łańcucki⁸⁶, a kierownikiem lotów – inż. Lech Szorc⁸⁷. Klub ten, później włączony do TS Mościce, liczył około 400 członków, w tym 66 czynnych, wśród których było czterech instruktorów i ośmiu pilotów; jego członkowie wykonywali loty szkoleniowe, w tym nocne⁸⁸. Zainicjowali oni loty balonowe, wykorzystując do napełniania powłok balonów wodór produkowany w nadmiarze jako produkt uboczny w Oddziale Elektrolizy⁸⁹. Na powstanie i rozwój Klubu Balonowego wpłynęły dobre kontakty dyrekcji ZPFZA w Mościcach z dowództwem tarnowskiego 16. Pułku Piechoty. Działalność Klubu związana była nie tylko ze sportem i turystyką, ale także z meteorologią i wojskowością. To właśnie wojsko, a konkretnie z jeden z dwóch batalionów balonowych z Legionowa, wypożyczyło dwie pierwsze powłoki balonowe, które następnie przeszły na własność Klubu⁹⁰.

Z tego ośrodka pochodzili wojskowi instruktorzy piloci balonowi, porucznicy: Franciszek Hynek, Władysław Pomaski, Zbigniew Burzyński, Antoni Janusz, Władysław Wysocki⁹¹, Józef Urbaniak, który był łącznikiem z 16 p.p. w Tarnowie⁹². Pilotami cywilnymi byli m.in. Mieczysław Gofron, Bronisław Kasprzyk, inż. Szarza, Muszyński i Lech Szorc. Oficerowie batalionu pełnili funkcje oficerów startowych, kierowali napełnianiem balonów gazem oraz zarządzali zespołami szykowaczy i utrzymujących balony przed startem.

⁸⁶ Białas, Szymanowski, op. cit., s. 129; P. Krzyżanek, *Wspomnienia*, Tarnów 1970, mps powielany na prawach rękopisu. Krzyszkowski był kierownikiem Oddziału Elektrolizy Soli Kamiennej na Wydziale Chloru.

⁸⁷ APKr, O/Tarnów, sygn. ZA/XII/8, relacja kpt. Józefa Urbaniaka.

⁸⁸ APKr, O/ Tarnów, sygn. ZA VI/2, Sprawozdanie z działalności Mościckiego klubu balonowego za rok 1938.

⁸⁹ Janusz Bogacz, *Ci wspaniali mężczyźni*, „Tarnowskie Azoty”, Tarnów 1990. Wodór otrzymywano podczas elektrolizy solanki metodą Billitera. Z relacji inż. Zdzisława Łysonia emerytowanego Pracownika ZPFZA.

⁹⁰ J. Szczepański, *Wojska balonowe. Legionowo 1897–1939*, Warszawa 2005.

⁹¹ W. Wysocki, kpt pilot z 1. pułku Lotniczego w Warszawie, w 1939 roku dowódca pododdziału Portowego w Brześciu n. Bugiem, podobnie W. Pomaski, kierownik Bazy Mat. w 2.B.B. w 1939 roku awansowany był na stopień kpt. pil. Balonowego.

⁹² Pilot ppłk. Franciszek Hynek (1897–1958) wybitny pilot balonowy, oficer AK, uczestnik i dwukrotny zwycięzca w zawodach Gordon-Bennetta w 1933 roku (Chicago) i w 1934 roku (Warszawa), zginął na Kaszubach 8 IX 1958 roku w nieszczęśliwym wypadku podczas lotu balonem „Poznań”. Cyt. za: Paweł Kanturski, *Ostatni lot Franciszka Hynka*, [w:] *Komentarze historyczne*, Warszawa 2002, s. 77–82. Autor dementuje tam fałszywą informację o omyłkowym zestrzeleniu balonu przez milicjanta.

Warto podkreślić, że Wydział Chloru współpracował w organizacji „kursu gazowego” Wojskowej Szkoły Obrony Przeciwgazowej z Trauguttowa pod kierunkiem ppłk. dypl. Walerego Jasińskiego⁹³. Pod opieką Krzyszkowskiego działał też zastęp balonowy harcerzy⁹⁴.

Aktywnie uprawiano sporty w ramach Towarzystwa Sportowego „Mościce” – TS Mościce⁹⁵. Nad Dunajcem została założona przystań pływacka, wybudowano drewnianą stanicę (planowano kajakową) i korty tenisowe, organizowano zawody i zloty cyklistów oraz motorowe⁹⁶. Towarzystwo Narcziarskie liczyło 130 członków⁹⁷. Rozległe błonia nad Białą użytkowali piłkarze, lekkoatleci, baloniarze, piloci. Terenem opiekowało się TS Mościce, a samym lotniskiem – miejscowy Komitet Powiatowy LOPP, który wsparł finansowo jego budowę⁹⁸. W 1938 roku LOPP z siedzibą na terenie fabryki, którego prezesem był inż. chemik Stefan Żabicki⁹⁹, liczył 2500 członków¹⁰⁰ zgrupowanych w 6 kołach. Popierano głównie modelarstwo lotnicze, szybownictwo, obronę pplot. Jako godne odnotowania należy uznać, że w 1937 roku na mościckim lotnisku lądowała i startowała na sportowym samolocie RWD-13, Wanda Modlibowska, znana kobieta pilot sportowy, członkini Aeroklubu Poznańskiego¹⁰¹.

⁹³ E. Rybka, K. Stepan, *Rocznik Oficerski 1939*, Kraków 2006, s. 472. Ppłk. dypl. uzbr. W. Jasiński, ur. w 1890 r., w 1939 szef Wydziału Przeciwgazowego w Dowództwie Obrony Przeciwlotniczej Ministerstwa Spraw Wojskowych.

⁹⁴ *Moje wspomnienia z pilotażu balonowego, zastęp harcerzy*, rękopis autorstwa Wiktora Grygiela.

⁹⁵ Można to wywnioskować na podstawie zdjęć z albumu fotograficznego właścicielki, K. Lahrsson. Jej ojciec, fotograf inż. chemik Stefan Żabicki (1900–1993), był także kronikarzem życia towarzysko-sportowego Mościc.

⁹⁶ *Rzeczpospolita mościcka*, pod red. P. Pawliny, Tarnów 2007, s. 73–73; W. Łoziński, *Sport i turystyka*, [w:] Tarnów dzieje miasta i regionu, Tarnów 1983, s. 695. Działały sekcje: piłki nożnej, lekkoatletyczna, kolarska, kręglarska, podnoszenia ciężarów, siatkówki, koszykówki, motorowa i łyżwiarska, w związku strzeleckim: motorowa, kajakowa, gołębiarska, pszczelarska, strzelecka.

⁹⁷ „Przegląd Chemiczny”, Lwów 1935, z. 3 oraz Z. Janota-Bzowski, *Dzieje rodziny Hemplów*, Warszawa 1997, s. 114.

⁹⁸ T. Czarny, *ZPFZA w Mościcach, 50 razy...*, „Hasło”, 22, 06.06.1929, s. 2; b.a., *Sport*, „Ziemia tarnowska”, 14.02.1939, nr 44, s. 7. Stanisław Chrzanowski, jeden z animatorów sportu na terenie gminy Mościce został w lutym 1939 roku prezesem Komitetu Okręgowego Polskiego Związku Piłki Nożnej.

⁹⁹ J. Kulesza, *Mościce...*, „Hasło”, I, wrzesień 1938, z. 38, s. 2.

¹⁰⁰ M. Romeyko (red.), *Polska Lotnicza*, Warszawa 1937, s. 153. W ramach Aeroklubu RP wspierano loty balonowe liczone się ze zorganizowaniem na wypadek wojny oddziału przeciwlotniczych balonów zaporowych.

¹⁰¹ Wanda Modlibowska, z wykształcenia farmaceutka, trzy razy brała udział w zawodach krajowych. W maju 1937 roku w Bezmiechowej osiągnęła rekord długotrwałego lotu na szybowcu konstrukcji Antoniego Kocjana Komar bis SP-422 (ponad 24 h). To rekord kobiety,

Pierwsze lokalne zawody balonowe w Mościcach rozegrano już w czerwcu 1933 roku pod patronatem miejscowego Koła LOPP, a w 1938 roku – zawody o zasięgu ogólnopolskim o Puchar płk. Wańkowicza. Zgodnie z relacjami przedwojennych mieszkańców Mościc, od 1933 roku z wyjątkiem niepogody i zim „latano prawie każdej niedzieli”, czyli dość często. Na zachowanych fotografiach widać przygotowania do startu: zawodników, wojskowych, w tym oficerów, kosze balonowe przewożone na furmankach, balony na tle fabryki.

Honorowym gościem pilotów balonowych w Mościcach był w maju 1935 roku sławny fizyk, prof. August Piccard¹⁰², który wygłosił w przyfabrycznym kasynie kilka wykładów dla członków klubu¹⁰³. Piccard w trakcie pobytu w Polsce wznosił się balonem z Martą Eggerth i Janem Kiepurą na pokładzie, co okazało się świetną promocją tego sportu. W *Księdze Pamiątkowej Aeroklubu RP* zachował się podpis Augusta Piccarda z 8 maja 1935 roku, ozdobiony ręcznie wykonaną winiętą.

W sportowej rywalizacji lotu na odległość, propagowanej przez LOPP, uczestniczyła także młodzież szkolna, która wypuszczała małe baloniki wypełnione wodorem z kartkami pocztowymi, z prośbą o odesłanie nadawcy; nagrodami były zegarki!¹⁰⁴

W tamtych latach popularne były w Mościcach zawody organizowane jako „automobilowy pościg za balonem wolnym”. Przygotowywano się do owych imprez niezwykle starannie, o czym świadczą należące do zwycięzcy dra inż. Stefana Pawlikowskiego puchary przechodnie¹⁰⁵ ze stali nierdzewnej i mosiądzu. Wyróżniają się one modernistycznym wzornictwem oraz inskrypcjami: **„Nagroda komitetu Pow. LOPP w Mościcach za I pościg automobilowy za balonem wolnym 18 VI 1933”** i **„Nagroda Mościckiego Klubu Balonowego III pościgu za balonem 5 maja 1935”** oraz **„Nagroda Mościckiego Klubu Lotniczego za pościg za balonem 21 maja 1934 r.”**

który przetrwał 11 lat, wyczyn zatwierdzony przez FAI, należało do niej także 9 rekordów krajowych w odległościach na szybowcach SGo-3 (konstrukcji Grzeszczyka). Odznaczona srebrną odznaką szybowcową. Numer 354 w skali europejskiej i 54 w krajowej; po wojnie instruktor szybownictwa.

¹⁰² August Piccard (1884–1962) fizyk, uczonek szwajcarski, badacz stratosfery i głębin morskich, prof. politechniki w Zurychu i w Brukseli, w 1931 roku wznosił się balonem (w aluminiowej kapsule) na wysokość 15.781 m, po wojnie konstruował batyskafy, w 1953 roku zanurzył się na głębokość 3150 m, a w 1961 roku – 10.899 m w Rowie Mariańskim na Pacyfiku. Jego syn Jacques w roku 1999 wspólnie z Brytyjczykiem Blainem Johnsem obleciał ziemię balonem hybrydowym w czasie 19 dni i 22 godzin.

¹⁰³ *Balony w Mościcach*, „Przekrój” 27.01.1985, nr 2068, s. 18.

¹⁰⁴ Według Marii Ostrowskiej, mieszkanki Mościc od lat dwudziestych XX wieku, uczestniczki rywalizacji w 1936 roku.

¹⁰⁵ Oba puchary przechowywane są w zbiorach rodziny.

Samochodowe pogonie za balonem wzorowano z pewnością na modnych wówczas konnych biegach za lisem¹⁰⁶. Był to całkowicie oryginalny pomysł inżynierów mościckich: połączenie uprawianego wcześniej sportu samochodowego, balonowego z myślistwem – łącznie z kitą lisią zapożyczoną z polowań (być może tych organizowanych u księcia Romana Sanguszki w Gumniskach pod Tarnowem¹⁰⁷). W zawodach brało udział około 100 osób, których zadaniem było doścignąć balon najpóźniej w godzinę od czasu lądowania. Nagrodą główną była lisia kita umocowana na lince balonu (jej miniaturę przytwierdzano do maski samochodu), a także nagrody pieniężne. Zawody kończyły się festywnym dla mieszkańców.

Nie wiemy, kto był inicjatorem owych polowań, pewne jest natomiast, że czynny udział brali w nich inżynierowie: Karol Hulle, Romuald Wowkonowicz, Tadeusz Krynicki¹⁰⁸ oraz prezydent Ignacy Mościcki¹⁰⁹. Należy także wspomnieć, iż naczelnik gminy Mościce Stanisław Kubiński, absolwent Politechniki Lwowskiej, choć sam nie polował, był do 1 lipca 1927 roku naczelnym dyrektorem zakładu zbrojeniowego o nazwie „ARMA, Fabryka Broni i Maszyn S.A. we Lwowie. Własna produkcja broni myśliwskiej, śrutowej i kulowej, środków pomocy łowieckiej i turystycznej”¹¹⁰.

¹⁰⁶ APKr O/Tarnów, sygn. ZA VI/1, Aeroklub Mościce: „W dni świąteczne wyruszał w nieznaną z pola startowego w Mościcach wiatrem kierowany balon. Za nim samochód FZA Mościce z małą orkiestrą i dobrze zaopatrzonym bufetem oraz samochody prywatne, motocykle, a nawet rowery. Gonitwa za balonem to jazda terenowa drogami, polami, wertepami, przeprawy przez rzekę”.

¹⁰⁷ Roman Władysław, Stanisław Sanguszko (1901–1984), ur. w Gumniskach, ostatni do 1944 roku właściciel majątku, hodowca koni arabskich, syn Eustachego, Namiestnika Galicji, właściciel dóbr Gumniska i Podhorce z monumentalnym zamkiem, zapalony automobilista, kolekcjoner samochodów, od 1939 roku przebywał na Węgrzech u ks. Beli Odescalchi, hodowlę nadal prowadził znawca koni Bogdan Ziętarski. Druga żona po rozwodzie, przed śmiercią w 1967 roku zapisała mu majątek, około 40 tys. ha i hotele w Sao Paulo. Wnuk Paweł, właściciel zbiorów, ur. 1973 roku, mieszka w Brazylii, za: *Polski Słownik Biograficzny*, XXXIV/2, z. 141, Kraków–Warszawa–Wrocław 1992, s. 509–510, biogram oprac. A. Biernacki oraz [w:] *Wokół Sanguszków, materiały pokonferencyjne. Dzieje – sztuka – kultura*, A. Bartosz (red.) Tarnów 2007.

¹⁰⁸ Żona inżyniera Tadeusza Krynickiego od 1920 roku, Wanda z domu Turzańska (1894–1937), primo voto Zawadil, została po rozwodzie w 1936 roku żoną księcia Romana Sanguszki, zmarła w Londynie 17 grudnia 1937 roku 6 tygodni po porodzie syna, Piotra Sanguszki (1937–1989), zostawiła córkę z pierwszego małżeństwa – Basię Krynicką, zam. w Belgii. Została pochowana w rodzinnym grobowcu, kaplicy Sanguszków na Starym Cmentarzu w Tarnowie. Wykonanie nagrobka zlecono Antoniemu Madeyskiemu, znanemu rzeźbiarzowi, ale artysta z powodu przedwczesnej śmierci w 1939 roku nie wykonał tej pracy.

¹⁰⁹ Zbiory prywatne, autor rękopisu: inż. Franciszek Żaba, zachowały się protokoły łowieckie z lat 1932–1939, gdzie wśród 36 uczestników są: inżynierowie, urzędnicy i ziemianie.

¹¹⁰ Zgodnie z informacją córki inż. Kubińskiego – dr med. B. Szymanowskiej.

Inspiracji wspomnianej wyżej koncepcji lotów balonowych należy szukać w tradycji Hubertusa, czyli polowania za lisem w dniu patrona myśliwych św. Huberta, którą zaadaptowano, przenosząc obyczaje myśliwskie do sportu balonowego¹¹¹. Był to bowiem zmotoryzowany, a zarazem powietrzny „bieg św. Huberta” za... balonem-lisem! Regulamin opracowali Karol Hulle i Tadeusz Krynicki, a sugestywnie zawody te opisał Paweł Huelle, wnuk Karola Hulle, w książce *Mercedes Benz, listy do Hrabala*¹¹². Wymienia on nazwiska znanych sobie inżynierów oraz marki pojazdów, które brały udział w balonowym polowaniu.

Przebieg pogoni za balonem-lisem możemy odtworzyć na podstawie relacji Edwarda Lewickiego, który wspomina, iż w trakcie długotrwałego napełniania balonów wodorem, przyczepiania gondoli oraz obciążania balonów workami z piaskiem powoli gromadziła się publiczność. Balony po starcie kierowały się na zachód lub północny wschód, zgodnie z kierunkiem wiejących na tym terenie wiatrów. Same przygotowania do pogoni, na które składały się: obserwacje i prognozy pogody, badanie konstelacji gwiazd, wykreślanie i opisy przewidywanej trajektorii lotu na mapie, trwały kilka dni. Aby zwyciężyć, należało zgodnie z regulaminem podejść jak najbliżej pod gondolę balonu, tam zasygnalizować trąbką myśliwskie zawołanie. Lotnik zobowiązany był natychmiast przerwać lot i rzucić kotwiczną linę z przymocowaną do niej lisią kitą¹¹³. Samochodowa lub motocyklowa pogoń kończyła się zdobyciem wspomnianego trofeum, analogicznie jak w myślistwie¹¹⁴. Zwycięski zespół – pilot i kierowca samochodu – otwierali szampana. Właściwą nagrodą, jak już wspomniano, był mosiężny znaczek z motywem lisa, ozdobiony napisem: „Mościce, pogoń za balonem...” z datą zawodów, który – jak to uwieczniono na fotografii z epoki – przytwierdzano do maski auta.

W maju 1935 roku opublikowano relację z III Samochodowego Pościgu za Balonem Wolnym o Puchar Przechodni Mościckiego Klubu Balonowego¹¹⁵, który zgromadził na starcie 16 samochodów z Mościc i Tarnowa, przy czym 40 osób jechało za balonem w dwóch autobusach. Załogę balonu „Mościce”

¹¹¹ Św. Hubert (656–727) biskup Maastricht i Liege, patron myśliwych, wyobrażany z jeleniem lub z psem, dzień św. Huberta obchodzony jest 3 listopada.

¹¹² P. Huelle, *Mercedes Benz, listy do Hrabala*, Kraków 2002, s. 60–61.

¹¹³ P. Huelle, op. cit., s. 63–65.

¹¹⁴ Biały, Szymanowski, op. cit., s. 129–130. Według relacji inż. Tadeusza Huelle, ojca Pawła (list do autora z 22 listopada 2002 roku): „[...] wodór doprowadzano na teren startów rurociągiem z PFZA, dlatego cotygodniowe starty dwóch balonów będących własnością T.S. Mościce miały miejsce na łące przy fabryce, niedaleko głównego wejścia do niej i w pobliżu wzniesionego później, w latach trzydziestych XX wieku budynku „Konsumy „Azotów”.

¹¹⁵ J.M., *Po karkołomnych drogach, w pościgu za balonem*, „Ilustrowany Kurier Codzienny”, Kraków 12 V 1935 r.; dwie fotografie: „Lądowanie balonu „Mościce” i „Stefan Pawlikowski, zwycięzca w wyścigu samochodowym za balonem w Mościcach”, autorstwa dra Świerczewskiego, miejscowego lekarza medycyny.

stanowili: pilot bal. por. Władysław Pomaski, starosta tarnowski Marek Lisowski i Karol Hulle jako sędzia. W balonie znajdowała się specjalna poczta, czyli około 2500 listów i pocztówek filatelistycznych ze znaczkami lotniczymi, które nadeszły do urzędu pocztowego w Mościcach z całego kraju. Najpierw opieczętowano je specjalnym okolicznościowym stemplem Poczty Państwowej w Mościcach oraz Mościckiego Klubu Balonowego, by po zawodach nadać w najbliższym lądowaniu urzędzie pocztowym w Borzęcinie¹¹⁶. Statek powietrzny „Mościce” wylądował wówczas koło Wierzchosławic. Dla kierującego samochodem dra inż. Stefana Pawlikowskiego, który wraz z żoną jako pilotem przyjechał na miejsce pierwszy, było to już drugie trofeum „lisiej kity”. Po przyjeździe pozostałych samochodów wszyscy uczestnicy byli podejmowani „[...] na pikniku przez p. ministrową Kwiatkowską”¹¹⁷.

W 1938 roku ścigany balon lądował przymusowo w rejonie Lipnicy Murowanej; zwycięzcą pościgu został Franciszek Balzar, posiadacz Mercedesa¹¹⁸. Ostatni lot balonowy „pogoń za lisem” odbył się w sierpniu 1939 roku. Wtedy to statek powietrzny Mościckiego Klubu Balonowego, który zestrześliła blisko granicy państwowej polska obrona przeciwlotnicza, szczęśliwie lądował w okolicach Bobowej¹¹⁹. Na zatrzymanego celem przesłuchania przez funkcjonariuszy KOP-u¹²⁰ pilota załoga oczekiwała w restauracji (dodajmy: przy suto zastawionym stole).

Historia lotnictwa sportowego w Mościcach obfituje w znaczące wydarzenia. W 1934 roku pilot bal. por. Władysław Pomaski oraz inż. Leszek Krzyszkowski odbyli lot z Mościc do Krasnodaru na Kaukazie (1500 km)¹²¹. W 1935 roku w pamięć miłośników sportu balonowego wpisał się nocny lot balonem „Kraków” do Sarn na Polesiu (411 km)¹²². Piloci z Mościc kierowali też lotem balonu ze startu w Sanoku 11 lipca 1937 roku¹²³. W nocy 12 marca 1938 roku wystartował z Mościc balon „Sanok” z załogą w składzie Leszek Krzyszkowski i Leon Szorc. (Załoga w czasie lotu zrzuciła z gondoli foldery reklamujące wyroby ZPFZA, co

¹¹⁶ *Po karkołomnych drogach...*, op. cit.

¹¹⁷ Wanda, żona inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego (1888–1974), ministra przemysłu i handlu (1926–1930), dyrektora ZPFZA w latach 1931–1935, wicepremiera, ministra skarbu 1935–1939, po wojnie Kierownika Odbudowy Gdyni.

¹¹⁸ *Pościg samochodowy za balonem klubu Mościckiego*, „Hasło”, 27.05.1938, nr 18, s. 3.

¹¹⁹ Według Pawła Huelle, a według Tadeusza Orłowskiego z Mościc dokonali tego Słowacy. W Bobowej znajdował się majątek należący do 1945 roku do Długoszowskich, rodziny gen. Bolesława Wieniawy-Długoszewskiego.

¹²⁰ Korpus Ochrony Pogranicza stale stacjonował na granicy wschodniej, kilka oddziałów w obliczu wybuchu wojny „przerzucono” na południową granicę RP.

¹²¹ *Polska Lotnicza*, op. cit., s. 213.

¹²² M. Żółczyński, *Lot balonem*, „Ilustrowany Kurier Codzienny”, 1935, trwał 8 godzin.

¹²³ S. Stefański, *Lot balonu Sanok z przygodami*, „Tygodnik Sanocki”, nr 41, 14.10.1994 roku.

niewątpliwie miało związek z podpisaniem kilka miesięcy później przez Węgry i Jugosławię umowy na dostawy nawozów sztucznych z Mościc¹²⁴). Po trwającym 16 godzin i 11 minut locie nad Słowacją i Węgrami balon „Sanok” wylądował we wsi Kaustice na terytorium Bośni po pokonaniu odległości 705 km¹²⁵.

Z okazji piątej rocznicy założenia Mościckiego Klubu Balonowego (MKB), przypadającej w 1938 roku, odbyły się w Mościcach X Krajowe Zawody Balonowe o Puchar im. płk. Aleksandra Wańkowicza. W dniach 7 i 8 maja tego roku wystartowało 12 załóg. Wydarzeniu temu towarzyszył gwiazdzisty zlot: 29 samochodów, 17 motocykli, 5 motorowerów¹²⁶. W sumie zebrało się około 10 tysięcy osób¹²⁷. Z treści zaproszenia wydrukowanego na X Zawody Krajowe o Puchar płk. A. Wańkowicza, które wystawiono w kwietniu 1938 roku wiemy, że odprawa zawodników (sprawdzenie dokumentów, ustalenie kolejności startów, komunikat meteorologiczny) odbyła się w przededniu imprezy w Kasynie Urzędniczym fabryki. Start balonów, któremu towarzyszyły występy dwu orkiestr: Polskiego Związku Zachodniego¹²⁸ oraz wojskowej 16.p.p., miał miejsce między godziną 17 a 18 z terenu boiska sportowego TS Mościce. Balony wylądowały w powiecie Kołomyja oraz w Rumunii.

Kolejne zawody – jedenaste i zarazem ostatnie – z udziałem 14 załóg, w tym dwóch z MKB, odbyły się w maju 1939 roku¹²⁹. W zawodach tych balon „Mościce”, pilotowany przez kpt. Józefa Urbaniaka i inż. Szorca, zajął trzecie miejsce¹³⁰. Impreza była dofinansowana przez fabrykę, która fundowała również nagrody. Na czele komitetu organizacyjnego stał naczelny dyrektor Romuald Wowkonowicz¹³¹. Na zachowanych fotografiach, na tle wielu balonów i stosów stalowych butli z wodorem do napełniania powłok, można rozpoznać sylwetki widzów, a wśród nich generałów WP Bernarda Monda (piechota) i Stanisława Zająca (lotnictwo)¹³².

¹²⁴ Olejko, op. cit.

¹²⁵ Olejko, *Lotnicze...*, op. cit., 2007.

¹²⁶ Białas, Szymanowski, op. cit., s. 129. Według Tadeusza Huelle balony zabierały okolicznościową pocztę.

¹²⁷ *Sprawozdanie z przebiegu X Krajowych Zawodów Balonów Wolnych o puchar im. Płk. Wańkowicza w Mościcach*, „Ziemia Tarnowska” 9.05.1938, nr 9, s. 1.

¹²⁸ PZZ – Polski Związek Zachodni, organizacja o charakterze patriotycznym.

¹²⁹ Zgodnie z odrębnymi zapiskami inż. Stanisława Kubińskiego w archiwum rodzinnym w Mościcach, fotografie w Muzeum Okręgowym w Tarnowie.

¹³⁰ *Zawody balonowe w Mościcach*, „Hasło”, 12.05.1938, nr 16, s. 3 i relacja kpt. Urbaniaka, patrz przyp. 79.

¹³¹ R. Lichwała, *Przedwojenne Mościce, nie samą pracą...*, „Rocznik Tarnowski”, 12, 2007–2008, s. 192.

¹³² Bernard Mond (1887–1957) gen. bryg. piechoty w 1933 roku, odzn. Krzyżem VM, dca 20.p.p, dca 205 p.p., założyciel Klubu Sportowego „Wawel”, w 1939 roku dca 6.D.P, następnie

Krajowe i Międzynarodowe Lotnicze Zawody Turystyczne (Challenge)

Samoloty Aeroklubu Krakowskiego brały udział w I, II, III **Krajowych Zawodach Awionetek** w 1927, 1928 i 1930 roku w Warszawie, największej ogólnopolskiej imprezie lotniczej, organizowanej przez Aeroklub Warszawski w latach 1927–1938¹³³. Jednymi z pierwszych zawodów w Małopolsce były natomiast: **Lot Małej Ententy i Polski** z 27–28 sierpnia 1928 roku, **4. Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych** w 1931 i w 1936 roku z lotniskami w Nowym Targu, Mielcu i Sandomierzu¹³⁴. Najważniejszą lotniczą sportowo-turystyczną imprezą w Małopolsce, zorganizowaną po raz pierwszy w Krakowie 6 października 1929 roku przez Związek Aeroklubów Akademickich z udziałem 18 samolotów, był **Lot Południowo-Zachodniej Polski**¹³⁵. Nagrodą był puchar przechodni, a zawody odbywały się co-rocennie; ostatnie, dziewiąte z kolei, przypadły w 1939 roku. Pierwsze miejsce w 1929 roku zdobył por. pilot Franciszek Żwirko na samolocie RWD-4. Wśród kolejnych zwycięzców byli piloci: Józef Dec i triumfator **Międzynarodowego Lotu Alpejskiego** w 1933 roku Jerzy Bajan z Krakowa. To najstarsza impreza lotnicza w Polsce kontynuowana do dziś. 17 września 1932 roku miał miejsce Lotniczy Rajd Sztafetowy Samolot-Motocykl. Cieszące się szczególną popularnością lotników „złoty gwiazdźstie”, majówki, weekendy lotnicze, przeloty, rajdy turystyczne nie miały charakteru sportowego, a raczej turystyczno-rozrywkowy¹³⁶. Piloci z Mościc uczestniczyli w zawodach regionalnych we Lwowie, gdzie Zygałdo i Łańcucki zajęli drugie miejsce. Aeroklub Krakowski i LOPP – to dwukrotni organizatorzy Zlotu Podhalańskiego w Nowym Targu¹³⁷.

w niewoli niemieckiej. Po wojnie m.in. magazynier i urzędnik w Spółdzielni Budowlanej w Krakowie, pogrzeb z honorami. Józef Zajac (1891–1963) gen. pilot, walczył w Leg. Polskich, 1920 rok szef sztabu Grupy Armii Północ, 1921–1936 szef I. Oddziału Sztabu Gen., 1936–1939 Inspektor Obrony Powietrznej i Naczelnym Dowódcą Lotnictwa Wojsk., 1939–1941 Dowódcą Sił Pow., 1941–1947 kolejno: dca II i I Korpusu, zca dcy Armii Polskiej, po wojnie pracuje naukowo w Anglii; autor kilku książek wojskowych.

¹³³ MLP, *Regulamin z VIII 1938 r.*, *Almanach*, op. cit., s. 57.

¹³⁴ MLP, *Regulamin 4. K.K.S.T.*, Warszawa 1931, wyd. LOPP i Aeroklub RP, Program K.K.T. IX. 1936 r.

¹³⁵ E. Popiołek, *Działalność sportowa Aeroklubu Krakowskiego na tle 100-lecia lotnictwa światowego*, [w:] *Lotnicze...* op. cit., s. 72–73; *Almanach...*, op. cit., s. 59, w 2003 roku – 41. lot.

¹³⁶ Łoziński, *Sport lotniczy*, op. cit., s. 25, 41, MLP, programy: 9. *Międzynarodowego Meetingu Lotniczego 24/5 V 1933 r.*, *Zlotów Gwiazdźstych do Łodzi (1934)*, *Warszawy, Inowrocławia Zdroju*.

¹³⁷ *Almanach*, op. cit., s. 64.

Pierwsze Międzynarodowe Lotnicze Zawody Samolotów Turystycznych – **Challenge** (pod egidą Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI¹³⁸) w 1929 roku odbyły się bez udziału Polaków¹³⁹. Konkurencje techniczne polegały na ocenie solidności konstrukcji, próbie krótkiego startu i lądowania, ocenie czasu i sposobu składania i rozkładania skrzydeł, próbie minimalnej prędkości i zużycia paliwa. Ukoronowaniem imprezy był lot dookoła Europy, którego trasę zmieniano w kolejnych zawodach. Imprezy te miały duże znaczenie jako rajdy turystyczne, urozmaicone zawodami nawigacyjnymi i próbami sprawności pilotażowej, wykorzystano je w produkcji Messerschmitta 109 i RWD-13¹⁴⁰.

Polska ekipa zadebiutowała w 1930 roku, kiedy to wystartowało 12 załóg na siedmiu typach samolotów, ale nie odniosły żadnych sukcesów¹⁴¹. W kolejnej edycji turnieju – III Challenge – który odbył się w dniach 12–29 sierpnia 1932 roku w Berlinie, Polacy zgłosili pięć załóg na skonstruowanych specjalnie w tym celu PZL-19 i RWD-6. Wygrali wówczas kpt. Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura (pełniący funkcje mechanika i nawigatora)¹⁴² na RWD-6 – także na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w 1932 roku w II kategorii samolotów turystycznych. Żwirko zajął ponadto pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej lotu okrężnego dookoła Europy, pokonując dystans 7363,2 km w ciągu 7 dni. Związani z Aeroklubem Krakowskim, służący w Krakowie w 2. Pułku Lotniczym Jerzy Bajan i Gustaw Pokrzywka zajęli wówczas drugie miejsce.

Organizacja IV Challenge, zaplanowanego na 28 sierpnia – 16 września 1934 roku, przypadła zgodnie z regulaminem turnieju Aeroklubowi Polski,

¹³⁸ Federation Aeronautique Internationale, zw. w Polsce Międzynarodowym Związkiem Aeronautycznym, założony w 1905 roku w Brukseli przez Kongres Olimpijski; w sierpniu 1936 roku odbył się X Zjazd w Warszawie, por. B.J. Kwieciński, *FAI*, „Skrzydłata Polska” 1936, nr 9, s. 239.

¹³⁹ Były przeglądem najnowszych konstrukcji samolotów sportowych, nagrodą był puchar ufundowany przez FAI. Państwo, którego przedstawiciel zajął w zawodach I miejsce organizowało następne zawody. Polska zdobyła puchar Challenge w 1932 i w 1934 roku. Zawodów zaniechano z powodu wysokich kosztów organizacyjnych, nadmiaru prób i zbyt skomplikowanych przygotowań technicznych.

¹⁴⁰ Gaczkowski, op. cit., s. 4.

¹⁴¹ MLP, *Regulamin 2.gi Międzynarodowy Konkurs Awionetek 1930 r. i 1932 rok*, tłum. i wyd. Aeroklub RP.

¹⁴² Kpt. Franciszek Żwirko (1895–1932) był pilotem wojskowym i instruktorem sportowym, w 1929 roku odbył lot dookoła Europy z Wigurą na RWD-2, 1. Miejsce w lotach Południowo-Zachodniej Polski w 1929 i 1930 roku oraz zwycięstwa w III i IV Konkursie Krajowych Samolotów Turystycznych w 1930–1931 roku w Krakowie; wydał: *Moje wspomnienia* w 1932 i 1934 r. Stanisław Wigura (1901–1932) inżynier, konstruktor lotniczy, mechanik, pilot sportowy, współkonstruktor samolotów RWD. Obaj zginęli w 1932 roku.

z lotniskiem etapowym w Krakowie¹⁴³. Na zlecenie dowódcy lotnictwa wojskowego płk. pil. Ludomiła Rayskiego¹⁴⁴ w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie przygotowano pięć egzemplarzy „rajdowego” modelu PZL-26 ze składanymi skrzydłami, a w konkurencyjnych Doświadczalnych Zakładach Lotniczych specjalnie na te zawody wyprodukowano sześć samolotów RWD-9 z silnikiem Skoda¹⁴⁵. W zawodach triumfowała załoga w składzie: Jerzy Bajan i Gustaw Pokrzywka na samolocie RWD-9 S-SP BRD „Jan Śniadecki”¹⁴⁶. Ostatecznie w klasyfikacji generalnej lotu okrężnego o długości 9537,4 km wygrał Bajan.

Dowodami sukcesów w zawodach Challenge są liczne plakiety i medaliony z wizerunkami Żwirki i Wigury wybite w 1932 roku¹⁴⁷. Zachowany w siedzibie zarządu Aeroklubu RP puchar, jako nagroda za pierwsze miejsce w 1932 i 1934 roku – ze wskazaniem pilotów: Niemca Fritza Morzika, Żwirki, Wigury i Bajana na RWD-9 i silnika Skody – zgodnie z treścią inskrypcji został przyznany Aeroklubowi RP decyzją FAI w 1935 roku w Dubrowniku¹⁴⁸. Puchar wyróżnia się niebanalnym, stylizowanym na chłodnicę kształtem o lekko spłaszczonej, modernistycznej formie.

W roku 1934, kiedy Mościce znalazły się na trasie zawodów Challenge jako lotnisko zapasowe, w Zakładach Mechanicznych ZPFZA naprawiono samolot PZL-26 „Wielkopolska”. Samolot pilotowany przez Andrzeja Włodarkczyka, biorącego udział w zawodach¹⁴⁹, po jednodniowej przerwie spowodowanej naprawą pękniętego korbowodu, wystartował do Lwowa¹⁵⁰. Zwycięstwa

¹⁴³ D. Dudek, *Józef Piłsudski wobec problemów kultury fizycznej 1910–1935*, Kraków 2004, s. 166. Skarb Państwa dofinansował je sumą aż 10 mln zł, przebiegiem interesował się marszałek J. Piłsudski.

¹⁴⁴ Rayski Ludomił Antoni (1892–1979) pilot, inż., w latach 1915–1918 pilot lotnictwa tureckiego, gdzie został skierowany przez władze austriackie, wówczas jako obywatel turecki; od 1919 roku w WP, na różnych stanowiskach w lotnictwie; w marcu 1939 roku zdymisjonowany, w sierpniu 1939 roku II zastępca Wiceministra Spraw Wojskowych, delegowany za granicę do zakupu samolotów wojskowych, nieprzyjęty do służby w PSZ na Zachodzie, służył w brytyjskim lotnictwie transportowym jako pilot, później w PSP na Bliskim Wschodzie.

¹⁴⁵ Łozińscy, *Sport lotniczy*, op. cit., s. 48.

¹⁴⁶ Gaczkowski, op.cit, op. cit., s. 4.

¹⁴⁷ D. Radwan, *Kolekcja Kałkowskich. Medaliony, plakiety, medale*, Kraków 2008, s. 447–448, 450.

¹⁴⁸ „*Io Coupe Challengee International D’Avions de Tourisme Offerte par L’aero Club de France*”.

¹⁴⁹ „*Ilustrowany Kurier Codzienny*”, Kraków, 14/15 IX.1934 roku.

A. Włodarkiewicz z nieznanym pilotem obserwatorem w samolocie PZL-26, nr startowy 65, ostatecznie zostali jednak zdyskwalifikowani w zawodach. W zbiorach prywatnych zachowało się kilka fotografii z tej naprawy.

¹⁵⁰ Według Tadeusza Huelle na miejscu fragmentu lotniska założono już przed 1939 rokiem ulice: Akacyjową, Czerwony Klonów, Kościelną, Huelle zapamiętał start samolotu PZL-26: „na południe ku linii kolejowej”.

w zawodach Challenge były wielkimi triumfami Polski na arenie międzynarodowej i bardzo przyczyniły się do popularyzacji lotnictwa wśród polskiego społeczeństwa¹⁵¹.

Na zachowanych fotografiach na lotnisku mościckim widoczne są samoloty szkolne: PWS-26 i turystyczne: DKD-6 i RWD-13 „Wiarus” (jak informuje podpis, tematem jest „jazda awionetką w Mościcach, maj 1936”), a także wielozadaniowy POTEZ¹⁵², służący do opryskiwania przyfabrycznych doświadczalnych pól arsenianem wapniowym. W roku 1938 odbyła się uroczystość poświęcenia dwóch maszyn – RWD-8 „Plon-1” i „Plon-2” – ufundowanych przez pracowników ZPFZA w Mościcach dla rolnictwa, z udziałem wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego, co zostało uwiecznione na zdjęciu i opublikowane w czasopiśmie rolniczym o tej samej nazwie¹⁵³. Interesujące są odnalezione klisze przedstawiające katastrofę samolotu sportowego RWD-8 w 1935 (?) roku¹⁵⁴. Rozrzucone na rosnących liniowo wierzbach szczątki maszyny wskazują na miejsce katastrofy – wały nad Dunajcem koło Mościc, na północ od mostu kolejowego koło Zbylitowskiej Góry. Nie wiemy, czy wypadek związany był z przelotem turystycznym, czy też świadczy pośrednio o organizowaniu na miejscu kursów pilotażu.

Sport szybowcowy

W Polsce wielką popularnością cieszył się sport szybowcowy, niewymagający wielkich nakładów finansowych, a jedynie odpowiednich terenów. Do 1939 roku zarejestrowanych było ponad 100 szybowisk przez Ministerstwo Komunikacji, najwięcej na terenie Polski południowej¹⁵⁵. Z myślą o łatwo dostępnej turystyce lotniczej w 1937 roku wyprodukowano tani szybowiec wyposażony w kilkunastokonny silnik. Był to motoszybowiec „Bąk”, który mógł rozwijać szybkość do 112 km/h. Szkoły szybowcowe podległe Aeroklubowi RP – cywilna „Akademia Szybowcowa” w Bezmiechowej i wojskowa w Ustianowej koło Ustrzyk Dolnych – organizowały obozy i od 1923 do 1938 roku Krajo-

¹⁵¹ Skrzydlata Polska, 1934, nr 10, s. 31: „[...] Challenge aby był rzecznikiem przyszłej turystyki musi być powszechny...”.

¹⁵² Autor dziękuje dr. Krzysztofowi Wielgusowi za pomoc w określeniu typów samolotów na zdjęciach.

¹⁵³ Informację tę zawdzięczam młodszej córce wicepremiera inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego lek. med. Ewie Obrapalskiej. Czasopismo rolnicze „Plon” ukazywało się w latach trzydziestych XX w. w nakładzie 100 000 egzemplarzy.

¹⁵⁴ Według córki inż. Stefana Żabickiego, p. Krystyny Lahrsson. Niestety, większość fotografii nie jest datowana.

¹⁵⁵ *Almanach...*, op. cit., s. 118.

we Zawody Szybowcowe¹⁵⁶. Pierwsza z wymienionych placówek do 1939 roku wyszkoliła ponad 2000 pilotów¹⁵⁷. Zgodnie z *Księgą Pamiątkową Aeroklubu RP* w 1935 roku Krajowe Zawody kontynuowano udziałem w zawodach Gordon-Bennetta i Centralnych Zawodach Lotnictwa Myśliwskiego.

Rozwój szybownictwa wspomagała też LOPP, przeznaczając znaczne fundusze na szkolenie pilotów i budowę szybowców dla aeroklubów i drużyn harcerskich. Elementem lotu ówczesnych szybowców był start przy użyciu gumowych lin, w czasie którego dwunastu młodych adeptów, schodząc w dół zbocza, naciągało stumetrowe liny do granic możliwości, a szybowce, utrzymywane w zaczepie – i wystrzeliwane w ten sposób – uzyskiwały imponujące wyniki¹⁵⁸. Na dwa lata przed wybuchem wojny założono w Sanoku szybowisko oraz Szkołę Szybowcową LOPP, usytuowaną na „Czołgowsku”, na terenie majątku dworskiego, w miejscu, gdzie na polowym lotnisku I wojny stacjonowały samoloty c.k. armii¹⁵⁹.

Od 1932 roku w Nowym Targu działało koło szybowcowe Aeroklubu Zakopiańskiego (filia Aeroklubu Krakowskiego), a wielokrotnie w ramach jego działalności latał z Furmanowej i Gubałówki znany sportowiec Bronisław Czech¹⁶⁰. Znane są również osiągnięcia Koła Szybowcowego LOPP i Krakowskiego Koła Kolejowego na górze Jodłowiec w Tęgoborzy (1933 r.) i w Bodzowie pod Krakowem, gdzie szkoleniowe szybowisko Krakowskiego Koła Szybowcowego czynne było już w latach dwudziestych zeszłego stulecia, a szybowisko LOPP-u otwarto w 1935 roku¹⁶¹.

W Mościcach przy Ognisku Młodzieży Pracującej zrzeszającym 380 członków – a co za tym idzie największym w Małopolsce – działało m.in. koło modeli latających i szybowcowe, które wysyłało swych członków do Tęgoborzy na kursy na licencję pilota szybowcowego¹⁶². Tarnowski Klub Szybowcowy był bardzo aktywny w końcu lat trzydziestych. W roku 1938 zbudowano szybowiec „Skaut”, startujący z naciągniętej gumy ze stoku Koszyckiej Góry, w pobliżu mostu na Białej, gdzie przylatywały także szybowce z Aeroklubu Podhalańskiego, z Tęgoborzy. Szybowce od szkoleniowych po wyczynowe

¹⁵⁶ *Rocznik Oficerski...1939*, op. cit., s. 788, *Almanach...*, op. cit., s. 127.

¹⁵⁷ M. Rotkiewicz, *Orlice – pionierki lotnictwa sportowego w Polsce, do 1939 r.*, [w:] *Z najnowszej historii kultury fizycznej w Polsce*, VI, Gorzów Wlkp., 2004, s. 71–81. Szkołę zarejestrowano w FAI w 1931 roku.

¹⁵⁸ Łozińscy, *Sport lotniczy*, op. cit., s. 39.

¹⁵⁹ Szkołę szybowcową kat. A, stopnia I prowadził Instruktor pilot Tadeusz Słuszkiewicz.

¹⁶⁰ Bronisław Czech (1905–1944) jeden z najwszechstronniejszych narciarzy, trzykrotny olimpijczyk, członek zakopiańskiej sekcji PTT w latach 1928–1937, zmarł w czerwcu 1944 r., więziony w obozie koncentracyjnym w Oświęcimiu.

¹⁶¹ *Śladami...*, op. cit., s. 27.

¹⁶² Lichwała, *Przedwojenne Mościce...*, cz. II, op. cit., s. 189.

konstruowano w miejscowych warsztatach kolejowych¹⁶³. Inny egzemplarz „Skauta” o konstrukcji aluminiowo-stalowej, z nieprzemakalnym pokryciem (niewykończony w 1939 r.) stał w fabrycznym magazynie soli na Wydziale Produkcji Nawozów Azotowych według relacji przedwojennego szybownika Zdzisława Łysonia.

W 1938 roku odbyły się w Mościcach wojskowe manewry lotnicze samolotów z Krosna¹⁶⁴. W trakcie ćwiczeń wykorzystywano polowe lotnisko w Mościcach – teren o długości 500–600 m na południe od linii kolejowej¹⁶⁵ i na południowy zachód od fabryki, tzw. Wygon. Były to pola należące do książy Sanguszków, usytuowane niedaleko „kolonii inżynierskiej”. Wzniesiono na nich na kilka tygodni płócienne hangary¹⁶⁶. Na niedatowanej kliszy widać samolot rozpoznawczo-bombowy PZL-23 „Karaś” nad magazynami fabryki, sfotografowany być może podczas ćwiczeń wojskowych. Kres polskim sukcesom lotniczym położyła II wojna światowa. Niemcy zabronili uprawiania sportów lotniczych, wywieźli cały szkoleniowy sprzęt lotniczy, zdewastowali urządzenia szkoleniowe¹⁶⁷.

Wojnę przeżyła większość znakomitych pilotów, m.in. Bajan, Hynek, Burzyński, a także prawie wszyscy inżynierowie mościccy zaangażowani w loty balonami. Z udziałem ocalałych pilotów w tym dwukrotnego zdobywcy nagrody im. Gordon-Bennetta inż. pilota bal. Zbigniewa Burzyńskiego w 1956

¹⁶³ Informacje wraz z wyjaśnieniami zawdzięczam mgrowi inż. Zdzisławowi Łysoniowi: w Tęgorborzy zorganizowano w latach 1938–1939 kurs pilotażu szybowcowego, którego uczestnikiem był sam Łyson.

¹⁶⁴ M. Finik, *Ślady bazy lotniczej w Krośnie*, [w:] *Lotnicza Historia...*, Nowy Targ 2002, s. 251–254, szkoła wykorzystywała grupę lotnisk: Zręczyny, Suchodół i Krosno oraz zapasowe lotnisko w Targowiskach i Moderówce.

¹⁶⁵ Według osobistej relacji Tadeusza Żmudy z Mościc wówczas 12-letniego chłopca miało to miejsce w 1933 roku, ale z uwagi na budowę lotniska w Krośnie w latach 1937–1938 datę należy przesunąć. Z kolei inż. Tadeusz Huelle w liście do autora (z 2002 roku) wspomina, iż ćwiczenia wojskowe z udziałem kilkunastu samolotów miały miejsce kilkakrotnie w latach trzydziestych. Terenem, który wybrano na lotnisko polowe miały być błonia – pastwisko gminne pomiędzy pompownią i odstojnikami blisko wałów Dunajca a drewnianymi zabudowaniami szkoły powszechnej. Tu poświęcono dwa samoloty przekazane przez ZPFZA rolnictwu w 1938 roku.

¹⁶⁶ Analogiczne, polowe hangary wzniesiono w Moderówce, przy torze kolejowym Rzeszów – Jasło. Za: S. Fryc, *Dzieje lotniska w Krośnie*, Jasło 2002 oraz M. Hasiński, *Historia Szkoły Pilotów dla Matoletnich*, Bydgoszcz – Świecie – Krosno, Londyn 1981, s. 39–43.

¹⁶⁷ Białas, Szymanowski, op. cit., s. 172–176. Dnia 3 września 1939 roku polska obrona w Mościcach zestrzeliła „Karasia” z 31. eskadry 3. pułku lotniczego. Poległa załoga składała się z: por. pilota Henryka Możdżenia, ppor. obserwatora Mirosława Pstrokońskiego i kpr. pilota Jana Wieško; wszyscy zostali pochowani 4 września nocą, na cmentarzu w Krzyżu koło Tarnowa, w kwaterach wojennych nr 10–12.

roku reaktywowano tarnowską sekcję balonową¹⁶⁸. W 1983 roku Stefan Makne i Ireneusz Cieślak zwyciężyli we wznowionych po długiej przerwie zawodach Gordon-Bennetta.

Począwszy od 1992 roku największe zawody balonowe o Mistrzostwo Polski odbywają się w Lesznie z udziałem 30–40 statków powietrznych z całego świata i są wliczane do kalendarium Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Od 2000 roku odbywają się zawody w lotach górskich. Jest to dowodem coraz większego zainteresowania baloniarstwem¹⁶⁹, które jest formą turystyki powietrznej. Piloci balonowi uważają, że latanie podczas zawodów jest zarazem lataniem turystycznym¹⁷⁰. Tarnów-Mościce i Sanok pominięto na planowanym przez Mroczkowskiego i Wielgusa Szlaku Historii Lotnictwa, bo brak identyfikacji miejsca – wyróżników przestrzennych – inaczej niż to jest w Krakowie, pozostały bowiem tylko puste rozległe błonia nad Białą czy Sanem.

Obecnie na szóstej części krakowskiego lotniska działa Muzeum Lotnictwa Polskiego. Wraz z entuzjastami historii lotnictwa, m.in. marszałkiem Województwa Małopolskiego, są od lat w konflikcie z Agencją Mienia Wojskowego, właścicielem najstarszej części Portu Lotniczego¹⁷¹. Wojsko wystawiło teren na sprzedaż (2008 r.), a także sprzeciwia się wpisowi najcenniejszego fragmentu lotniska do Rejestru Zabytków¹⁷². Grozi to bezpowrotną utratą ważnego miejsca związanego z historią światowego i polskiego lotnictwa¹⁷³.

¹⁶⁸ 2 lipca 1958 roku ze stadionu Unii Tarnów wystartowały balony „Syrena” i „Warszawa”. Tarnowska sekcja balonowa zaliczana była do krajowej czołówki. Od 2000 roku w Polsce odbywają się zawody w lotach górskich.

¹⁶⁹ W latach 1958–1962 i 1965 odbyły się Zawody Krajowe o Memoriał płk. Franciszka Hynka oraz o Nagrodę Międzynarodowych Targów Poznańskich. W pierwszych zawodach na drugim miejscu zajęł triumfator przedwojennych zawodów o puchar Gordon-Bennetta ppłk. Franciszek Hynek, w kolejnych inż. Zbigniew Burzyński.

¹⁷⁰ TW, mw, *Caty Kraków z lotu smoka*, „Metro”, 16 stycznia 2008, s. 7. W Krakowie w 2008 roku balon z platformą widokową przeznaczoną dla 25 osób wzniósł się na wysokość 150 m przy Bulwarze Inflanckim nad Wisłą.

¹⁷¹ M. Przyłęcki, *Treści regionalne w opracowaniu wytycznych konserwatorskich do projektu miejscowych planów*, [w:] *Ochrona wartości kulturowych w planach miejscowych*, Warszawa 1996; K. Mroczkowski, M. Sigmund, *100 lat na rakowickim polu wzlotów*, [w:] *Lotnicze tradycje Krakowa*, Kraków 2003, s. 126–135.

¹⁷² W lipcu 2008 r. Minister Kultury Zdrojewski oprotestował decyzję wojska, a przetarg został zawieszony.

¹⁷³ W 1994 roku dawne lotnisko można było ratować tylko przez zachowanie w Miejskowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego rezerwy zieleni publicznej, brak było prawnej i w ochronie zabytków definicji parku kulturowego. Muzeum wspólnie z Politechniką Krakowską opracowało wówczas wstępny projekt i wytyczne konserwatorskie do zaprojektowanego w MPZP rezerwatu pod nazwą: Kulturowy Park Lotniczy. W 2002 roku uzyskano „WZiZT”, w następnym cząstkowe „pozwolenie na budowę”, jest zapis w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Krakowa, brak jest natomiast akceptacji – uchwały Rady Miasta niezbędnej do powstania trwałego odniesienia – zapisu w MPZP.

Stąd narodziła się idea powołania do życia Lotniczego Parku Kulturowego, pojmowanego jako forma ścisłej ochrony krajobrazu, która umożliwi zachowanie unikatowych wartości kulturowych miejsca¹⁷⁴. Jako godna zwiedzania atrakcja turystyczna wspomniany park staje się ważnym elementem szlaków turystyczno-kulturowych, które projektowane są w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego¹⁷⁵.

Dobrze zorganizowane lotnictwo turystyczne i sportowe w okresie międzywojennym potrafiło połączyć i właściwie wykorzystać działalność instytucji państwowych z oddolnymi inicjatywami społecznymi, przyczyniając się do wielu międzynarodowych sukcesów sportowych. Dzięki aeroklubom i LOPP udało się stworzyć podstawy cywilnego lotnictwa, które budziło wielkie zainteresowanie społeczeństwa. Około 100 pilotów wyróżniło się udziałem w zawodach; aktywnością i doświadczeniem¹⁷⁶, znaczące sukcesy odnieśli znakomici polscy konstruktorzy lotniczy, wybudowano wiele udanych prototypów samolotów sportowych i turystycznych, najwięcej w tej części Europy. Baza, którą stworzono oraz to, co pozostało po zniszczeniach spowodowanych działaniami wojennymi, pozwoliło odtworzyć sport lotniczy po wojnie. Tradycja lotów sportowych i turystycznych oraz szkolnictwa lotniczego i szybowcowego jest dziś kontynuowana w Nowym Targu. Turystyczne loty i eksperymenty lotnicze w Tarnowie-Mościcach przeszły już do historii, informacje o nich odnajdujemy w prasie codziennej międzywojnia, znamy ze wspomnień i fotografii sprzed 1939 roku.

Uczestnicy przypominanych tu zawodów lotniczych należeli do pierwszego pokolenia, które odnosiło sukcesy w lotach wyczynowych i turystycznych. W 60 placówkach wyszkolono wówczas kilka tysięcy dyplomowanych pilotów; w samej Tęgorzy do 1939 roku aż 1150. Skala zaangażowania jest porównywalna do sąsiedniej Czechosłowacji, gdzie tamtejszy odpowiednik LOPP, Masarykowa Liga Lotnicza liczyła około 50 tysięcy członków i 780 pilotów szybowcowych¹⁷⁷. Polscy piloci czterokrotnie zwyciężali w Międzynarodowych Zawodach im. Gordon-Bennetta i dwukrotnie triumfowali w rywali-

Proponuje się muzeum historycznych krajobrazów lotniczych o zróżnicowanej tematyce, zespołu ogrodów tematycznych, co wiąże się z szeregiem działań natury konserwatorskiej, rewaloryzacyjnej, rekultywacyjnej i kreatywnej, ostatecznie ma na celu funkcje muzealne, dydaktyczne i rekreacyjne.

¹⁷⁴ Utworzenie Parku Kulturowego lub Ustalenia Ochrony w MPZP to forma ochrony zabytku, obok wpisu do Rejestru Zabytków i uznania za pomnik historii zgodnie z rozdz. 2, art. 7, pkt 1 Ustawy z 23 lipca 2003 roku – O ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, poprawki 2005, 2006 r. O powołaniu Parku Kulturowego decyduje uchwała rady gminy.

¹⁷⁵ *Śladami...*, op. cit., s. 4. W 2008 roku tylko 13% pow. m. Krakowa posiada aktualne M.P.Z.P. (np. Wrocław, Gdańsk ponad 50%), to uchwała nr 369/03.

¹⁷⁶ *Almanach*, op. cit., s. 94.

¹⁷⁷ W. Lipowski, *Encyklopedia sportów świata* (red.), Poznań 2001, s. 36–7.

zacji Challenge. Odznaczeni się profesjonalizmem, dużymi umiejętnościami pilotażowo-technicznymi. W latach wojny stanowili wzór patriotyzmu, ofiarności i bohaterstwa, przysłowiowa była ich odwaga i determinacja.

Bibliografia

I. Źródła archiwalne

- Aeroklub Polski, *Księga Pamiątkowa Aeroklubu Rzeczypospolitej Polski*, bez sygn,
Aeroklub Tatrzański, Nowy Targ, *Księga Pamiątkowa-Kronika Lotniska*, bez sygn., bez paginacji,
Archiwum Państwowe w Krakowie, Oddział w Nowym Targu, sygn. „Lotnisko, 1923”, rachunki dot. budowy Lotniska,”
Archiwum Państwowe w Krakowie, Oddział w Tarnowie, rkps. sygn. TD, ZA VI/1, „Aeroklub Mościce”,
rkps. Sygn. TD ZA VI/2 „Sprawozdanie z działalności MKB za rok 1938”
rkps sygn. GMM 50-71, „Akta dotyczące spraw cywilnych w Fabryce”
rkps sygn.ZA/XII/8 „Relacja kpt. Józefa Urbaniaka”
Narodowe Archiwum Cyfrowe w Warszawie, zbiory dawnego IKC-a, sygn. I-S-888

II. Źródła drukowane

- Atlas lotnisk w Polsce*, Warszawa 1937
Czarny T., ZPFZA w Mościcach, 50 razy, „Hasło” 1929
Informator Pilota Turystycznego, ZG LOPP, Warszawa 1939
J.M., Po karkołomnych drogach, w pościgu za balonem, „Ilustrowany Kurier Codzienny”, 1935
Kluza T., *Program budowy sieci wewnętrznej linii lotniczych w Polsce*, Księga pamiątkowa pod redakcją E. Bratro, Polskie Towarzystwo Politechniczne we Lwowie, Lwów 1937
Kulesza J. , *Mościce jak pracują i żyją*, „Hasło” nr 1, 1938
Kwieciński, *Lotnictwo sportowe poszczególnych państw w okresie 1935-6*, „Skrzydłata Polska” 1936, nr 9
Mała Encyklopedia Lotnicza, Warszawa 1936
Piętnastolecie L.O.P.P., 1923-1938, Warszawa 1938
Pościg samochodowy za balonem, po karkołomnych drogach M.K.B., „Hasło”, nr 18, 1939
Polska Lotnicza, praca zbiorowa pod redakcją M. Romeyki, Warszawa 1937

Zawody balonowe o puchar Gordon-Benetta, „Ziemia Tarnowska”, nr 28, 1938

Żółczyński, *Lot balonem*, „Ilustrowany Kurier Codzienny”, nr 121, 1935

III. Piśmiennictwo:

Almanach. Polskie Lotnictwo Sportowe, praca zbiorowa pod redakcją T. Szydłowskiego, Kraków 1987.

Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa*, Warszawa 1975

Białas T., Szymanowski, Z., *Mościce kolebka polskiej chemii*, Tarnów 2002.

Bogacz J., *Ci wspaniali mężczyźni*, „Tarnowskie Azoty”, 1990

Burzyński Z., *Balonem przez kontynenty*, Warszawa 1956.

Burzyński Z., Janik F., Pietraszek M., *Balon*, Warszawa 1958.

Dobrzyński J., *Największe osiągnięcia Polaków w sporcie samolotowym*, praca zbiorowa pod redakcją Krzysztofa Radwana, Środkowoeuropejskie dziedzictwo lotnicze, Kraków 2005.

Gaczkowski B., *Challenge 1934*, „Aerokluby”, 2004, nr 8

Gondek L., *Sporty lotnicze, techniczne i obronne w Polsce*, Gdańsk 1987

Glass A., *Miejsca o lotniczej tradycji w Polsce, zarys problematyki*, praca zbiorowa pod redakcją R. Kowalskiego i K. Wielgusa, Lotnicza historia, archeologia i tradycja miejsca, Nowy Targ 2002

Hulle P., *Mercedes Benz*, listy do Hrabala, Kraków 2002

Informator lotniczy, Praca zbiorowa pod redakcją A. Osowskiego, M. Zbyryta, Warszawa 1997

Jankiewicz Z., *Aerostaty. Balony i sterowce*, Warszawa 1982

Kulesza J., *Mościce jak pracują i żyją*, „Hasło” 1938, nr 1

Łozińscy M. i J., *Sport lotniczy w przedwojennej Polsce*, Warszawa 1994

Lichwała R., *Przedwojenne Mościce, nie samą pracą...*, „Rocznik Tarnowski”, t. 12, 2007-2008

Rózański J., *Lotnisko na „cyrwonym”*, „Almanach Nowotarski”, t. V, 2001

Rybka E., Stepan K., *Rocznik Oficerski 1939*, Kraków 2006

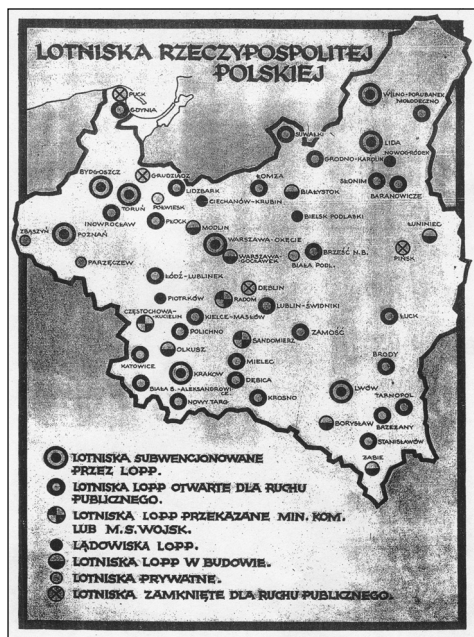
Szczepański, J. *Wojska balonowe 1897-1939*, Legionowo 2005

Śladami lotniczych tradycji w Małopolsce, praca zbiorowa pod redakcją K. Mroczkowskiego, Kraków 2006

Tyrała P., *Zarys ludzkiej myśli lotniczej*, praca zbiorowa pod redakcją K. Wielgusa, Lotnicze tradycje Krakowa, Kraków 2003

Wielgus K., Kmiecik K., *Przegląd lotnisk*, praca zbiorowa pod redakcją R. Panka i K. Wielgusa, *Z galicyjskich pól wzlotów*, Kraków-Tarnobrzeg 1999

Wielgus K., *Rakowice-Czyżyny lotnisko Krakowa*, Kraków 2002



1. Lotniska Rzeczypospolitej Polskiej, źródło: Piętnastolecie LOPP, Warszawa 1938, s. 38



2. Nowy Targ. Samolot wojskowy PZL-23 Karas na lotnisku polowym, 1936 rok, fot. sprzed 1939 roku, zbiory autora



3. Nowy Targ. Lotnisko sportowe około 1960 roku, fot. Tadeusz Walka, zbiory autora



4. Nowy Targ, lotnisko, hangar, lata 50. XX w., fot. Tadeusz Walka, zbiory autora



5. Nowy Targ, szybowce na lotnisku sportowym, zbiory autora

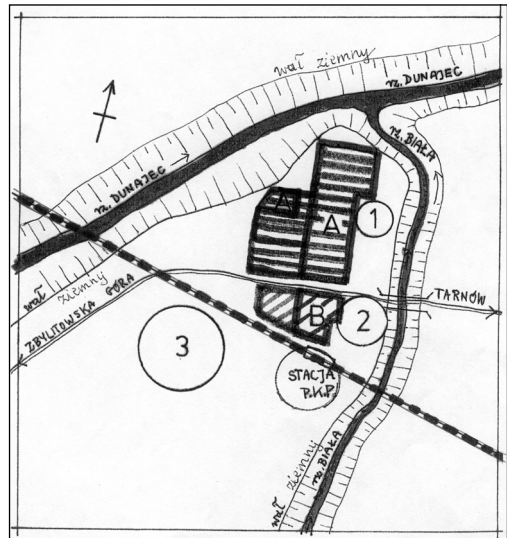


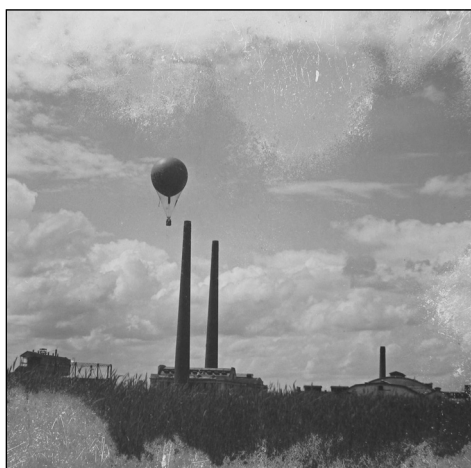
6. Nowy Targ, lotnisko w zimie, zbiory autora



7. Nowy Targ, wyciągarka do szybowców, zbiory autora

8. Mościce. Szkic sytuacyjny: a. fabryka, b. osiedle mieszk., 1. miejsce startu balonów T.S. Mościce, 2. „błonia” lotnisko polowe, boisko sportowe, miejsce startów balonów w Zawodach Krajowych, 3. Wygon wojskowe lotnisko polowe do ćwiczeń, oprac. autor





9–14. Mościce. Błonia – lotnisko polowe. Krajowe Zawody balonowe o Puchar im. płk. Aleksandra Wańkowicza, Zawody Balonowe „pogoń za lisem”, 1938 rok, oryginały w Muzeum Okręgowym w Tarnowie

<p style="text-align: center;">Komitet Organizacyjny X. Krajowych Zawodów Balonów Wolnych o puchar im. płk. Wańkowicza Aleksandra i Zarząd Mościckiego Klubu Balonowego w Mościcach</p> <p style="text-align: center;"><small>saprasana</small> <i>Wańkowicza Feliksa</i></p> <p>Wielmożnego Pana <i>in.</i></p> <p style="text-align: center;">do zaszczytnej obecności</p> <p>X. Zawodów Balonów Wolnych o puchar im. płk. Wańkowicza oraz do wzięcia udziału w uroczystościach 5-letnia założenia Mościckiego Klubu Balonowego w Mościcach.</p> <p style="text-align: center;">Mościce, dnia 25 kwietnia 1938.</p> <p><small>Za Komitet Organizacyjny Zawodów Balonowych:</small> Dyr. Inż. K. Wolkonowicz</p> <p><small>Za Zarząd Mościckiego Klubu Balonowego:</small> (-) Inż. L. Krzyżkowski</p>	<p style="text-align: center;">PROGRAM</p> <p>X. KRAJOWYCH ZAWODÓW BALONÓW WOLNYCH o puchar im. płk. Wańkowicza</p> <p>Termin: 8 maja 1938 r. Miejscowość: Mościce. Organizator: Mościcki Klub Balonowy.</p> <p>Dnia 7 maja (sobota): Godzina 19³⁰. Lokal Kasyna Urzędniczego ZFZH w Mościcach. Odprawa zawodników Zawodów Balonowych (sprawdzenie dokumentów, ustalenie kolejności startu, dane meteorologiczne etc.)</p> <p>Dnia 8 maja (niedziela): Godz. 9 – 11. Gwiazdzisty Zjazd Samochodowy i Motocyklowy</p>
--	--

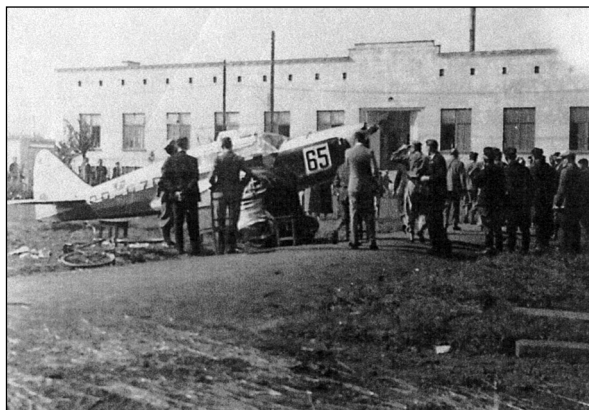
15. Zaproszenie do udziału w X Zawodach Balonów Wolnych w Mościcach o Puchar płk. Aleksandra Wańkowicza w 1938 roku, z okazji piątej rocznicy założenia Mościckiego Klubu Balonowego, zbiory autora



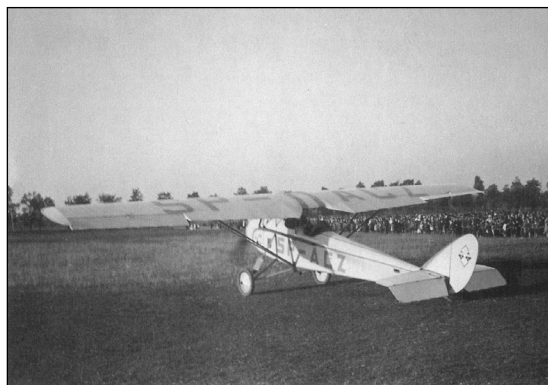
16. Start balonu na lotnisku polowym w Mościcach, zbiory autora



17. Transport balonu, Mościce, lata 30., zbiory autora



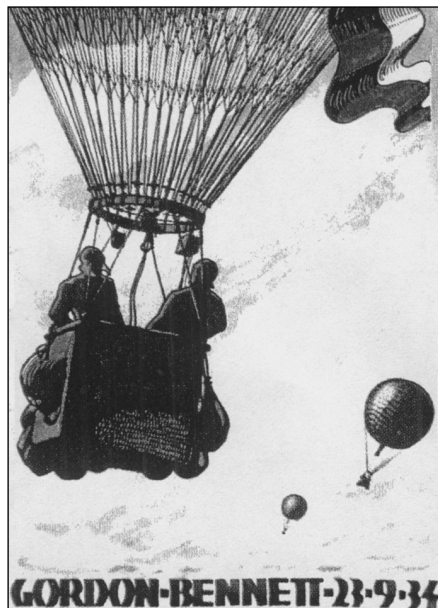
18. Mościce, naprawa samolotu uczestniczącego w zawodach lotniczych Challenge, l. 30., zbiory autora



19. Samoloty turystyczno-sportowe na lotnisku polowym w Mościcach, 1934 rok, zbiory autora



20. Kraków. Samolot szkolny 2. pułku lotniczego, 1930 rok, zbiory autora



21. *Księga Pamiątkowa Aeroklubu RP*, zawody balonowe Gordon-Benetta 23 IX 1934 rok, zbiory autora



22. Modelarze lotniczy w Mościcach, młodzież szkolna, zdjęcie wykonano około 1938 roku, zbiory autora



23. Puchar Gordon-Bennetta w siedzibie Aeroklubu RP, 2007 rok, fot. zbiory autora



24. Puchar Challenge, Warszawa, siedziba Zarządu Aeroklubu RP, 2007 rok, fot. zbiory autora



25. Odznaka wojskowego obserwatora balonowego, lata trzydzieste XX wieku, Polska, zbiory autora



26. Puchar – nagroda za zwycięstwo w lotach balonowych w Mościcach w 1935 roku,
własność prywatna, fot. autora

Abstract

Air sports and air tourism in Małopolska in the 1920s and 1930s

Author connects the problems of air-plane and balloon sports games in the 1920 and 1930 years XX th century and actually in Małopolska (south of Poland) and actually, visuals the signs (materials artefacts), which belongs to that time in those aerodroms, as possible as a tourism and culture attractions not only in regional scale.

Keywords: flying, flying a plane, aerial, flyer, air-plane, flyingman, balloon, balloon games, plane-tour, touring, tourism, to make a tour of, sports plane, plane-games, big-games