Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej
www.aeroklub.poznan.pl

Wanda Modlibowska

1909-2001

Opracowanie
Ludwik Misiek, Radosław Górzeński

Poznań 2007

Zarząd Aeroklubu Poznańskiego oraz autorzy składają serdeczne podziękowania wszystkim osobom, których wspomnienia i cenne rady udzielone podczas opracowania niniejszej monografii pozwoliły na pełniejsze oddanie postaci patronki Aeroklubu Poznańskiego. W szczególności był to Tomasz Ogieniewski, a także: Piotr Bobula, Bernard Buchwald, Tadeusz Chwałczyk, Janina Czaplińska, Włodzimierz Gedymin, Andrzej Glass, Tadeusz Góra, Tadeusz Kostia, Janusz Łukaszewicz, Stanisław Modlibowski, Adam Niżnik, Jadwiga Piłsudska-Jaraczewska, Tomasz Sielicki, Grzegorz Skorupski, Aleksandra Smoczkiewiczowa, Stefania „Barbara" Wojtulanis-Karpińska, Józef Zieleziński, Adam Zientek, Bronisław Żurakowski i wielu innych.

Streszczenie

Wanda Modlibowska urodziła się w 1909r. w Czachorowie, w powiecie gostyńskim.

W roku 1930 wstąpiła do Aeroklubu Poznańskiego, gdzie w 1931r. uzyskała licencję pilota samolotowego. Współuczestniczyła w utworzeniu sekcji szybowcowej. W roku 1933 wyszkoliła się na pierwszym, organizowanym przez sekcję, kursie szybowcowym w Bałczynie, będąc pierwszą pilotką w Aeroklubie Poznańskim z kategorią A. Kategorie B, C i C urzędowe zdobyła jesienią w Bezmiechowej.

W 1934r. ustanowiła swoje dwa pierwsze szybowcowe rekordy Polski, przeszła także przeszkolenie w lotach na holu za samolotem we Lwowie. W roku 1935 wzięła udział w III Krajowych Zawodach Szybowcowych. Uczestniczyła także w V KZS w Inowrocławiu w roku 1937, pierwszych zawodach w Polsce i na świecie rozgrywanych w terenie płaskim, oraz w VI KZS w Masłowie w roku 1938.

13/14 maja 1937r. ustanowiła na szybowcu *Komar bis* kobiecy rekord świata w konkurencji długotrwałości lotem trwającym 24 godz. i 14 min. Był to pierwszy i jedyny przed wojną rekord świata w szybownictwie uzyskany przez Polaka. Był on także rekordem Polski, zarówno w kategorii kobiecej jak i męskiej. Rekordy: krajowy i kobiecy międzynarodowy zostały pobite dopiero pod koniec lat czterdziestych. Nigdy jednak nie został poprawiony ustanowiony przez nią krajowy rekord kobiecy. W roku 1937 uzyskała jeszcze cztery inne rekordy Polski.

Jako pierwsza Polka otrzymała 354. w świecie i 54. w Polsce Srebrną Odznakę Szybowcową FAI, została także dwukrotnie laureatem nagrody Ministra Komunikacji, a w 1939r. odznaczono ją Srebrnym Krzyżem Zasługi.

W 1938r. ustanowiła rekord Polski w odległości przelotu 343 km, gorszy zaledwie o kilka kilometrów od aktualnego kobiecego rekordu świata Hanny Reitsch.

Reprezentowała Aeroklub Poznański w szeregu zawodów samolotowych: Zlocie gwiaździstym do Poznania, VI Krajowym Konkursie Turystycznym w Warszawie w 1936r., III Zlocie do Morza w Gdańsku, VII Krajowych Zawodach Lotniczych w Warszawie w 1937r., VIII Krajowych Zawodach Lotniczych w Warszawie w 1938 r.

W latach 1933-1937 trzykrotnie wybierana była do Zarządu Aeroklubu Poznańskiego.

Posiadała uprawnienia instruktora szybowcowego, brała udział w pierwszym kursie akrobacji szybowcowej w Polsce. Jeszcze przed wojna ukończyła kurs akrobacji samolotowej oraz w lotach bez widoczności. Miała uprawnienia do lądowania w

terenie przygodnym, holowania szybowców za samolotem oraz wykonywania lotów na motoszybowcu.

Pracowała jako instruktor w Fordonie, Bezmiechowej i Ustianowej, prowadząc m.in. pierwszy kurs szybowcowy dla kobiet. Zajmowała wysokie 6. i 4. miejsca w klasyfikacjach premiowanych wyczynów szybowcowych w latach 1937 i 1938.

W kampanii wrześniowej brała udział jako pilot łącznikowy. Po ewakuacji do Francji wróciła do kraju w 1940r., gdzie pracowała w Delegaturze Rządu RP na kraj, początkowo jako kurier, następnie jako kierownik komórki szyfrów i kierownik sekretariatu Delegatury. Brała udział w Powstaniu Warszawskim.

Aresztowana przez NKWD w 1945r. trafiła do Berezówki pod Uralem w ZSRR. Po zwolnieniu w roku 1946 powróciła do pracy w Aeroklubie Poznańskim, gdzie pełniła funkcje instruktora.

W latach 1946-1948 pracowała jako pilot doświadczalny w Instytucie Szybownictwa będąc jednocześnie instruktorem w Aeroklubie Bielsko-Bialskim. Brała udział w pierwszej wyprawie badawczej Instytutu zajmującej się badaniem zjawisk falowych w Aleksandrowicach. W 1948r. uczestniczyła w pierwszych po wojnie VII Krajowych Zawodach Szybowcowych na Żarze.

Negatywnie „zweryfikowana" pod koniec 1948r. została usunięta z Aeroklubu. Do tego czasu wylatała na szybowcach 738 godzin, na samolotach 1123 godziny. Ustanowiła 9 rekordów Polski i jeden międzynarodowy.

Po „weryfikacji" pracowała jako asystent w Zakładzie Chemii UAM. Bezpodstawnie aresztowana za domniemaną próbę nielegalnego przekroczenia granicy została skazana na 18 miesięcy więzienia. Po odbyciu kary pracowała w Urzędzie Patentowym w Warszawie.

W roku 1956 została członkiem Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. W 1969 roku Zarząd Aeroklubu Polskiego nadał Modlibowskiej za wybitną działalność w polskim szybownictwie tytuł i odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

Za działalność niepodległościową została odznaczona m.in.: Warszawskim Krzyżem Powstańczym, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Walecznych Więzień NKWD i PRL.

Zmarła 11 lipca 2001r. w Łężeczkach koło Pniew.

Czachorowo i studia

Rodzina Modlibowskich herbu Dryja osiedliła się w majątku Czachorowo w powiecie gostyńskim w połowie XIX wieku. Tworzyli typową rodzinę ziemiańską o silnych tradycjach patriotycznych. Gospodarstwo liczyło około 600 hektarów powierzchni i nastawione było głównie na hodowlę bydła rasy Shorthorn oraz koni.

Samolot *RWD-4* w Czachorowie, czerwiec 1932r.
W kapeluszu Stanisław Modlibowski

19 listopada 1909 roku w Czachorowie urodziła się Wanda Modlibowska, córka Stanisława i Wandy z domu Podczaska. Wraz z nią przyszła na świat siostra bliźniaczka – Maria.

Modlibowska edukację rozpoczęła w domu rodzinnym. W latach 1923-1924 uczęszczała do szkoły prowadzonej przez Siostry Sercanki Sacré Coeur w Polskiej Wsi koło Pobiedzisk. Ukończyła gimnazjum humanistyczne im. Królowej Jadwigi w Poznaniu uzyskując maturę w roku 1929. Dalszą edukację kontynuowała rozpoczynając studia na Wydziale Chemii Uniwersytetu Poznańskiego. Studia ukończyła w 1937 roku uzyskując tytuł magistra w zakresie chemii nieorganicznej.

Aleksandra Smoczkiewiczowa, koleżanka z tamtego okresu, tak wspomina Modlibowską i studia na Uniwersytecie:

„Pamiętam dobrze jej niewysoką postać, zamaszysty chód i przede wszystkim zawsze szeroki przyjazny uśmiech w kierunku rozmówcy i charakterystyczny ciemny timbre głosu.

Poznałyśmy się na studiach chemicznych na Uniwersytecie Poznańskim. Wanda wraz z koleżanka Haliną Zakrzewską stanowiły nieodłączną parę. Dwa tak różne typy dziewcząt – Halina była wysoka, o ciemnych, bujnych włosach i błyszczących piwnych oczach – łączyło na pewno środowisko, a może i szkoła

Koło Chemików UP, rok akademicki 1929/1930

średnia. Czteroletnie chemiczne studia miały tylko wykłady zaplanowane na odpowiednim roku. Ćwiczenia natomiast, ze względu na określoną liczbę miejsc z każdego przedmiotu można było odrabiać wtedy, gdy jakieś miejsce się zwolniło lub wtedy, gdy wygrało się konkurs. Jeśli uwzględnić, że studenci jeździli na praktyki cukrownicze zwłaszcza to studia trwały co najmniej 5 lat i więcej, to na wyższych latach spotykali się i starsi i młodsi studenci. Wanda i Hala rozpoczęły studia o rok później ode mnie i mej koleżanki Bożeny Radzimskiej, mimo to we czwórkę stanowiłyśmy zgraną paczkę o wspólnych zainteresowaniach i poglądach. Spotykałyśmy się i w laboratoriach i w zespołach towarzyskich, także na zebraniach organizacji studenckich. Nie wiem, kiedy Wanda i Halina zakończyły dyplomem swoje lata akademickie."

Świnica, Zakopane, lato 1932r.

W okresie gimnazjalnym i studenckim Modlibowska czynnie uprawiała narciarstwo, wioślarstwo, wspinaczkę górską. W Tatrach wspinała się m.in. na Świnicę czy Rysy. Brała udział w spływach kajakowych, kursach pływackich i żeglarskich. Uprawiała także turystykę podróżując po Polsce.

Piloci 3. pułku podczas manewrów w Czachorowie, sierpień 1929r.

Na przełomie lat 20-tych i 30-tych w Polsce istniało 6 pułków lotniczych. Jednym z nich był 3. pułk lotniczy stacjonujący w Poznaniu. W sierpniu 1929r. prowadził on ćwiczenia w miejscowości Czachorowo.

Najprawdopodobniej to wydarzenie zadecydowało o późniejszych lotniczych zainteresowaniach Modlibowskiej.

Szkolenie samolotowe

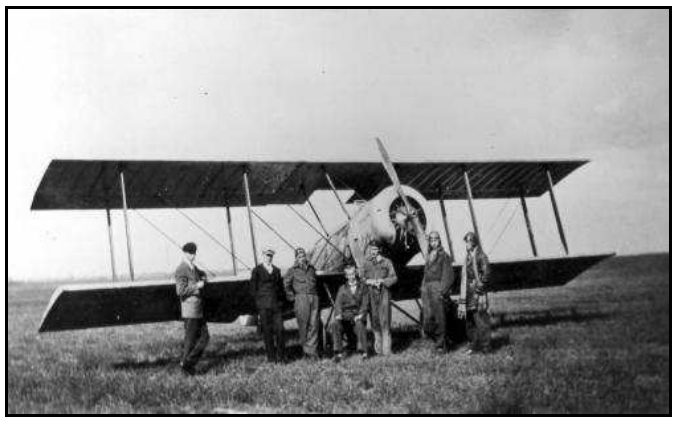
Modlibowska z pilotkami AP przy samolocie *Hanriot H-28*

Równocześnie z rozpoczęciem studiów Modlibowska trafiła do poznańskiego Aeroklubu Akademickiego, którego członkiem została w roku 1930.

W roku 1931 Aeroklub Akademicki w Poznaniu przy współpracy z 3. pułkiem lotniczym zorganizował kurs teoretyczny dla kandydatów na szkolenie samolotowe. Kurs trwający około dwa miesiące rozpoczął się na początku lutego i odbywał się trzy razy w tygodniu w godzinach popołudniowych w salach plutonu obsługi samolotów 3. pułku lotniczego. W zajęciach uczestniczyło 17 kandydatów, 13 z Przysposobienia Wojskowego Lotniczego i 4 kandydatów do szkolenia w klubie za opłaty. Jednym z uczestników kursu była Wanda Modlibowska.

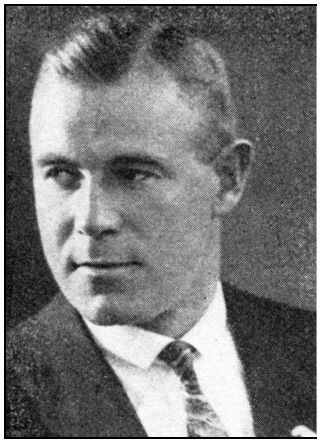
Odznaka 3. pułku lotniczego z Poznania

Na przełomie marca i kwietnia 1931 roku w efekcie połączenia Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu z Wielkopolskim Klubem Lotników powstał Aeroklub Poznański. Aeroklub liczył w tym okresie 61 pilotów, 100-173 członków, w tym 8 kobiet. Dysponował 5 samolotami szkolnymi, 2 turystycznymi, 2 innymi i jednym prywatnym. Oprócz Poznania aerokluby funkcjonowały jeszcze w Warszawie, Lwowie, Krakowie, Wilnie, Katowicach (Śląski), Lublinie, Łodzi, Gdańsku i Białej Podlaskiej (PWS). Aeroklub Poznański plasował się w pierwszej czwórce w zakresie ilości posiadanych samolotów, wylatanych godzin oraz ilości członków.

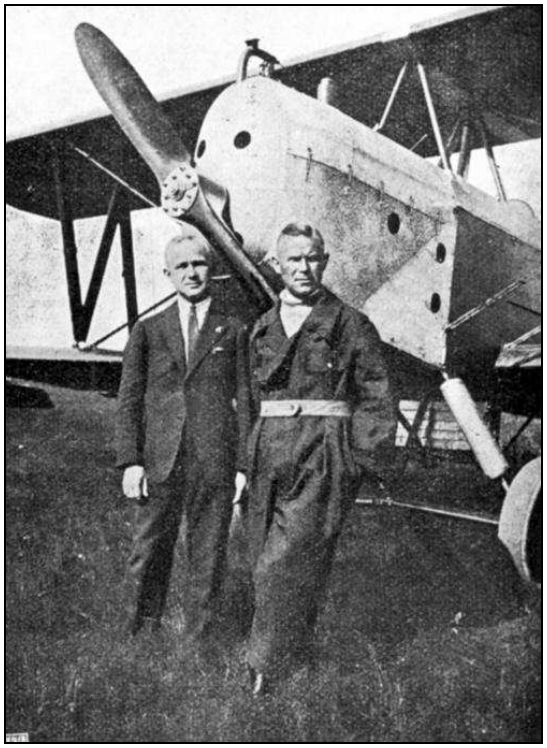


Samolot *Hanriot H-28*

W miesiącach maj-czerwiec 1931 roku Modlibowska przeszła szkolenie praktyczne na samolocie *Hanriot H-28*[1] o znakach SP-AEN. Loty szkolne prowadzono zwykle od godzin popołudniowych do wieczora na lotnisku Ławica. Wiosną latano codziennie bez względu na pogodę, jesienią dwa razy w tygodniu. W grudniu i styczniu loty zawieszano.



Edmund Hołodyński



Szef biura konstrukcyjnego fabryki *Samolot* inż.pil.Ryszard Bartel (z lewej) i pil. oblatywacz Edmund Hołodyński po oblataniu samolotu *BM-5* (rok 1929)

Pierwszym instruktorem Modlibowskiej był Edmund Hołodyński[2], pilot oblatywacz poznańskiej fabryki „Samolot", współzałożyciel Związku Lotników Polskich, wiceprezes Wielkopolskiego Klubu Lotników, kierownik sekcji szkolnej i treningowej Aeroklubu Poznańskiego. Modlibowska wielkim szacunkiem i estymą darzyła swych instruktorów, z wielką wdzięcznością wspominała zwłaszcza pierwszego – Edmunda Hołodyńskiego. Swym postępowaniem zawsze chciała spłacić długi, jaki zaciągnęła –

[1] **Hanriot H-28** Samolot produkowany w wytwórni „Samolot" na licencji francuskiej w latach 1925-1928. Dwumiejscowy samolot szkolny początkowo zwany HD-14 oblatano w roku 1923. Samolot wyposażony był w silnik Le Rhone C o mocy 80 KM. W Polsce zbudowano ok. 219 szt.

rozpiętość: 10.4m	ciężar własny: 530 kg	prędkość maks.: 115 km/h
długość: 7.25m	ciężar użyteczny: 250 kg	wznoszenie: 2.5 m/s
wysokość: 2.95m	ciężar całkowity: 780 kg	pułap: 3200 m
powierzchnia nośna: 34,9m^2		zasięg: 350 km

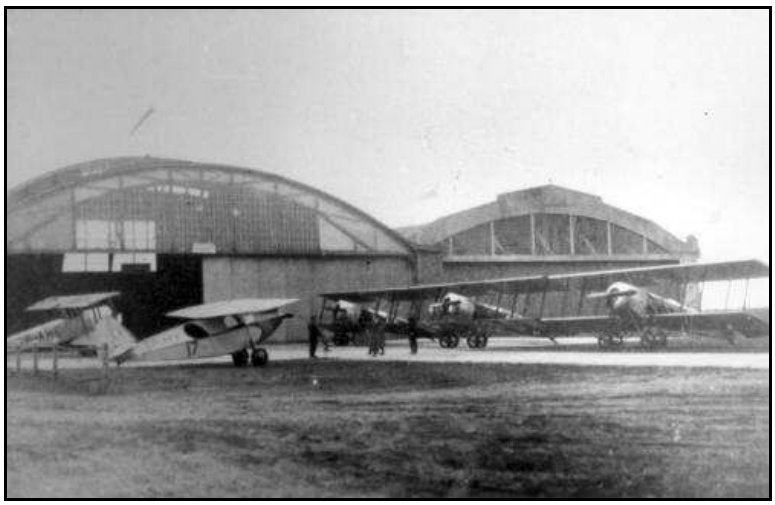
[2] **Edmund Hołodyński** – współorganizator Związku Lotników Polskich w Poznaniu, pilot oblatywacz Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów *Samolot*. W latach 1925-1930 dokonał oblotów m.in.: pierwszego samolotu wyprodukowanego w wytwórni *Hanriota HD-14* na licencji francuskiej, pierwszego polskiego samolotu skonstruowanego przez polską wytwórnię lotniczą – *Sp-I*, pierwszego polskiego samolotu szkolnego – *Bartel BM-2*, pierwszego polskiego samolotu produkowanego seryjnie – *Bartel BM-4* a także m.in. samolotów *Bartel BM-5* i *BM-6*, *MN-2*, *MN-5* i *O-2* Offierskiego. V-ce prezes i przewodniczący Sądu Honorowego Wielkopolskiego Klubu Lotników. Ostatni redaktor i wydawca ukazującego się w latach 1924-1931 w Poznaniu czasopisma „Lotnik" („Sport motorowy"). Jeden z instruktorów poznańskiej szkoły pilotów cywilnych powstałej w marcu 1926 roku z inicjatywy Związku Lotników Polskich. W roku 1931 na pierwszym Walnym Zgromadzeniu członków Aeroklubu Poznańskiego został wybrany do Zarządu, powierzono mu także kierownictwo sekcji szkolnej oraz treningowej aeroklubu. W tym samym roku brał udział w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych w Warszawie zajmując 9 miejsce. Był jednym z najaktywniejszych pilotów cywilnych w roku 1931, zajmując 6 miejsce z 89 godzinami nalotu. W roku 1932 wszedł do Zarządu A.A.P. jako kierownik sekcji treningowej i kierownik sekcji szkolnej.

szkoląc później innych w lataniu. Odebranie jej prawa do latania po wojnie oznaczało dla niej przede wszystkim brak możliwości spełniania się jako instruktor-wychowawca.

Szkolenie dla osób spoza Lotniczego Przysposobienia Wojskowego było płatne, Aeroklub pobierał opłatę w wysokości 2000 zł. Wysokość składki dla członków zwyczajnych wynosiła wówczas 5 zł/m-c.

Modlibowska tak wspomina pierwsze lata spędzone na lotnisku: *"Żeby się wyszkolić w pilotażu motorowym, żeby trenować w aeroklubie, trzeba było dysponować okrągłą sumką, no i ciężko harować w cukrowni Gostyń."* W klubie nie stosowano wobec niej taryfy ulgowej: *"... na początku przeszłam twardą szkołę, płacąc za naukę jak za zboże i pucując z rycyny zapaprane podbrzusza wysłużonych Hanriotów."*

Sekcja szybowcowa



Samoloty *Hanriot H-28*, *RWD-4* i *Albatros B-2* przed hangarami Aeroklubu Poznańskiego na Ławicy

10 listopada 1932 roku powstała sekcja szybowcowa Aeroklubu Poznańskiego. Stosowna notatka ukazała się w grudniowym numerze *Skrzydlatej Polski* z roku 1932:

„Pierwsza w Polsce sekcja szybowcowa pań.

Dnia 10 listopada powstała w Poznaniu przy Aeroklubie Poznańskim Sekcja Szybowcowa Pań, mająca na celu szkolenie członkiń do kategorji A i B, ułatwianie dalszego szkolenia w ośrodkach szybowcowych i propagandę lotnictwa silnikowego i bezsilnikowego. Członkinie odbędą na razie kurs przygotowawczy teoretyczny, organizowany przez A.P., a właściwe szkolenie rozpocznie się z wiosną. Okres zimowy przeznaczono na zebranie potrzebnych funduszy na własny szybowiec, który wykona się w warsztatach Aeroklubu Poznańskiego, gdzie członkinie już dzisiaj zapoznają się z budową szybowców.

Sekcja liczy obecnie 30 członkiń. Zarząd wybrany na zebraniu konstytucyjnem przedstawia się następująco: prezeska p. Modlibowska, wiceprezeska p. M. Hrynakowska, sekretarka p. K. Ganowiczówna i skarbniczka p. A. Korytowska."

Cywilny port lotniczy Poznań Ławica

Równolegle przy poznańskim Kolejowym Przysposobieniu Wojskowym powstała sekcja szybowcowa pod technicznym nadzorem Aeroklubu Poznańskiego. Sekcja rozpoczęła budowę 2 szybowców *CWJ-1* dla Aeroklubu Poznańskiego. Na przełomie roku 1932 i 1933 wykonano w sumie cztery szybowce *CWJ* i dwa typu *Czajka*. Koszt wykonania szybowca *CWJ* lub szkolnej *Czajki* wynosił około 2000-3000 zł.

Program początkowego kursu teoretycznego zatwierdzony przez Polski Komitet Szybowcowy zawierał wówczas następujące przedmioty w łącznym wymiarze 22 godzin: wiadomości ogólne o szybownictwie, mechanikę lotu, tereny szybowcowe dla różnych lotów, wiadomości meteorologiczne, technikę startów szybowcowych, lotu i lądowania, wiadomości o budowie, konserwacji, remoncie i obsłudze szybowców, instrumenty pokładowe i pomiarowe.

Szkolenie szybowcowe

W czerwcu 1933 roku sekcja szybowcowa Aeroklubu Poznańskiego zorganizowała pierwszy kurs szybowcowy.

Modlibowska z dowódcą 3. pułku lotniczego płk. Władysławem Kalkusem, 1932r.

Przeprowadzono go na wzgórzu Bałczyna (284 m npm, o różnicy poziomów około 40 m, ze spadkiem około 15-30°) położonym przy drodze Ostrów Wielkopolski – Kępno w okolicy Ostrzeszowa, wykorzystując wypożyczone od LOPP dwa szybowce *CWJ* i jeden *Wrona* oraz dostarczoną przez dowództwo 3. pułku lotniczego w Poznaniu bazę namiotową. W kursie uczestniczyło 15 uczniów, w tym trzy kobiety: Wanda Modlibowska, Ewa Korczyńska i Maria Hrynakowska.

Kierownikiem kursu był instruktor Franciszek Baranowski. Kategorię C uzyskał on w czasie pobytu w Bezmiechowej wiosną 1932. Warto dodać, iż wraz z Baranowskim w kursie uczestniczyli tak znani później piloci jak Ryszard Dyrgałła i Piotr Mynarski.

Drugim instruktorem na kursie był Henryk Grzęda z Ostrowa. Instruktorami przy kursach do kategorii A i B mogli w owych czasach być piloci żaglowi kategorii C posiadający upoważnienie do szkolenia wydane przez A.R.P., a zatwierdzone przez Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Wanda Modlibowska w szybowcu *CWJ*, 1933r.

Można podejrzewać, iż organizatorzy kursu prowadząc szkolenie w Bałczynie uwzględnili uwagi podane w numerze *Skrzydlatej Polski* z maja 1932 roku:

„Najmniejszą jednostką wyszkoleniową jest drużyna szybowcowa. Składa się ona z:

a) instruktora,

b) 1 szybowca szkolnego,

c) 1 kompletu części zapasowych,

d) 1 zestawu narzędzi,
e) 1 liny gumowej (amortyzatora)
f) 12 uczniów [...]

Nie należy zapominać o tem, że do wyciągania szybowca na miejsce startu przy szkoleniu terenowem jest pożądany, celem przyspieszenia tempa szkolenia, 1 koń, którego wynajem też obciąża koszty szkolenia. W braku konia szybowiec transportować musi obsługa, czyli część szkolących się."

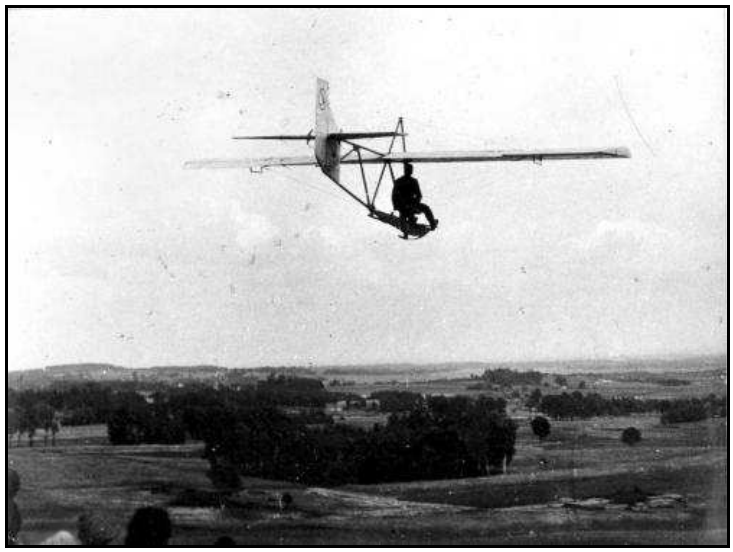
W grudniowym numerze *Skrzydlatej Polski* z roku 1933 Maria Hrynakowska wspominała przebieg szkolenia:

„Szybownictwo w Aeroklubie Poznańskim

Góra Bałczyna pod Ostrzeszowem – to najwyższy punkt równiny Wielkopolskiej.

Na nią też skierował Aeroklub Poznański pierwszą swą wyprawę szybowcową. I chociaż, jak się później okazało, szybowisko to nie odpowiadało wszystkim wymaganym warunkom (można było wyciągnąć tylko kat. A), i w rzędzie Bezmiechowej i Polichna stanąć nigdy nie miało, to jednak dało nam tyle miłych chwil, że trudno o nich nie wspomnieć.

Na nasze, jak i na każde inne szybowisko utartym trybem jechało się z dworca powózką. Doniosłe było jej znaczenie – miała „wytrzęść" wszelkie naleciałości cywilizacji miejskiej, oraz zahartować w sztuce cierpliwości, tak bardzo potrzebnej na starcie. Malowniczo, u stóp Bałczyny położony był obóz, w pośrodku małego lasku, otoczonego z 3 stron żytem a z 4-tej łączką. Cudowne miejsce na wypoczynek wakacyjny – daleko od dusznego miasta. Przyjechało się jednak nie na próżnowanie; to też już o 3-ej rano budziła nas sakramentalna pobudka naszego PIM'a z Bożej łaski, K.Olszewskiego.



Szybowiec *CWJ* nad wzgórzem Bałczyna

Pobudka, pobudka – wstawać!

O – panie trzymały sztamę, jeśli chodzi o wstanie w tempie; zwłaszcza nasza pilotka motorowa Wanda Modlibowska. Za to przywilej odwrócenia się na drugi bok i końcowego wstania wyłącznie zarezerwowała sobie „nasza najdroższa teściowa", ale na to nawet sama prezeska motorowa z respektem przez palce patrzała.

„Na start – na start!" rozlegało się następnie w obozie i jeszcze nie przebrzmiały słowa najbardziej radośnie słyszane przez cały czas wyprawy, a biała i 2 srebrne CWJ-ki wychylały się z namiotów, by wysiłkiem kilkudziesięciu rąk wolno podsuwać się pod górę, a łagodnym ruchem ślizgowym opadać wdół.

Naciągaj – biegiem – puść!!

W.Modlibowska, E.Korczyńska i E.Korytowska w Bałczynie w 1933r.

Wąski, na szerokość skrzydeł szybowca wycięty pas żyta, krótkie a silne szarpnięcie, ostry pęd powietrza i już się jest nad ziemią. To są tylko drobne sekundy ślizgu, a jednak trzeba samemu doświadczyć, by zrozumieć rozkosz latania."

Jak zawsze – „żytko na prawo!" – śmieją się na starcie.

Warunkiem lotu jest utrzymanie kierunku i lądowanie na prostej, wyciętej w zbożu drodze. W praktyce jednak lądowało się częściej w sąsiednim życie a nawet hen na prawo na łączce, lub wprost na młode kartofle. Instruktor, p. Baranowski, twierdził, że tu decydującą rolę odgrywa apetyt ucznia; co sam również dobrze wykorzystał, lądując – nie przypadkiem – ku przerażeniu gospodyni, kilka metrów od kuchni i twierdząc, że bardzo spieszyło mu się na śniadanie. A w ogóle apetytów na wyprawie nie brakło. Tak, że powstało powiedzonko Sobczaka „zjedzenia" a nie podłamania płozy.

Latało się wczesnemi rankami i wieczorami – za to dzień był pracowicie wykorzystany na reperacje. Bo też każde lądowanie trawersem lub zbyt ochocze pikowanie kosztowało roboty. Z początku reperowaliśmy to sami, później Sekcja Szybowcowa K. P. W. przysłała nam z Poznania członków na przeszkolenie. Jako fachowcom szło im to znacznie składniej – mogliśmy więcej latać.

1-go lipca odbyło się uroczyste poświecenie szybowiska oraz wręczenie dyplomów kat. A. W pierwszych dwóch tygodniach niewielu zdążyło uzyskać upragnione 30 sekund lotu z powodu złych wiatrów.

Tak szybko minęły te 2 tygodnie, tak jakoś spłynęły pędem sekundowych lotów i jeszcze jedna paczka zżytych szybowników rozproszyła się po świecie."

Poświęcenie sprzętu. W głębi wzgórze Bałczyna

1 lipca 1933 roku odbyło się uroczyste poświęcenie szybowiska Bałczyna oraz wręczenie dyplomów pilota szybow-

cowego kategorii A[3]. Pierwszymi pilotami, którzy ukończyli szkolenie byli: Wanda Modlibowska, Witold Głowacki i Stanisław Sobczak.

Modlibowska była zatem jednym z pierwszych pilotów wyszkolonych podstawowo w Aeroklubie Poznańskim, jednocześnie pierwszą kobietą w historii Aeroklubu, która zdobyła kat. A.

Klimat ówczesnych obozów szybowcowych oddaje artykuł zamieszczony w *Kurierze Poznańskim* w lipcu 1933 roku.

Pierwsza w Wielkopolsce wyprawa szybowcowa

(Od własnego korespondenta „Kurjera Poznańskiego").

"Pierwsza w Wielkopolsce wyprawa szybowcowa
(Od własnego korespondenta „Kurjera Poznańskiego") Ostrzeszów, 2 lipca.

Trzy kilometry od Ostrzeszowa nad szosą Ostrzeszów-Kępno wznosi się wysoka góra „Bałczyna", gdzie od połowy czerwca rb. Aeroklub Poznański zorganizował kursy szybowcowe. Drugiego lipca Aeroklub zaprosił władze i społeczeństwo na pierwsze w Wielkopolsce „Święto Szybowcowe" z okazji ukończenia I wyprawy.

Wszystkimi drogami zdążają ku Bałczynie tłumy publiczności, zwiezione specjalnym pociągiem z Poznania; liczne samochody, autobusy, powózki i szereg pieszych wycieczkowiczów snują się wśród pól falujących zbóż ku górującej nad całą okolicą Bałczynie. Samochód podwozi nas tuż pod szczyt, gdzie w maleńkim lasku rozstawione namioty płócienne składają się na obozowisko kursu. Pięć szybowców stoi rzędem wokoło placu przed namiotami.

Za placem w specjalnym namiocie wznosi się ołtarz, gdzie za chwilę proboszcz ostrzeszowski ks. Kucharski rozpoczyna mszę św. na intencję wypraw. Po mszy św. wygłosił Franciszkanin ks. Norbert płomienne kazanie, mówiąc o miłości ojczyzny i jej obrońcach, wśród których ofiarni lotnicy zajmują jedno z pierwszych miejsc, poczem dokonał poświęcenia szybowców.

---

[3] **Kategorie FAI pilota szybowcowego:**

A **-** opanowanie lotu ślizgowego w linii prostej z utrzymaniem kierunku i prawidłowym lądowaniem w obranym miejscu; lot winien trwać minimum 30 sek.; w praktyce do kategorii A należało wykonać 30-50 lotów

B **–** opanowanie techniki wykonywania zakrętów o 90° i 180°, przy czym lot (w kształcie litery S) nie powinien trwać krócej niż 1 min.; w praktyce do kategorii B należało wykonać 30 lotów

C - można było uzyskać w terenach górzystych po wykonaniu lotu trwającego co najmniej 5 min.; C urzędowa w Polsce – wykonanie 5 lotów żaglowych w ogólnym czasie 30 min., w tym jeden lot minimum 15 min, najkrótszy z lotów musiał trwać co najmniej 2 minuty powyżej lub na wysokości miejsca startu.

D **-** po spełnieniu warunków:
- lot trwający nie krócej niż 5 godz.
- osiągnięcie wysokości 1000 m ponad miejsce startu lub poziom odczepienia się od samolotu
- przelotu ponad 50 km, mierząc w linii prostej odległość między miejscem startu i lądowania

W zastępstwie prezesa Aeroklubu p. Rucińskiego, prezesa Poznańskiej Dyrekcji Kolejowej, wręczył kierownik sekcji szybowcowej p. kpt. Iżycki dyplomy wszystkim, którzy ukończyli kurs. Dyplomy takie wśród oklasków zebranej tłumnie publiczności otrzymali: p. Wanda Modlibowska, Stanisław Sobczak i Witold Głowacki. – Reszta kursistów w liczbie 10, że ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne nie zdążyła uzyskać wymaganych punktów.

Wręczenie dyplomów pilota szybowcowego stoją od lewej: Witold Głowacki, Wanda Modlibowska, Stanisław Sobczak. Stoją w środku: kpt. Kropiński Szef PW w AP i ks. Norbert Uriasz kapelan AP

Korzystając z krótkiej przerwy, potrzebnej na przygotowanie lotów, korespondent Wasz zbliża się do dyplomowanych kursistów i z rozmowy dowiaduje się od uradowanych pilotów, że wyprawa, którą ukończyli, to pasmo dni szczęśliwych i niezapomnianych, dające maksimum zadowolenia sportowego. Z zachwytem odnoszą się kursiści do instruktora i kierownika wyprawy i obozu p. por. rez. Baranowskiego. Ale oto zaczynają się loty.

Wanda Modlibowska odbiera dyplom pilota szybowcowego kat. A

Jako pierwsza zasiada na siodełku szybowca p. Modlibowska, aby zademonstrować lot szybowcowy. Napięte przez kolegów liny gumowe wyprężają zakotwiczony szybowiec, który w oka mgnieniu wystrzela po pochyłości zbocza, unosi się w powietrzu, poczem łagodnym lotem ślizgowym opada kilkaset metrów dalej u stóp Bałczyny. Jeszcze szereg dalszych zlotów śledzi z zainteresowaniem publiczność, darząc piękne wyczyny hucznemi oklaskami.

W rozmowie z p. Modlibowską dowiadujemy się, że jest już pilotką samolotu silnikowego, lecz sport szybowcowy bez porównania więcej daje jej emocji i bardziej zaspokaja ambicje sportowe, aniżeli samolot silnikowy.

E.Korytowska, E.Korczyńska, W.Modlibowska oraz M.Hrynakowska z kpt. Iżyckim w Bałczynie, 1933r.

Jeszcze krótki wywiad z kpt. Iżyckim, który informuje nas o powstaniu sekcji szybowcowej przy Aeroklubie Poznańskim, o jej celach i zadaniach. Ruch szybowcowy – mówi p. kapitan – od dawna interesuje żywo sfery lotnicze, jako najbardziej celowy sposób przygotowania lotniczego. To też Aeroklub dąży do rozszerzenia akcji szybowcowej na teren całej Wielkopolski i pragnie, aby we wszystkich większych ośrodkach stworzyć ruch ten w postaci kół szybowcowych. Szybowisko Bałczyna – to początek akcji, która ma przygotować pionierów i instruktorów dla poszczególnych kół. 28 miejsc w Wielkopolsce i na Pomorzu zbadaliśmy od stycznia, nim okazało się, że góra Bałczyna doskonale się do tego nadaje; musieliśmy postarać się o szybowce drogą jak najtańszą (szybowiec kosztuje do 3 000 zł.) I tu znaleźliśmy duże zrozumienie i zainteresowanie wśród władz i społeczeństwa. Wielką pomoc w zrealizowaniu naszych zamiarów przyniosło nam Kolejowe Przysposobienie Wojskowe. Szybowce buduje się dla nas w warsztatach kolejowych, poza służbą. Pracownicy kolejowi okazują tu dużo ofiarności, dostarczając nam aparatów pierwszorzędnych, za co nasza szczupła kasa po nosi tylko koszty materiałów. To też w tych warunkach możemy urządzić jeszcze 3 do 4 wypraw 2- wzgl. 3-tygodniowych.

Rozmowę naszą przerywa zaproszenie na obiad, którym podejmują nas kursiści przy dźwiękach orkiestry kolejowej z Ostrowa."

W dalszej części kursu kategorię A uzyskali także między innymi Ewa Korczyńska, Jan Czarnecki, Bolesław Kowalski, Marian Skalski, Zdzisław Randor Oczynski i Marcin Machowiak.

Wanda Modlibowska w czasie szkolenia w Bałczynie

Uczestnicy pierwszego kursu pilotów szybowcowych; siedzą od lewej: Marcin Machowiak, Bolesław Kowalski, Witold Głowacki, Wanda Modlibowska, instruktor Baranowski, Stanisław Sobczak, Jan Czarnecki

Kolejny kurs odbył się w Bałczynie w sierpniu 1933 roku. Bałczyna koło Ostrzeszowa figurowała w spisie polskich szybowisk i lotnisk służących szybownictwu zarejestrowanych w Ministerstwie Komunikacji jako szybowisko z prawem szkolenia do kategorii A i B. Szkoła działała do roku 1937. W Wielkopolsce wykorzystywano również szkoły w Mosinie i Rzadkowie. Prowadzono także szkolenie przy wykorzystaniu 80 metrowej linki konopnej na holu za samochodem na płaskim lotnisku Ławica w Poznaniu. Piloci poznańscy latali także w szkole w Fordonie.

Bezmiechowa

W roku 1934 większość szybowisk szkoliła tylko do kategorii A i B, tylko Bezmiechowa, Pińczów oraz Kulików a także wojskowy ośrodek w Ustianowej uprawnione były do prowadzenia szkoleń do kategorii C. Na początku lat trzydziestych wyczynowe latanie szybowcowe nierozerwalnie związane było zatem z ośrodkami górskimi. Starty odbywały się z wykorzystaniem lin gumowych w terenie górskim, choć sukcesywnie wprowadzano już wówczas także loty *wleczone* za samolotem oraz starty za wyciągarką. Również dłuższe loty możliwe były jedynie przy wykorzystaniu wznoszeń zboczowych, dopiero bowiem poznawano zjawiska termiki nizinnej. Jedynie na południu Polski uzyskać można było zatem wówczas najwyższe kategorie C i D.

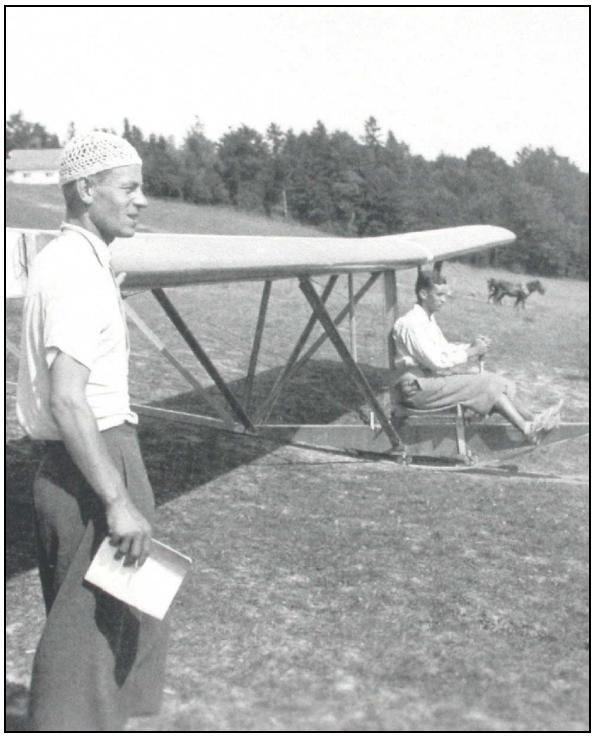
Mapa szybowisk w Polsce w roku 1939

Dlatego też dalsze latanie szybowcowe Wandy Modlibowskiej w znacznej mierze związane było ze Szkołą Szybowcową Aeroklubu Lwowskiego w Bezmiechowej. Pomimo częstych odwiedzin w Bezmiechowej Modlibowska pozostała jednak aktywnym pilotem Aeroklubu Poznańskiego, reprezentując go na zawodach samolotowych i zasiadając w Zarządzie Aeroklubu.

W okresie od 18 września do 8 października 1933 roku Wanda Modlibowska wraz z 15 innymi pilotami wzięła udział w szkolno-treningowym kursie szybowcowym w Bezmiechowej. Instruktorami prowadzącymi byli Franciszek Kotowski i Piotr Mynarski.

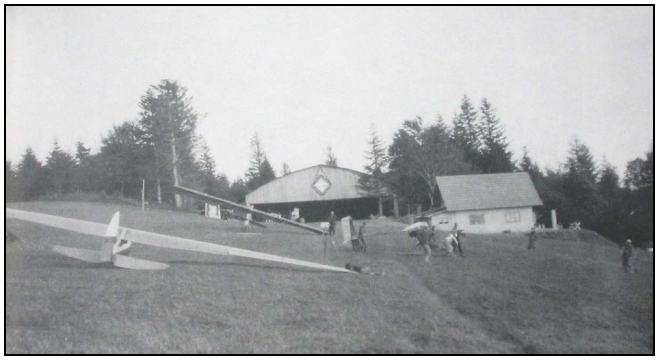
Hangar i budynek Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej

W czasie tego kursu Modlibowska uzyskała kategorie B, C i C urzędową. Z osób reprezentujących Aeroklub Poznański kategorię C urzędową otrzymał również Stanisław Sobczak, a Jan Czarnecki, Mieczysław Paul i Bolesław Kowalski zdobyli kategorię C sportową. Kategorię C urzędową uzyskał także Teofil Galusik reprezentujący sekcję szybowcowa przy K.P.W. Aeroklub Poznański. Czarnecki, Kowalski i Paul swe C urzędowe uzyskali rok później w czasie trwających od 7 maja do 25 czerwca kursów przeprowadzonych w Bezmiechowej.



Instr. Piotr Mynarski prowadzący szkolenie na szybowcu *Wrona* w Bezmiechowej

Koszt udziału w kursie wynosił wówczas 100 zł, w co wliczone było już ubezpieczenie w wysokości 3000 zł w razie śmierci lub 6000 zł w razie trwałego kalectwa. Nocleg z całodziennym wyżywieniem kosztował 3.50 zł za dobę.



Szybowiec SG-28 przed hangarem Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej

Oprócz własnej pościeli Aeroklub Lwowski zalecał kursantom zabranie ze sobą odzieży sportowej, ciepłych ubrań umożliwiających dłuższe loty oraz przebywanie na startach przy silniejszych wiatrach a także ubrań pozwalających na pracę na szybowisku (błoto) i w warsztacie.

Wanda Modlibowska z Ewą Korczyńską

Na terenie szkoły zapewniona była bezpłatna opieka lekarska, czynna była też kantyna. Do Bezmiechowej w owych czasach dojeżdżało się koleją do stacji Lesko – Łukawica (linia Stróże – Stryj), a stamtąd końmi 6 km na szybowisko. Dla osób przybywających koleją Aeroklub Lwowski wysyłał na żądanie furmanki za 4 zł.

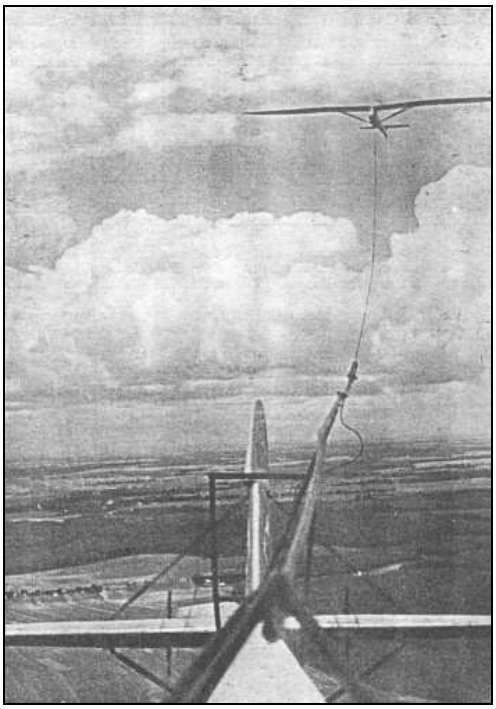
Jednym z atutów Bezmiechowej było usytuowanie w otoczeniu dzikiej przyrody Gór Słonnych. Sportem łączącym wszystkich szybowników zimą było oczywiście narciarstwo.

Pierwsze rekordy i loty holowane

W roku 1934 Modlibowska znów odwiedziła Bezmiechową. Tym razem, choć od rozpoczęcia przez nią latania na szybowcach minął dopiero rok, udało jej się ustanowić dwa rekordy Polski.

Start *CW-IV* z lin gumowych

19 czerwca 1934 roku uzyskała na szybowcu *Komar* SP-090 kobiecy rekord długotrwałości lotu przebywając w powietrzu 5 godz. 57 min. Tym lotem poprawiła kobiecy rekord lotu terenowego w Bezmiechowej Marii Younga oraz polski rekord kobiecy Danuty Sikorzanki. Tego samego dnia Piotr Mynarski z pasażerem Alfredem Zalińskim ustanowił rekord Polski w kategorii długotrwałości lotów szybowców dwumiejscowych czasem 4 godz. 33 min na szybowcu *CW-IV*.



CW-5 bis na holu

W dniach od 25 czerwca do 14 lipca 1934 roku Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Lwowskiego w Bezmiechowej zorganizowała na lotnisku lwowskim w Skniłowie kurs lotów holowanych za samolotem, zwanych wówczas *wleczonymi*. Kierownikiem szkolenia był Bolesław Łopatniuk. Celem kursu oprócz praktyki w locie holowanym za samolotem było także pogłębienie techniki pilotażu: krótkie lądowania, wiraże na holu, ślizgi, spirale, a także zniżanie w zespole 1.5-2.5 m/s. Szkolenie prowadzono na szybowcach *ITS-II*, *Komar*, *SG-28* za samolotami *Hanriot* i *RWD-8*. W kursie brało udział 13 pilotów, w tym dwie kobiety: Jadwiga Maćkowska z Torunia i Wanda Modlibowska.

Szybowce holowano na lince długości 100 metrów, na przelotach wykorzystywano linkę o długości 120 metrów, a w przypadku startu z pola krótszą linkę z amortyzatorem. Trenowano przeloty w

Piloci i konstruktor Andrzej Kocjan przy szybowcu *Komar* SP-090. Przy skrzydle W.Modlibowska

cięższych warunkach do Gródka Jagiellońskiego oraz kierowanie samolotem przez szybownika. W czasie kursu często zdarzały się samowyczepy. Średnio na pilota przypadło 5 godzin lotu: 3 godziny na holu i 2 godziny lotu swobodnego.

Równolegle z kursem pilotażu organizowano wyższe kursy teoretyczne. Wykłady prowadzili dr Adam Kochański, Franciszek Kotowski, Rudolf Matz i Adam Nowotny.

Zachowanie zespołu przy wysokim wyjściu szybowca ponad samolot holujący dla różnego umiejscowienia zaczepu w samolocie

Wanda Modlibowska w Lesku

Wartym odnotowania jest fakt częstego wykorzystywania odmiennego od dzisiejszego sposobu umocowania zaczepu na samolocie. Zbliżenie zaczepu do środka ciężkości zmniejszało moment wywoływany wysoką pozycją szybowca na holu, powodowało jednak także duży opór przy starcie wywołany dociskaniem płozy ogonowej samolotu do ziemi.

4 października Maria Younga poprawiła rekord długotrwałości Modlibowskiej wykonując na szybowcu *SG-21 Lwów* lot w czasie 6 godz. 13 min. Na odpowiedź nie trzeba było długo czekać. 5 października Modlibowska wykonała na szybowcu *CW-5bis/34* lot trwający 9 godz. 30 min. Tego samego dnia Piotr Mynarski z pasażerem Zbigniewem Mikulskim ustanowił rekord Polski w kategorii długotrwałości lotów szybowców dwumiejscowych czasem 9 godz. 7 min na szybowcu *CW-IV*.

Latając w Bezmiechowej Modlibowska rywalizowała o tytuł *pierwszej damy polskiego szybownictwa* z Marią Younga z Aeroklubu Lwowskiego, pierwszą w Polsce kobietą - instruktorem szybowcowym, autorką kilku rekordów szybowcowych uzyskanych we wczesnych latach trzydziestych.

Wanda Modlibowska oraz legendarny instruktor, pionier szybownictwa w Polsce, odkrywca Bezmiechowej - Szczepan Grzeszczyk i pierwsza w Polsce kobieta – instruktor Maria Younga przy szybowcu *CW-II bis* SP-025

"Maria Younga, Wanda Modlibowska i Jadwiga Piłsudska „ostro latały", czego dowodem było dawanie im na przeloty coraz nowszych i doskonalszych szybowców. Te trzy kobiece asy miały ogromny talent i czuły latanie. Stąd też były bardzo popularne – częste reportaże w prasie – i dziś należy podkreślić, iż zaliczały się do elity polskich pilotów szybowcowych" - to wspomnienie pilotki szybowcowej z Bezmiechowej Ireny Steinbock-Horbaczewskiej. Wymieniona powyżej Jadwiga Piłsudska-Jaraczewska podkreśla, iż sama ogromnie ceniła sobie Wandę Modlibowską.

Do połowy roku 1934 Modlibowska była jedną z trzech kobiet w Polsce posiadającą C urzędowe – obok Marii Younga i Jadwigi Maćkowskiej. Dopiero pod koniec roku 1934 liczba kobiecych kategorii Cu zwiększyła się do 7.

20 września 1934 roku w Bezmiechowej rozpoczęto regularne przeprowadzenie lotów nocnych. Słynęli z nich, wykonujący je jako jedni z pierwszych, Tadeusz Góra i Wanda Modlibowska. W okresie od września do października w ramach kursu lotów nocnych 10 pilotów wykonało 55 lotów. Razem wylatano 38 godzin i 26 minut, w tym wiele lotów przekroczyło 2 godziny. Było to pierwsze metodyczne szkolenie w nocnych lotach szybowcowych na świecie.

Pogawędka pilotów. Pierwsza z prawej - Wanda Modlibowska; naprzeciw niej - Adam Dziurzyński

W Zarządzie Aeroklubu Poznańskiego

Modlibowska nadal czynnie udzielała się w Aeroklubie Poznańskim.

Pracowała dla klubu jako instruktor społeczny i zasiadała w Zarządzie Aeroklubu, do którego wybierana była trzykrotnie na Walnych Zebraniach Aeroklubu Poznańskiego w dniach 25 listopada 1933 roku, 7 grudnia 1934 roku oraz 16 stycznia 1937 roku, kiedy to powierzono jej pełnienie funkcji zastępcy skarbnika.

Pilot myśliwski 3 pułku lotniczego w Poznaniu, kawaler Orderu Virtuti Militari, Włodzimierz Gedymin, tak wspomina Wandę Modlibowską z tego okresu: *„była normalną, miłą osobą, znaną pilotką instruktorem z dużym dorobkiem"*.

Modlibowska z pilotami Aeroklubu Poznańskiego na lotnisku Ławica w 1936r.

W roku 1934 Aeroklub Poznański posiadał 85 członków, 56 pilotów samolotowych i 9 pilotów szybowcowych kategorii C. Wykonywano loty na 17 samolotach klubowych, w tym 10 *Hanriot'ach*, i jednym prywatnym.

Modlibowska (w głębi) w trakcie uroczystości otwarcia szkoły szybowcowej w Perkiewiczówce pod Mosiną w 1934 roku

III Krajowe Zawody Szybowcowe

Szkolenie szybowcowe w Fordonie, lipiec 1935r.

W roku 1935 Modlibowska kierowała szkoleniem szybowcowym (do kategorii A i B) w Wielkopolskiej Szkole Szybowcowej w Fordonie położonej nad Wisłą niedaleko ujścia Brdy i prowadzonej przez Okręg Woj. LOPP w Poznaniu.

Rola szkoły w Fordonie pod Bydgoszczą była znacząca. W roku 1934 funkcjonowało w Polsce tylko 10 szkół szybowcowych. Oprócz Bezmiechowej były to Pińczów, Kulików, Polichno, Czerwony Kamień, Goleszów, Grzegorzewo, Tegoborze, Sokółka i Fordon. W roku 1934 w Fordonie wykonano najwięcej lotów i zdobyto najwięcej kategorii A. Wyszkolono 190 osób do kategorii A, 54 do kategorii B. Wykonano 8525 lotów w łącznym czasie 34 godzin i 3 minut. dysponując 10 szybowcami. W owym czasie tylko Goleszów i Bezmiechowa miały więcej szybowców – 11 i 23. Kierownikiem szkoły w Fordonie był wyszkolony na samolotach w Aeroklubie Poznańskim, późniejszy rekordzista świata w kategorii motoszybowców, Michał Offierski[4].

Wanda Modlibowska, Wanda Rayska i mjr Edward Peterek po wypadku *RWD-9* w Ustianowej, 16.V.1937r.

W roku 1935 rozegrano w Polsce – po ponad dziesięcioletniej przerwie - III Krajowe Zawody Szybowcowe. Warto przypomnieć, iż pierwsze zawody szybowcowe w Polsce odbyły się z inicjatywy Związku Lotników Polskich w okresie od 28 sierpnia do 13 września 1923 roku na Czarnej Górze w Białce koło Nowego Tar-

[4] **Michał Offierski** wyszkolony w na samolotach w Aeroklubie Poznańskim, późniejszy doskonały pilot szybowcowy i rekordzista Polski. Zdobywca trzeciej polskiej Srebrnej Odznaki. 1 września 1934 roku na szybowcu *SG-21 Lwów* wykonał rekordowy przelot 210 km z Bezmiechowej do Jeziercy koło Horodowa na pd.-zach. od Łucka uzyskując przewyższenie 2100 m. Ustanowił 2 rekordy międzynarodowe wysokości i długotrwałości lotu na motoszybowcu *Bąk* konstrukcji Antoniego Kocjana w lutym 1938 roku.

gu. W I Konkursie Ślizgowców uczestniczyło 9 szybowców. Wykonywano loty trwające niewiele ponad 3 minuty, uzyskując maksymalnie 20 metrów przewyższenia a przeloty nie przekraczały 3 kilometrów.

W kolejnych zawodach – II Wszechpolskim Konkursie Szybowców – zorganizowanych w dniach od 17 maja do 14 czerwca 1925 roku w Oksywiu koło Gdyni udział wzięło 15 szybowców. Najdłuższy lot trwał 65 sekund, najlepsze przewyższenie wyniosło 23 metry a przelot 560 metrów.

Wanda Modlibowska w kabinie *SG-3/35* podczas zawodów w Ustianowej w 1935r.

Po tych zawodach francuski pilot Thoeret wydał opinię, iż *„w Polsce nie ma terenów szybowcowych"*. Należy przypomnieć, że w końcu roku 1924 najlepsze wyniki na świecie wynosiły: czas 8 godz. 42 min., przewyższenie 546 m, przelot 21.2 km.

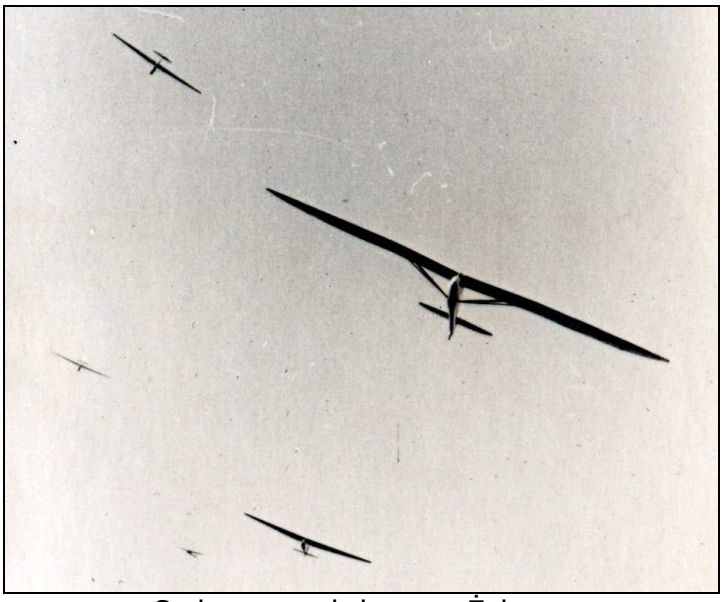
Choć nie można nie doceniać rangi pierwszych zawodów szybowcowych, trzeba jednak przyznać, iż dopiero III Krajowe Zawody Szybowcowe były zawodami w prawdziwym tego słowa znaczeniu. Rozegrano je dniach od 22 września do 6 października 1935 roku w Ustjanowej. W zawodach uczestniczyło 28 pilotów, w tym cztery kobiety. Aeroklub Lwowski reprezentowała Maria Younga, Aeroklub Toruński Jadwiga Maćkowska, natomiast Aeroklub Poznański Krystyna Ganowicz na szybowcu *Komar* oraz Wanda Modlibowska na *SG-3*.

Szybowce podczas zawodów w Ustianowej

Zawodników podzielono na dwie grupy: I, którą stanowili piloci z czteromiesięczną praktyką instruktorską lub posiadający wszystkie warunki do kategorii D pilota szybowcowego bądź wylatane 50 godzin na szybowcach oraz II, do której zakwalifikowano pilotów wykazujących się 15

godzinami nalotu lub posiadających co najmniej jeden z warunków do kategorii D. 16 zakwalifikowano do grupy I, pozostałych do grupy II. Jedyną kobieta zaliczoną do grupy I była Maria Younga.

Brak doświadczeń i dorobku w organizacji, eksperymentalny regulamin premiujący tylko zwycięzców poszczególnych konkurencji i zniechęcający do ryzykownych i czasochłonnych przelotów oraz niekorzystny, jesienny termin wynikający z zajęcia kalendarza i konieczności organizacji imprezy dopiero po zawodach Gordon-Bennett'a spowodowały, iż przeloty stanowiły tylko margines latania zawodniczego. Lokalizacja zawodów w Ustianowej związana była z udogodnieniami transportowymi i dobrym usytuowaniem komunikacyjnym.


Szybowce nad zboczem Żukowa

W zawodach punktowano 4 niezależne konkurencje: czas (nie krótszy niż 5 godz. dla I i 4 godz. dla II), wysokość (nie mniejsza niż 1000 m dla I i 500 m dla II), przelot (nie krótszy niż 100 km dla I i 50 km dla II), czas lotu nocnego (nie mniej niż 3 godz. dla I).

W ciągu 12 dni lotnych 14-dniowych zawodów wykonano 490 lotów w łącznym czasie 763 godz. i 14 min. pokonując 2182 km w 43 przelotach. Ustanowiono rekordy Polski w długotrwałości lotu (Zbigniew Oleński, Aeroklub Warszawski, 20 godz. 13 min., 30 września), wysokości lotu (por. Andrzej Włodarkiewicz, 2630 m, 4 października), wysokości lotu kobiecy (Maria Younga, Aeroklub Lwowski, 2235 m, 30 września). Najdłuższe przeloty wykonali Bolesław Baranowski z Aeroklubu Lwowskiego, który 1 października przebył 140 km, oraz Maria Younga, która lotem 30 września ustanowiła kobiecy rekord odległości pokonując 45 km.

Ustianowa z lotu ptaka

Warto przypomnieć, iż w czasie rozegranych w lipcu zawodach w niemieckim Rhön, 4-krotnie po raz pierwszy na świecie przekroczono w czasie przelotu z wykorzysta-

niem termiki granicę 500 km. W tym czasie rekord Polski Michała Offierskiego wynosił 210 km, przy czym został on ustanowiony na czole burzy.

W czasie zawodów Modlibowska w jednym z lotów zdobyła swe dwa pierwsze warunki do srebrnej odznaki szybowcowej. 30 września przy silnym wietrze osiągającym w porywach 16-20 m/s wykonała lot trwający 8 h 48 min. i uzyskała wysokość 1789 m. Niewiele (10 km) zabrakło jej do zdobycia trzeciego, brakującego warunku, gdy 1 października przeleciała 40 km z Ustianowej do miejscowości Niżyniec.

Wanda Modlibowska w motoszybowcu *ITS-8*

Ostatecznie przyznano zawodnikom 79 nagród. Modlibowska otrzymała medal brązowy (za wykonanie jednego zadania dziennego) oraz nagrodę Polskich Linii Lotniczych LOT za lot trwający 8 godzin i 48 minut[5].

[5] Ze swymi rezultatami Modlibowska zajęła następujące miejsca w grupie II:

- 6/10 w konkurencji sumy czasów lotu 15 godz. 34 min. (zwycięzca 37 godz. 37 min)
- 9/12 w konkurencji sumy wysokości lotu 4045 m (zwycięzca 17810 m)
- 6/8 w konkurencji sumy przelotów 42.5 km (zwycięzca 119 km)

w konkurencji najlepszych wyników miejsca:

- 4 w kategorii czasu lotu 8 godz. 48 min (zwycięzca 11 godz. 21 min)
- 4 w kategorii wysokości 1795 m (zwycięzca 2010 m)

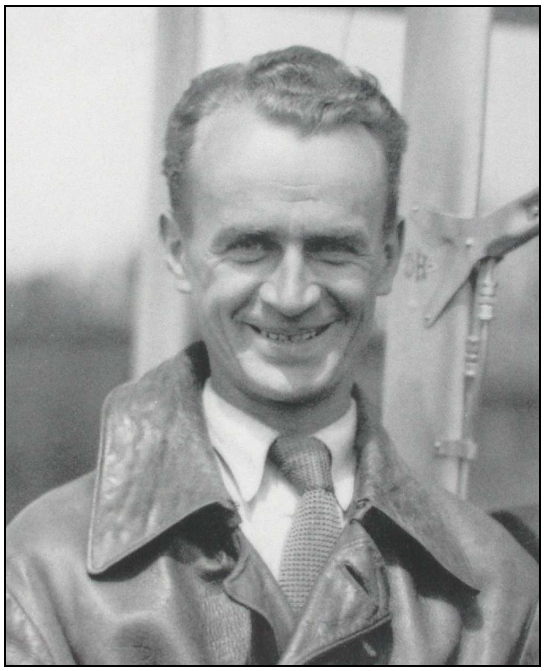
w klasyfikacji kobiecej (grupa I i grupa II) miejsca:

- 1 w konkurencji czasów lotów 8 godz. 48 min
- 3 w konkurencji wysokości 1795m (zwycięzca 2230 m)
- 2 w konkurencji przelotów 41km (zwycięzca 45 km)

Kurs akrobacji

Szybowiec akrobacyjny *Sokół*

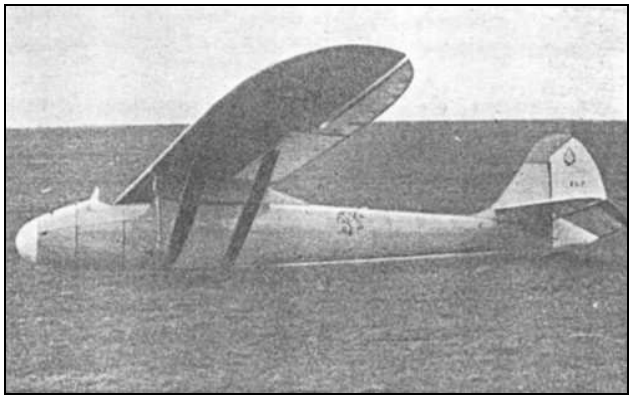
W dniach 8-16 czerwca 1935 roku Modlibowska ukończyła pierwszy w Polsce kurs akrobacji szybowcowej odbywający się w Warszawie na szybowcach *CW-7* i *Sokół*. W kursie zorganizowanym przez Ministerstwo Komunikacji i Polski Komitet Szybowcowy przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej udział wzięło 15 pilotów, między innymi Bolesław Baranowski, Tadeusz Derengowski, Ryszard Dyrgałła, Bolesław Łopatniuk, Michał Offierski, Zbigniew Żabski oraz Maria Younga.



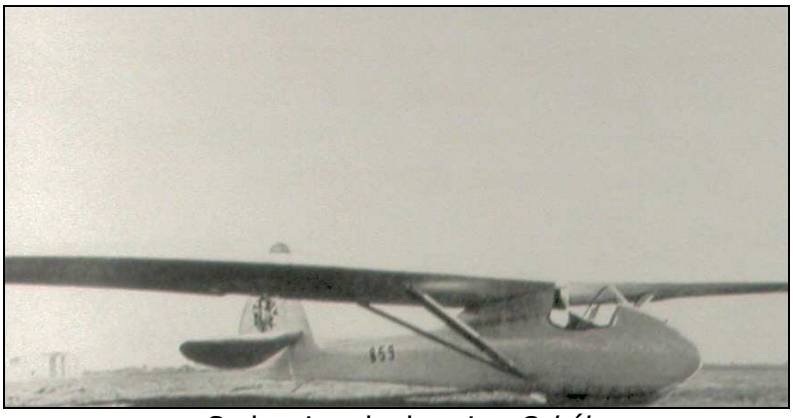
Inż. Szczepan Grzeszczyk, twórca Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej, „ojciec szybownictwa" w Polsce

Celem kursu było oswojenie pilotów z akrobacją. W owych czasach często piloci wykonywali loty żaglowe bez widoczności zewnętrznej, zdarzały się wejścia w chmurę kończące się zazwyczaj wiązanką figur akrobacyjnych, a jedynym wyjściem z sytuacji stawał się korkociąg. Niekiedy dochodziło do rozlatywania się szybowców w powietrzu.

Instruktorem i kierownikiem kursu był inz. pil. Szczepan Grzeszczyk, drugim instruktorem i zastępcą kierownika por. pil. Andrzej Włodarkiewicz. Zajęcia teoretyczne prowadzili Szczepan Grzeszczyk, Ł. May, R. Kalpas, Andrzej Włodarkiewicz. W zakres teorii wchodziło między innymi omówienie zjawisk aerodynamicznych i wytrzymałościowych w programie akrobacji, opis figur i sposób ich wykonania, wykorzystanie przyrządów pokładowych w lotach bez widoczności.



Szybowiec akrobacyjny *CW-7*



Szybowiec akrobacyjny *Sokół*

Część praktyczna obejmowała loty zapoznawcze, loty z dużą prędkością z doprowadzeniem do lotu normalnego, spirale w lewo i w prawo, ślizgi na skrzydło, przeciągnięcia statyczne i dynamiczne, korkociągi, ślizgi na ogon, pętle zwane wówczas looping'ami, zawroty, akrobacje wiązane i krążenia według wskazań przyrządów pokładowych. Cały kurs prowadzono metodą jednosterową.

Hol odbywał się za samolotem *Lublin R-XIII*. Latano na szybowcu *CW-7* oraz *Sokół*. *CW-7* służył do wykonywania pierwszych figur akrobacyjnych, był szybowcem bezpiecznym, mało zwrotnym i mało sterownym charakteryzującym się powolnym nabieraniem wysokości i bezpiecznym wykonywaniem prostych figur. Konstrukcja niekiedy nie wytrzymywała jednak ujemnych przeciążeń – z *CW-7*, który rozleciał się w locie, skakał m.in. Bronisław Żurakowski. *Sokół* był szybowcem trudniejszym, bardzo zwrotnym i sterownym o lepszym skompensowaniu sterów i dużej doskonałości, charakteryzującym się małą utratą wysokości przy wykonywaniu figur. Zdecydowanie bardziej nadawał się do akrobacji odwróconej.

Modlibowska z uczestnikami kursu przy szybowcu *Sokół*

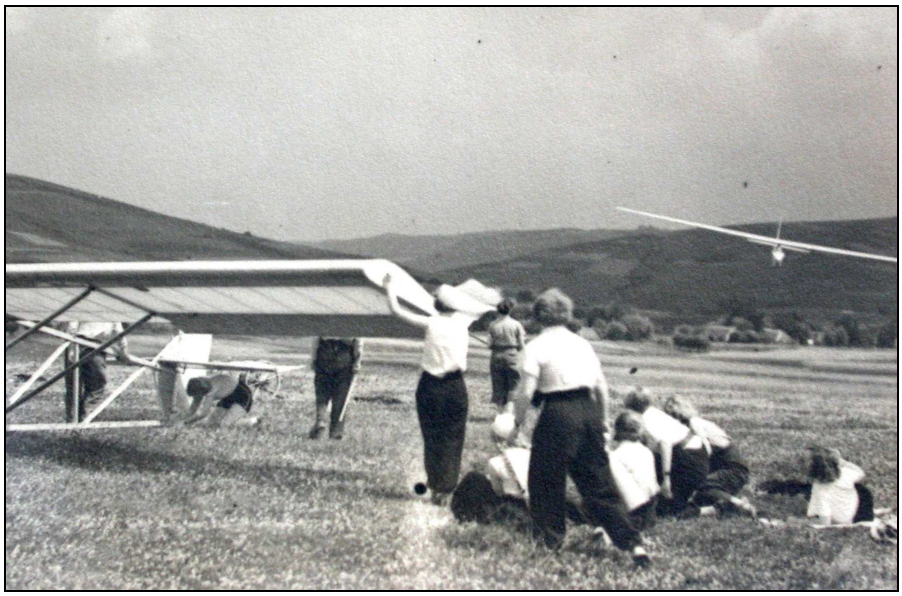
Janusz Ziółkowski w książce *Te wspaniałe kobiety* przytaczając wspomnienia Stanisława Karpińskiego wymienia fakt ratowania się przez Modlibowską na spadochronie z połamanego podczas akrobacji szybowca: *„Wychodząc z komendy placu natknął się na Wandę Modlibowską, którą pamiętał z ubiegłych lat, gdy dowodził dywizjonem bombowym w poznańskim pułku lotniczym. Wanda była wtedy znana w Aeroklubie w Poznaniu ze swych odważnych ewolucji akrobatycznych na szybowcach. Pamiętał, jak zdarzył jej się niezwykły wypadek urwania skrzydeł szybowca w momencie wykonywania wywrotu. Uratowała się skacząc ze spadochronem, który szczęśliwie rozwinął się tuż nad ziemią."* Opisywane zdarzenie nie znajduje jednak potwierdzenia w żadnym innym ze znanych materiałów. Wydaje się, iż Modlibowska została omyłkowo pomylona z Marią Hrynakowską, która 3.5.1936r., w wyniku błędu pilotażowego, musiała skakać z uszkodzonego w locie szybowca SG-3 nad lotniskiem Ławica.

SG-3 rozbity w wypadku Marii Hrynakowskiej 3 maja 1936r. na tle zabudowań lotniska Ławica

Uczestnicy unifikacyjnego kursu instruktorskiego szybowcowego w Ustianowej, rok 1936

Praktyka instruktorska

W roku 1936 Modlibowska ukończyła unifikacyjny kurs instruktorów szybowcowych w Ustianowej.



Kurs PWK, Ustianowa 1936r.

W roku 1936 jako jedna z pierwszych kobiet w Polsce uzyskała licencję instruktorską z prawem szkolenia na szybowcach w lotach do kategorii B i w lotach ciągnionych za samolotem. Prowadziła szkolenie pilotów w Bezmiechowej i Ustianowej. W okresie od 1 lipca do 15 sierpnia 1936 roku zorganizowany został na lotnisku w Ustianowej pierwszy kobiecy kurs dla pilotów szybowcowych (PWK *„pewiaczek"*). Instruktorem prowadzącym szkolenie była właśnie Wanda Modlibowska.

Pierwszy kobiecy kurs szybowcowy w Ustianowej, rok 1936 od lewej: Maria Zarembianka, Ewa Korczyńska, instr. pil. Wanda Modlibowska, komendantka Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego PUWF p. Hajkiewicz; od lewej siedząca - Irena Kempówna

Zawody samolotowe

Prototyp samolotu *RWD-13* SP-AOA w czasie prób

W dniu 26 kwietnia 1936 roku Aeroklub Poznański zorganizował Zlot Gwiaździsty do Poznania w ramach zawodów „Zlot do Poznania". W zawodach zorganizowanych na lotnisku Ławica udział wzięło 15 załóg. Rozegrano 3 konkurencje: punktualność przylotu do Poznania po przelocie 100km, odszukiwanie w terenie wyznaczonego punktu i zrzut meldunku, lądowanie na oznaczony punkt. Z pośród startujących zawodników z Aeroklubu Poznańskiego załoga w składzie pilot Jan Wiśniewski i nawigator Wacław Tomalak wygrała drugą konkurencję. W punktacji końcowej piąte miejsce zajęła załoga Wanda Modlibowska i Zbigniew Dubas, a miejsce siódme załoga w składzie Jan Wiśniewski i Wacław Tomalak.

W roku 1936 VI Krajowy Lotniczy Konkurs Turystyczny (Krajowe Zawody Lotnicze) rozegrano w dwóch różnych terminach oddzielnie dla seniorów dla juniorów. W dniach 24-28 września 1936 rywalizowali juniorzy.

W ramach konkursu rozegrano próby: lot okrężny po trasie: *Warszawa* – Płock – Inowrocław – Toruń – Gdynia – *Bydgoszcz* – Lidzbark – Grodno – Suwałki – Grodno – *Wilno* – Mołodeczno – Baranowicze – Słonim – Brześć nad Bugiem – Łuck – Brody – *Lwów* – Dębica – Mielec – Sandomierz – *Warszawa*, a także próby przygotowania samolotu do nocnego pobytu w polu (terenie przygodnym), lądowania w prostokącie oraz nawigacji podczas przelotu po trasie trzech trójkątów.

Samolot *RWD-8* W.Modlibowskiej i M.Hrynakowskiej podczas VI K.L.K.T w 1936r.

W zawodach udział brały 22 załogi z 8 klubów. Konkursu nie ukończyła między innymi załoga Aeroklubu Poznańskiego Wiśniewski i Dąbroś na *RWD-5*, która uszkodziła samolot podczas lądowania w Czerwonym Borze. Ostatecznie sklasyfikowano 20 załóg. Załoga w składzie Wanda Modlibowska i Maria Hrynakowska na *RWD-8* zajęła w końcowej punktacji 19 miejsce. Aeroklub Poznański

zajął ostatnie, 6 miejsce w klasyfikacji zespołowej aeroklubów.

W roku 1936 Modlibowska poświęciła się głównie pracy instruktorskiej, brała także udział w zawodach samolotowych. Nie uczestniczyła w rozgrywanych w Ustianowej od 28 czerwca do 12 lipca IV Krajowych Zawodach Szybowcowych.

Wanda Modlibowska w towarzystwie Ireny Kempówny i sióstr Strojeckich podczas VI K.L.K.T na lotnisku mokotowskim w Warszawie w roku 1936

Bernard Buchwald tak wspomina swoje spotkania z Wandą Modlibowską w tym okresie: *„Byłem wtedy 19-letnim młodzieńcem, zapaleńcem lotnictwa, gdy jako uczeń PW Lotniczego brałem udział w drugim już kursie szybowcowym w Ustianowej u podnóża Bieszczad w wymarzonej drodze do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Był sierpień 1936 roku. Grupa moja przeniosła się właśnie na Żukow, który był wtedy najwyższym wzgórzem na terenie całego tamtejszego Wojskowego Centrum Szybowcowego. Instruktorem mej grupy był inż. Radecki z Politechniki Lwowskiej. W pewnej chwili wskazał na jakąś niedaleko stojącą kobietę i głosem pełnym szacunku powiedział: „Przyjrzyjcie się Jej dobrze, to Wanda Modlibowska - najlepsza pilotka szybowcowa w Polsce". Popatrzyliśmy i jakoś trudno nam było uwierzyć słowom naszego instruktora - drobna, niewysoka, jakaś taka skromniutka, nie przedstawiała dla nas widoku postaci słusznego wzrostu, pewności siebie i fizycznej siły. Wyobrażenia nasze były jeszcze wtedy przyćmione naszym lotniczym entuzjazmem i nie wiedzieliśmy, ponieważ nie potrafiliśmy sobie czegoś takiego wyobrazić, że ta skromna, mała postać zdobędzie w następnym roku, w lipcu 1937 - tutaj, w Ustianowej, rekord długotrwałości lotu - 24 godziny i 14 minut; był to nie tylko rekord Polski, lecz również rekord świata*[6]*. Zdobyła go właśnie tutaj, latając większą część tego długotrwałego lotu nad Żukowem, a resztę na termice przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. Nie wiedzieliśmy również, że wcześniej, w maju, tego samego 1937 roku zdobyła rekord odległości przelotu otwartego - 354 km (w przeciwieństwie do przelotów po liniach wyznaczonej trasy).*

[6] Nieścisłe informacje dotyczące uzyskanych wyczynów; sprostowane w dalszej części opracowania (przyp. red.)

Tego dnia, gdyśmy Ją zobaczyli, wpatrywała się w „Komara" latającego nad nami, a w którym siedziała Jej koleżanka wykonując lot zaliczany do uzyskania kategorii „D" - pilota wyczynowego. Gdy „Komar" odleciał, a wkrótce potem wylądował na zboczu Żukowa, zainteresowanie Pani Modlibowskiej zwróciło się w naszą stronę. Zauważył to nasz instruktor i podszedł do Niej. Po przywitaniu się i wymianie kilku zdań podprowadził Ją do naszej grupy. „Witajcie chłopaki, nieźle dajecie sobie radę". Tymi słowami nas powitała, promiennie się uśmiechając, zagadując każdego z nas, a równocześnie obserwując wyczyny jednego z nas na „Salamandrze" nad stokiem Żukowa. Jej swoboda w nawiązaniu z nami kontaktu rozluźniła nas i zachęciła do rozmowy. Traktowała nas jak kolegów. Żartując i przekomarzając się, dzieliła się z nami różnymi ciekawostkami z dziedziny szybownictwa, wplątując bardzo delikatnie swe własne doświadczenia. Byliśmy Nią oczarowani.

Wanda Modlibowska z Marią Hrynakowską w samolocie RWD-8

Tego samego 1936 roku, po zakończeniu kursu szybowcowego w Ustianowej i zdobyciu tam kategorii „C" pilota szybowcowego, zostałem wysłany na kurs szkolenia motorowego, czyli na szkolenie latania na samolotach, do Lublinka pod Łodzią. Kurs ten, z wynikiem pozytywnym, ukończyłem w pierwszych dniach października. Zgodnie z procedurą obowiązującą uczniów Przysposobienia Wojskowego Lotniczego, natychmiast po przybyciu do Poznania zameldowałem się u kpt.pil. Józefa Grzebalskiego, który był komendantem PW Lotniczego w Poznaniu, a urzędował w Aeroklubie Poznańskim. Aeroklub, wraz z budynkami technicznymi i hangarami, znajdował się wtedy na południowym krańcu lotniska w Ławicy, po przeciwnej stronie zajmowanej przez 3 Pułk Lotniczy. Zacząłem wkrótce latać na samolotach -„bez prawa zabierania pasażera" - jak to było zaznaczone w mej legitymacji pilota PW Lotniczego i Aeroklubu. Rozkoszowałem się osiągniętym statusem i latałem często. Jednego dnia, gdy właśnie skończyłem lot, idąc od samolotu w kierunku biura Aeroklubu mijałem, oddaloną ode mnie o kilka metrów, grupę rozmawiających osób. Usłyszałem wtedy głos kobiecy: "Cześć Ustianowa!". Zatrzymałem się, odwróciłem się i widzę postać kobiecą zmierzającą w moim kierunku. Patrzę i nie wierzę - Wanda Modlibowska! „No to jesteśmy już kolegami po fachu". Tymi

słowami powitała mnie wyciągając rękę. Uśmiechała się tym swoim promiennym uśmiechem. „Patrzałam jak latałeś; ładnie, całkiem nieźle. Wiem że wybierasz się do Dęblina. Nie martw się, dostaniesz się tam - tylko lataj dużo". Jej słowa słyszę i pamiętam, jak również pamiętam sposób w jaki na mnie patrzała - w jej wzroku było pewnie ukryte Jej motto życiowe - przekazywane mnie: praca, wysiłek, zaciętość, dyscyplina i ciepło - ciepło okazywane drugiemu.

Wanda Modlibowska w Bezmiechowej

Latałem dużo. Jako pilot PW Lotniczego miałem roczny przydział 30 godzin lotnych, a jako pilot Aeroklubu drugie tyle. Na ówczesne możliwości było to dużo. Starałem się ten przywilej wykorzystać na jak najlepsze opanowanie sztuki latania. W następnym roku, po zdaniu matury, złożyłem podanie o przyjęcie do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Zostało zaakceptowane. Radość, zadowolenie i duma nie do opisania. Gdy po egzaminach wstępnych i kursie kwalifikacyjnym w Ustianowej zostałem oficjalnym zawiadomieniem Szkoły przyjęty w poczet jej podchorążych moja euforia była na szczycie. Będąc w Ustianowej dowiedziałem się o co dopiero zdobytym przez Wandę Modlibowska rekordzie świata długotrwałości lotu. Widziałem się tam z Nią. Gdy Jej serdecznie gratulowałem uściskała mnie i szepnęła do ucha: "Niech świat wie, że jest taki kraj który nazywa się Polska - ukochana Polska". Tak, wtedy patriotyzm był w Polsce ogólnie odczuwany, znany i realizowany na każdym kroku - społeczeństwo żyło i pracowało dla swej ojczyzny.

Wanda Modlibowska w Bezmiechowej

We wrześniu 1937 roku skończył się mój staż ucznia PW Lotniczego przy Aeroklubie. Odchodziłem do zawodowej służby wojskowej w polskim lotnictwie. W dniu, w którym żegnałem się z Aeroklubem i wszystkimi tak bardzo mi życzliwymi koleżankami i kolegami, podeszła do mnie Wanda Modlibowska, uścisnęła mnie serdecznie i wręczając jedną kremową różyczkę szepnęła: "Życie jest piękne, lecz nie pozbawione kolców. Trzymaj się i nigdy nie zapominaj, że jesteś Polakiem". Miałem chyba łzy w oczach."

Rekord świata

W roku 1937 celem „pobudzenia szlachetnego współzawodnictwa pilotów szybowcowych" wydano instrukcję o premiowaniu wyczynów szybowcowych. Premie przyznawał Minister Komunikacji na wniosek Kierownika Departamentu Lotnictwa Cywilnego za rekordy uzyskane w okresie od 1 maja do 15 października 1937 roku.

Premia za ustanowienie rekordu krajowego w konkurencji czasu lotu wynosiła 500 zł, natomiast międzynarodowego w tej konkurencji 1500 zł. Choć nie profity finansowe były dla Modlibowskiej czynnikiem mobilizującym, to jednak właśnie rok 1937 przyniósł jej aż 6 rekordów Polski oraz rekord świata. Tak wspomina ona rok 1937:

Wanda Modlibowska

"...dobijałam wtedy już trzydziestki. Ale czułam się tak młoda, tak bardzo młoda. Właśnie skończyłam studia na poznańskim uniwersytecie, obroniłam prace magisterską z chemii nieorganicznej – wydawało mi się, że cały świat stoi przede mną otworem. Studia trwały co prawda nieco przydługo – blisko 10 lat, ale latanie miało swoje prawa. Żeby się wyszkolić w pilotażu motorowym, żeby trenować w aeroklubie, trzeba było dysponować okrągłą sumką, no i ciężko harować w cukrowni Gostyń."

6 maja 1937 roku Modlibowska wykonała przelot na szybowcu *Komar* z Bezmiechowej do miejscowości Jedlicze k. Krosna o długości 59.7 km kompletując w ten sposób warunki niezbędne do uzyskania srebrnej odznaki szybowcowej. Był to jednocześnie kobiecy rekord Polski odległości przelotu w linii prostej.

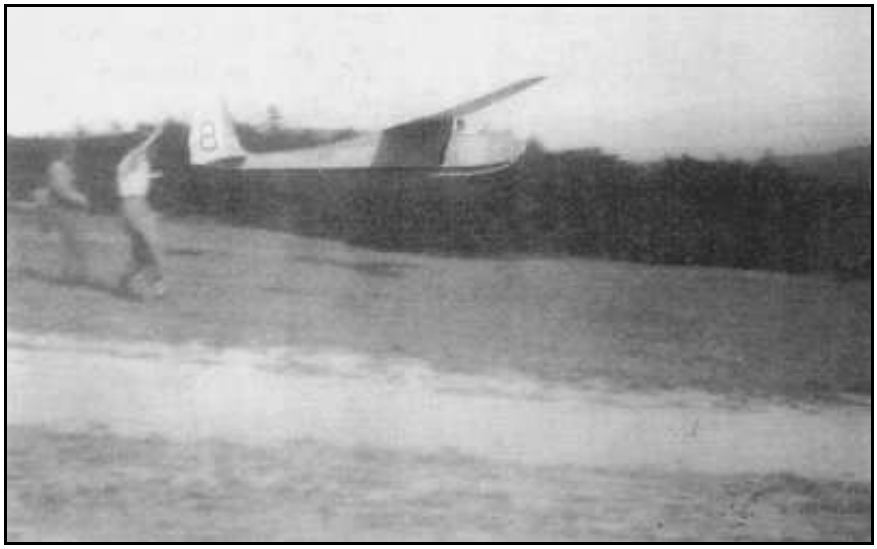
Pierwszy w Polsce szybowcowy rekord świata Modlibowska uzyskała 13-14 maja 1937 startując z Bezmiechowej. Wykonała wówczas lot trwający 24 godz. 14 min. i 27 sek. (start 8:38, lądowanie 8:52) na szybowcu *Komar bis* SP-422.

Tak wspomina ów lot Wanda Modlibowska:

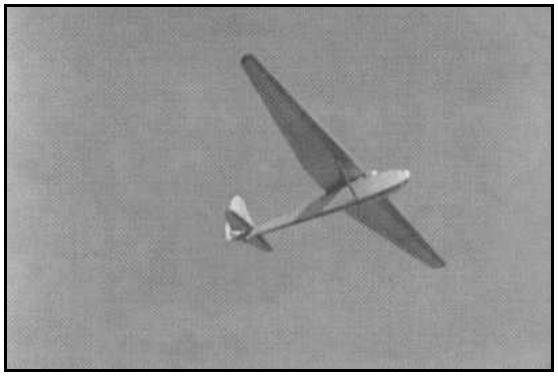
"Po pierwsze - nie poczyniłam przed startem niezbędnych w takich okolicznościach przygotowań; a po drugie: start do rekordowego lotu nastąpił... 13 maja i w dodatku prawie „z marszu". Wracałam bowiem z przelotu na holu za samolotem i nawet nie przypuszczałam, że zaraz ponownie wystartuję. Ale już z daleka zobaczy-

łem nad Bezmiechową rój żeglujących szybowców. Po lądowaniu dowiedziałam się że wieje halny, a więc jest szansa pobicia rekordu. W powietrzu „wisiał" już od dłuższego czasu Tadeusz Góra, który zamierzał poprawić wynik uzyskany przed rokiem przez Ryszarda Dyrgałłę – ponad 22 godziny, będący ówczesnym rekordem Polski. Próba ta zresztą nie powiodła mu się i wylądował po 18 godzinach.

Ja wystartowałam na „Komarze" za dwadzieścia dziewiąta i początkowo lot przebiegał bez żadnych sensacji. Południowy wiatr dawał na zboczu dobre wznoszenia, w powietrzu było dużo szybowców, a w towarzystwie zawsze raźniej. Z czasem jednak kolegów ubywało, lądowali i zaczynało być monotonnie. Pewne ożywienie odczułam, kiedy minęła dziesiąta godzina lotu, bo w tym momencie stałam się posiadaczką nowego, kobiecego rekordu Polski, pobijając zresztą swój własny z 1934 r. Trudną decyzję przyszło mi podjąć pod wieczór – lądować czy też latać dalej? Nie czułam jeszcze zmęczenia, więc postanowiłam kontynuować lot. Kłopoty zaczęły się po zapadnięciu zmroku. Osłabł wiatr i mnie jednocześnie też sił zaczynało brakować. Trzeba było przetrwać kryzys prądów wznoszących, a także własnego organizmu. Dziś już nie potrafię określić, co było trudniejsze, ale chyba i jedno i drugie. Bałam się zderzenia w ciemności z wierzchołkami wyższych drzew a jednocześnie tylko nad partiami lasu jeszcze można się było utrzymać w locie bez opadania.



Start szybowca Komar w Bezmiechowej



Szybowiec *Komar*

Komar SP-422 na którym Wanda Modlibowska ustanowiła rekord świata, po starcie z lin gumowych

Nie wiem jak długo to trwało, gdyż całą uwagę skupiłam na pokonaniu rosnącego zmęczenia. A senność najtrudniej przecież opanować właśnie przed samym świtem. Wreszcie zaczęło szarzeć i jednocześnie nastąpiła poprawa warunków lotu. Odczułam znowu pojawiające się prądy wznoszące. Miałam już zdrętwiałe nogi, zmarznięte ręce i twarz. Kilkakrotnie zapadałam w drzemkę i z przerażeniem budziłam się. Czas było lądować. Na szczycie widziałam już sporą grupę kolegów, radośnie pokrzykujących. Cieszyłam się razem z nimi, choć dokładnie nie wiedziałam jak długo przebywałam w powietrzu, bo podczas lotu zapomniałam po prostu nakręcić zegarek. Lądowałam tuż przed godzina dziewiątą i nawet nie stąpnęłam na ziemi, gdyż szalejący z radości koledzy wyjęli mnie skostniałą z kabiny i ponieśli na rękach."

Modlibowska opisuje ów lot również w innych wspomnieniach:

"A czyj rekord pobiłam? Pobiłam go o całe 10 godzin, ale powiem szczerze – nie wiedziałam wówczas, iż pokonałam jedną z najsłynniejszych szybowniczek, późniejszą ... ulubioną pilotkę Hitlera, Hannę Reitsch. "

"Tym razem głównym motorem mojej decyzji i mojej wytrwałości była chęć ... dopieczenia kolegom. Dać im bobu tak, żeby popamiętali, że kobieta też coś potrafi!"

"Dotychczasowy rekord krajowy należał do Ryszarda Dyrgałły i wynosił 22 godz. 15 min. Dwunastego maja, gdy nad nasza ukochaną Bezmiechową zaczął wiać silny południowy wiatr, przypominający tatrzański halny, spróbował sił Tadeusz Góra, późniejszy pilot naszego lotnictwa myśliwskiego w Anglii, ale musiał wylądować po 18 godzinach w rezultacie zaniku w nocy prądów wznoszących.

Wówczas ja zgłosiłam próbę pobicia rekordu kobiecego! W duchu jednak myślałam – jak dobrze pójdzie to i męskiego! Teraz miałam już pierwszeństwo. O 8:38 rano wystartowałam wystrzelona z lin gumowych na Komarze bis SP-422, znakomitym szybowcu treningowym konstrukcji Antoniego Kocjana, w latach wojny oficera

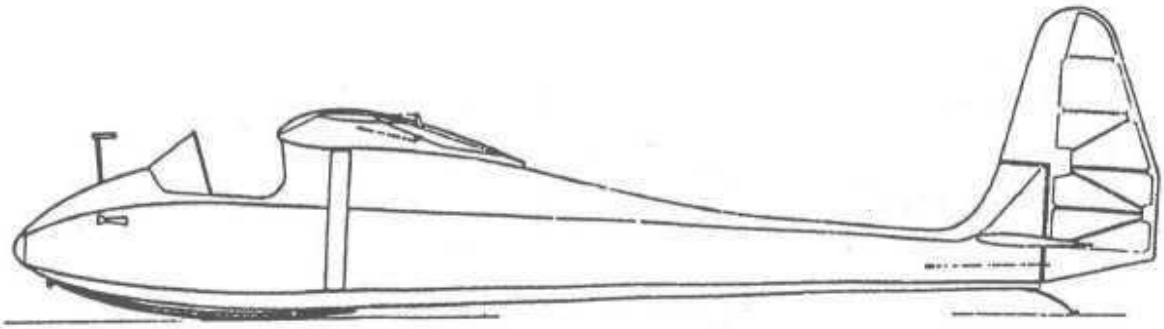
AK, wsławionego udziałem w zdobyciu planów „latających bomb" V-1, zamordowanego później na Pawiaku.

Komar[7] *charakteryzował się zwrotnością i małym opadaniem, ale nie był to szybowiec wyczynowy – otwarta kabina osłonięta była tylko owiewką, więc w nocy potężnie zmarzłam. Dotrwałam do ciemności w powietrzu bez żadnych zakłóceń, korzystając z licznych kominów termicznych. Potężnie chciało mi się tylko jeść, gdyż – aby nie zapeszyć – niczego nie wzięłam. Teraz trzeba jednak było podjąć „męską" – to znaczy czy próbuję pobić męski rekord – decyzję. Powiedziałam sobie bez wahania – tak! Mimo, że wiatr cichł, prądy termiczne wygasły, latałam dalej tam i z powrotem na słabym „żaglu" zboczowym. Zaryzykowałam – wyczułam bowiem, iż nad zalesionym stokiem nie ma duszenia. Koledzy myśleli, jak później się dowiedziałam, że usiadłam gdzieś na drzewach, a ja kontynuowałam lot w ciemnościach, w ogromnym skupieniu, wpatrzona w fosforyzujące wskazówki wariometru i wysokościomierza. Przełamywałam senność, wiedziałam – drzewa wysokie, żartów nie ma.*

Szybowiec *Komar* po starcie z lin gumowych

Nad ranem znów powiało, wyszłam na 300 metrów nad start. Byłam wyczerpana, chciało mi się strasznie spać, z zimna drętwiały nogi. Wiedziałam już jednak – wygrałam, rekord jest mój! Wkrótce doszło mnie wiwatowanie kolegów zgromadzonych na szczycie. Gdy wylądowałam, podbiegli do kabiny i długo podrzucali mnie w

[7] ***Komar bis*** - treningowo wyczynowy jednomiejscowy szybowiec konstrukcji Antoniego Kocjana



Komar
rok oblotu: 1934 r.
rozpiętość: 15.82 m
długość: 6.77 m
powierzchnia nośna: 17.4 m^2
wydłużenie: 14.4
obciążenie powierzchni: 11.5 kg/m^2
doskonałość maksymalna: 20.2 przy 49 km/h
minimalne opadanie: 0.64 m/s przy 46 km/h
prędkość minimalna: 37 km/h
prędkość maksymalna: 120 km/h
liczba zbudowanych egzemplarzy: 70 szt.

górę. A ja przestworzy miałam już stanowczo dość, marzyła mi się nade wszystko ... przytulna budka z serduszkiem stojąca koło hangaru."

Irena Kempówna, Tadeusz Góra i Wanda Modlibowska, Bezmiechowa 1938r. W klapie marynarki Modlibowskiej srebrna odznaka szybowcowa

Aleksandra Smoczkiewiczowa wspomina: *„Jak opowiadali uczestnicy obserwujący ten wyczyn i także ona sama, żeby nie usnąć i przestać kontrolować szybowiec i siebie Wanda w nocy śpiewała godzinki, słyszalne w całej okolicy".*

Wanda Modlibowska w Bezmiechowej

Rekord Modlibowskiej został zatwierdzony jako krajowy rekord zarówno kobiecy jak i ogólny w klasie D (szybowców) długotrwałości lotu z lądowaniem na miejscu odlotu przez Komisję Szybowcową A.R.P. na posiedzeniu w dniu 1 czerwca 1937 roku, oraz jako międzynarodowy rekord kobiecy w klasie D w kategorii czasu lotu z powrotem na miejsce startu przez FAI w lipcu. Był to pierwszy szybowcowy rekord międzynarodowy, a jednocześnie jedyny przed wojną jaki został ustanowiony przez Polaka. Ponadto Modlibowska uzyskała wyczyn homologowany długotrwałości lotu w nocy wynoszący 6 godz. 45 min.

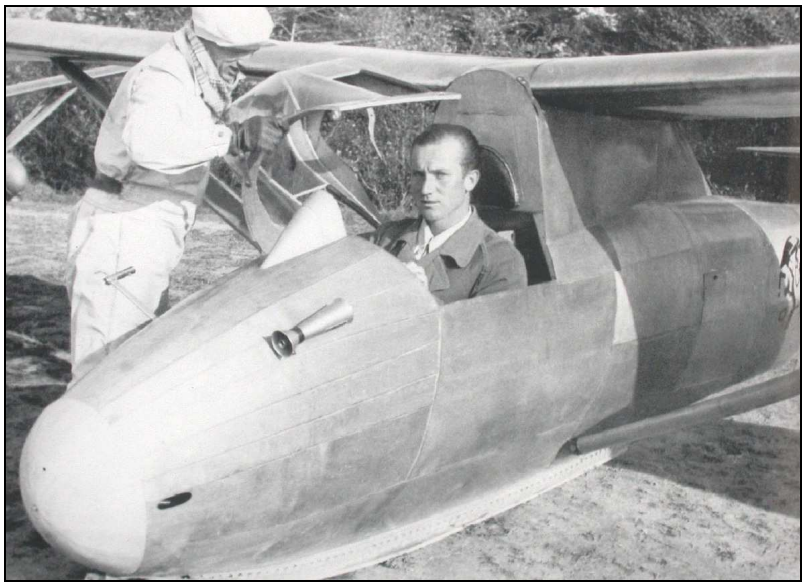
Dotychczasowy kobiecy światowy rekord długotrwałości lotu na szybowcu jednomiejscowym należący do pilotki niemieckiej był o ponad 10 godzin gorszy[8]. Absolutny rekord krajowy dłu-

[8] Wolf Hirth w książce *Handbuch des Segenfliegens* podaje nieoficjalną tabelę rekordów świata kobiet w konkurencji długotrwałości lotu:

gotrwałości lotu wynoszący 22 godz. 15 min (28-29 lipca 1936) należał do pilota Ryszarda Dyrgałły, który dla pokonania senności w czasie lotu kiereszował sobie policzki żyletką zabraną specjalnie w tym celu. Dla porządku należy dodać, iż męski rekord świata 36 godz. 35 min. został ustanowiony 3-4 sierpnia 1933 roku przez Kurt Schmidt'a na Grunau Baby w Korschenruch (Prusy Wschodnie).

Dopiero pod koniec roku 1948 Francuzka Marcelle Choisnet w miejscowości Romanin les Alpilles na szybowcu *Arsenal Air-100 nr 5* poprawiła kobiecy rekord świata Modlibowskiej: po raz pierwszy 19-20 października 1948 roku czasem 28 godz. 02 min. i po raz drugi 17-19 listopada 1948 czasem 35 godz. 03 min. Fracuzka była pierwszą kobietą i piątym pilotem szybowcowym na świecie, który otrzymał Medal Lilienthala (rok 1951).

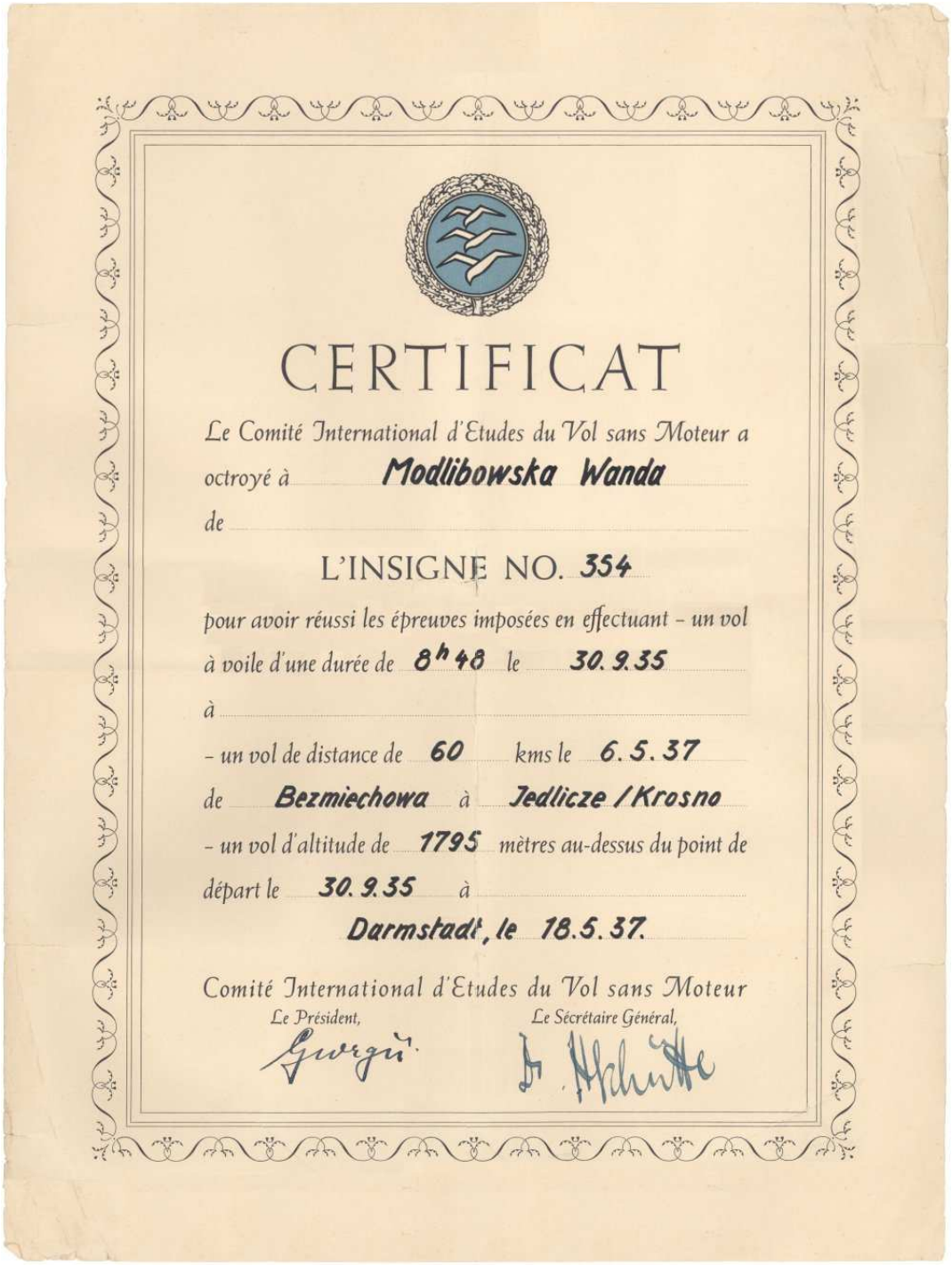
Rekord Polski ustanowiony przez Modlibowską poprawił dopiero Stanisław Wielgus 19-20 października 1949 roku latając szybowcem *Komar 48* nad Żarem 35 godz. i 14 min. Kobiecy rekord Polski nigdy nie został poprawiony.



Ryszard Dyrgałła w szybowcu CW-5 bis/34

data	*pilot*	*czas*	*miejsce*
luty 1929	Marga von Etzdorf, Deutschland	1.20 h	Dreifaltigkeitsberg, Wtb
jesień 1931	Lotte Orthband, Deutschland	5.15 h	Rossitten
jesień 1931	Hanna Reitsch, Deutschland	5.30 h	Grunau
sierpień 1933	Hanna Reitsch, Deutschland	10 h	Rossiten
kwiecień 1935	Martha Mendel, Deutschland	11.28 h	Kirchheim
18. 4. 1935	Lisel Zangemeister, Deutschland	12.57 h	Rossitten
20. 5 1937	**Wanda Miodlokowska, Polen**	**24.15 h**	
rekordy niemieckie ustanowione po wyczynie Modlibowskiej:			
27. 6. 1937	Feodora Schmidt (Dolly) Breslau	14.20 h	Sylt
30. 6. 1937	Inge Wetzel – Königsberg	18.31 h	Rossitten
8. 7. 1937	Feodora Schmidt (Dolly) Breslau	23.48 h	Sylt
data	*pilot*	*czas*	*miejsce*
19/20. 10. 1948	M. Choisnet-Gohard, Frankreich	28.02 h	Romanin-les-Alpilles
17.-19. 11. 1948	Marcelle Chisnet-Gohard, Frankreich	35.03 h	

Srebrna odznaka szybowcowa



CERTIFICAT

Le Comité International d'Etudes du Vol sans Moteur a octroyé à Modlibowska Wanda

de

L'INSIGNE NO. 354

pour avoir réussi les épreuves imposées en effectuant – un vol à voile d'une durée de 8h48 le 30.9.35

à

– un vol de distance de 60 kms le 6.5.37

de Bezmiechowa à Jedlicze / Krosno

– un vol d'altitude de 1795 mètres au-dessus du point de départ le 30.9.35 à

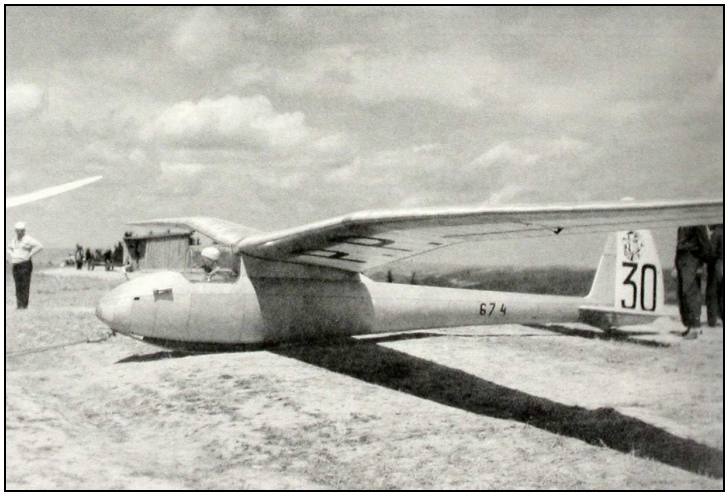
Darmstadt, le 18.5.37.

Comité International d'Etudes du Vol sans Moteur

Le Président, Le Sécrétaire Général,

Dyplom Srebrnej Odznaki Wandy Modlibowskiej

18 maja 1937 roku jako pierwsza Polka Modlibowska otrzymała nadaną przez Międzynarodowa Komisję Studiów nad Lotem Bezsilnikowym (ISTUS) Srebrną Odznakę Szybowcową FAI z numerem 54. W klasyfikacji światowej była to 354. kolejna odznaka. W tym okresie wyróżnienie to było określane jako dyplom i odznaka pilota szybowcowego kategorii wyczynowej D. Kolejne kobiece srebrne odznaki w Polsce uzyskały Maria Younga 394. (Lwów) i Maria Hrynakowska 399. (Poznań).

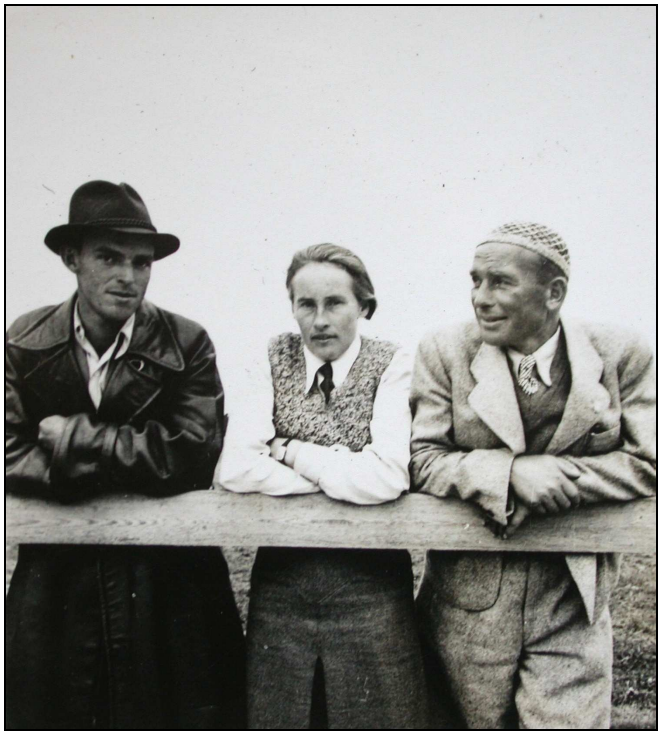


Szybowiec *SG-3*

Należy w tym miejscu nadmienić, iż 17 grudnia 1935 roku przyznano 19 pierwszych polskich srebrnych odznak. Odznaki o najniższych numerach otrzymali piloci: Piotr Mynarski (179), Bolesław Baranowski (180), Michał Offierski (181), Zbigniew Żabski (182), Szczepan Grzeszczyk (183). Do września 1939 polscy piloci uzyskali 225 srebrnych odznak FAI.

10 czerwca 1937 roku Modlibowska uzyskała kolejny kobiecy rekord Polski wykonując lot z Bezmiechowej do Mościc na szybowcu *SG-3* długości 123.8 km.

W dniu 17 lipca 1937 roku zorganizowany został w Gdańsku przez Aeroklub Gdański kolejny III Zlot do Morza. W zawodach wzięło udział 18 załóg z 10 aeroklubów. Rozegrane zostały 3 konkurencje: zlot na punktualność do Torunia, przelot nawigacyjny (odnajdywanie z powietrza znaków i nanoszenie ich na mapę) i lądowanie z wyłączonym silnikiem. Pilot Wanda Modlibowska i z nawigatorem Marią Hrynakowską na samolocie *RWD-8* zajęły najwyższe z załóg poznańskich, 11 miejsce.



T.Góra, W.Modlibowska i A.Dziurzyński
Bezmiechowa 1938r.

Pierwsze zawody szybowcowe w terenie płaskim

Wanda Modlibowska w motoszybowcu *ITS-8* SP-478 (wyprodukowano 2 egzemplarze) podczas prób w locie w Bezmiechowej

W dniach od 5 do 15 sierpnia 1937 roku odbyły się V Krajowe Zawody Szybowcowe - pierwsze w Polsce i na świecie zawody szybowcowe rozgrywane w terenie płaskim. Pierwotnie miały się one odbyć w Poznaniu w dniach 23 lipca – 8 sierpnia 1937 roku. Zostały jednak przeniesione do Inowrocławia ze względu na niemożność korzystania z lotniska Ławica w wymienionym okresie. Wzloty do konkurencji odbywały się za samolotem.

W zawodach udział wzięło 30 pilotów w tym 18 z LOPP, reszta z 5 aeroklubów, wśród nich między innymi Zbigniew Żabski, Rudolf Weigl, Witold Kasprzyk, Adam Dziurzyński, Michał Blaicher. Oprócz Wandy Modlibowskiej startowała także druga kobieta Zofia Szczecińska. Aeroklub Poznański reprezentował obok Modlibowskiej także kpt. Michał Blaicher.

Konstruktorzy szybowców i instruktorzy na szczycie Bezmiechowej. Od lewej: inż. W.Stępniewski (późniejszy profesor aerodynamiki śmigłowców w USA), M.Offierski, S.Grzeszczyk, A.Kocjan i kierownik szkoły inż. B.Łopatniuk

Zawody były bardzo udane. Przykładowo w ciągu dwóch tygodni IV Krajowych Zawodów Szybowcowych w Ustianowej wylatano 5748 km. Na zawodach w Inowrocławiu samego tylko 9 sierpnia przebyto 3500 km. 30 zawodników wykonało w sumie 141 przelotów w czasie 508 godz. przelatując 17.440 km, w tym 1 przelot ponad 300 km, 30 w granicach 200-300 km i 52 100-200 km. Zawody trwały 11 dni.

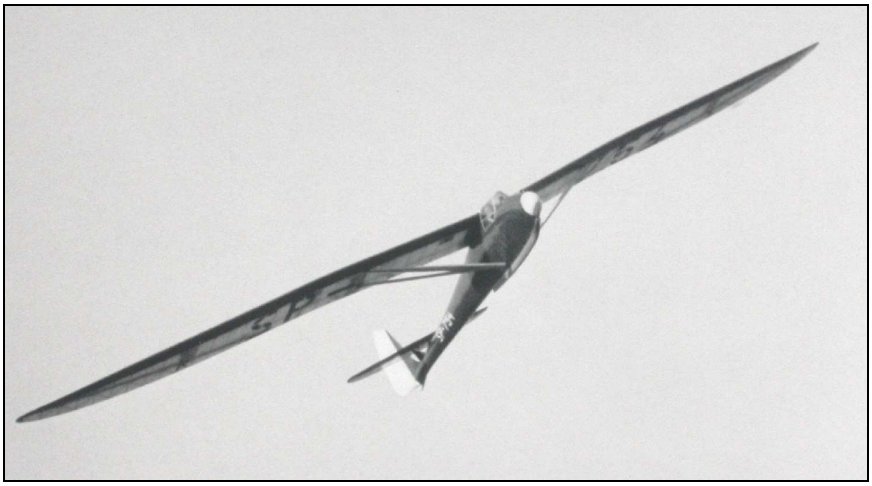
W klasyfikacji końcowej w kategorii przelotów indywidualnych zwyciężył Tadeusz Góra (493 pkt.) przed Zbigniewem Żabskim i Mieczysławem Urbanem. Modlibowska startująca na szybowcu *SG-7*

SP-863 o numerze konkursowym 9 konstrukcji inż. Szczepana Grzeszczyka z 57 pkt. zajęła 26. miejsce. W kategorii osiągniętych wysokości zwyciężył Eugeniusz Makowski (40 pkt.) przed Stanisławem Wacnikiem i Rudolfem Weiglem. 13. miejsce zajęła Wanda Modlibowska z 9 pkt[9].

Odwiedziny Czachorowa 3 samolotami *RWD-8* podczas V KZS w Inowrocławiu w sierpniu 1937r.

16 sierpnia 1937 roku na szybowcu *CW-5bis/35*[10] Modlibowska wykonała przelot 133 km z Inowrocławia do Łodzi (przedmieście Marysin III), czym ustanowiła rekord Polski kobiecy w konkurencji przelotu docelowego.

W dniach 22-31 sierpnia 1937 roku odbyły się w Warszawie Krajowe Zawody Lotnicze. Ze zgłoszonych 44 załóg wystartowało 35 samolotów z 8 aeroklubów, w sumie sklasyfikowano 41 załóg. W zawodach oprócz Wandy Modlibowskiej i Marii Hrynakowskiej, które tworzyły jedyną całkowicie kobiecą załogę wystartowała także Jadwiga Tyszkowska. Z Aeroklubu Poznańskiego udział brały jeszcze dwie załogi: Marian Skalski - Bolesław Rychlicki oraz Bolesław Kowalski - Władysław Prytyś.


Szybowiec CW-5 bis/35

W skład konkursu weszły próby: opanowa-

[9] Zestawienie lotów Modlibowskiej na V KZS w Inowrocławiu:

l.p.	data	przelot [km]	wysokość [m]	odczepienie [m]
1	5.VIII	15		500
2	6.VIII	*		500
3	7.VIII	23		500
4	8.VIII	32		700/800
5	9.VIII	133	1180	600
6	10.VIII	**		500
7	11.VIII	104	1170	600
8	12.VIII	37	1367	500
9	13.VIII	48		950/800
10	14.VIII	dzień nielotny		
11	15.VIII	loty na wysokość		500

* - nie zgłosił się na start; tego dnia nie latał żaden z zawodników aeroklubowych
** - zajęty transportem lub oczekiwanie na transport

[10] według Andrzeja Glassa był to *CW-5bis/34*

nie pilotażu (ewolucje – 2 ósemki, spirale w lewo i prawo po 3 zwitki, nalot pod wiatr i z wiatrem w ciemnię bombardierską; lądowanie na ograniczonej przestrzeni – prostokąt 20x130m), zrzucanie meldunków, loty na orientację, loty w szyku, loty na spostrzegawczość i wynajdywanie znaków, kotwiczenie samolotu, lądowanie z zatrzymanym silnikiem na ograniczonej przestrzeni (zespołowo najlepszy Aeroklub Poznański) oraz lot okrężny Warszawa – Częstochowa – Kraków – Nowy Sącz – Gorlice – Morderówka – Krosno – Rymanów – Ustjanowa – Stochynie – Lwów – Lublin – Warszawa.

Wanda Modlibowska w kabinie samolotu *RWD-8* wyposażonego w konstrukcję umożliwiającą holowanie szybowców na lotnisku Ławica

W klasyfikacji zespołowej brano pod uwagę liczebność zespołów. Przykładowo trzy zwycięskie zespoły reprezentowane były przez 6 załóg. Aeroklub Poznański zajął 6 miejsce w gronie 8 zespołów także ze względu na skromną reprezentację w liczbie trzech załóg. Modlibowska z Hrynakowską na *RWD-8* zajęły ostatecznie 20. miejsce na 41 załóg.

Trofea

Loty szybowcowe na Ławicy

6 listopada 1937 roku odbyło się w Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie uroczyste rozdanie nagród zdobytych przez polskich lotników w zawodach krajowych i zagranicznych w roku 1937. W uroczystości uczestniczyli między innymi wiceministrowie komunikacji Aleksander Bobkowski i Julian Piasecki, dowódca lotnictwa gen. Ludomił Rayski, gen. Janusz de Beaurain oraz liczni reprezentanci wszystkich działów lotnictwa.

W pierwszej kolejności wręczono medal Blèriot'a przyznany majorowi Skarżyńskiemu. Następnie nagrodę honorową, za ustanowienie międzynarodowego rekordu kobiecego oraz krajowego ogólnego i kobiecego – długotrwałości lotu szybowcowego otrzymała Wanda Modlibowska.

W czasie uroczystości wiceminister Bobkowski oraz dowódca lotnictwa Ludomił Rayski wręczyli jeszcze 59 innych nagród, które otrzymali między innymi Hynek, Janusz, Krzyszkowski, Żabski, Mynarski, Baranowski, Czerwiński, Offierski, Góra, Dziurzyński, Kasprzyk i wielu innych. Nagrody przyznawane były w formie pamiątek lub subwencji pieniężnych na studia i zwiedzanie międzynarodowych wystaw lotniczych.

Loty szybowcowe na Ławicy

Pod koniec roku Komisja Kontroli Premiowanych Wyczynów Szybowcowych przy ARP podsumowała oficjalne wyniki wyczynów szybowcowych w roku 1937. W ramach konkursu brało udział 56 pilotów, którzy wykonali 123 przeloty o łącznej długości około 8500 km.

W klasyfikacji końcowej zwyciężył Witold Kasprzyk z 383.5 pkt. przed Mieczysławem Urbanem i Tadeuszem Górą. Modlibowska z 192.4 pkt. zajęła 6. miejsce pokonując takie znakomitości jak Kazimierz Plenkiewicz, Ryszard Dyrgałła czy Adam Dziurzyński.

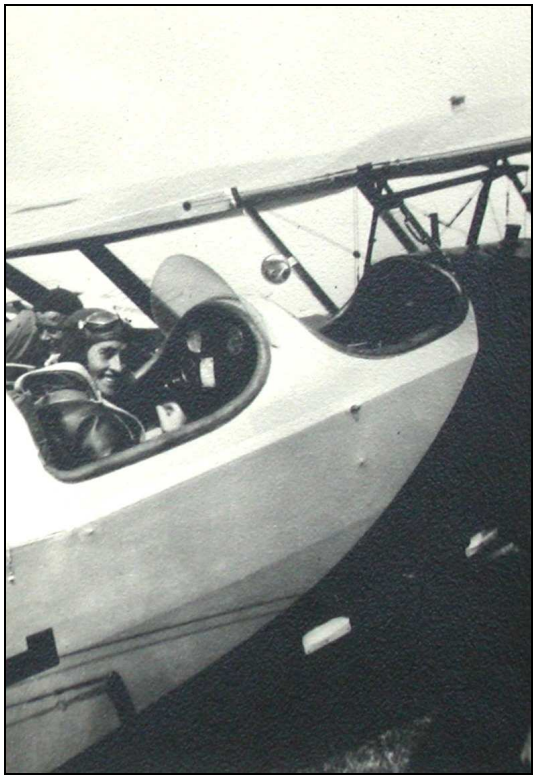
Rekord z roku 1937 zmienił wiele w życiu Modlibowskiej, co wspomina następująco:

"Ten rekord zrobił sporo szumu. Teraz szło mi już łatwiej i w lataniu silnikowym, w którym na początku przeszłam twardą szkołę, płacąc za naukę jak za zboże i pucując z rycyny zapaprane podbrzusza wysłużonych Hanriotów. Startowałam już w lotach okrężnych na koszt aeroklubu, otrzymałam interesującą dla chemika pracę w warszawskim Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa."

Jerzy Osiński, redaktor czasopisma *„Skrzydlata Polska"*, tak podsumowywał w artykule redakcyjnym *„Wyniki osiągnięte przez nasz sport lotniczy w roku 1937"* (listopad 1937):

„Jeśli chodzi o osiągnięcia szczytowe, o rekordy, w roku bieżącym zanotowaliśmy świetny wyczyn szybowcowy p. Wandy Modlibowskiej z Aeroklubu Poznańskiego, która swoim przeszło 24-godzinnym lotem na szybowcu ustanowiła prócz rekordu krajowego także międzynarodowy rekord kobiecy długotrwałości lotu szybowcowego.

W chwili obecnej na liście międzynarodowych rekordów lotniczych figurują nazwiska 3 Polaków, mianowicie: mjra St. Skarżyńskiego, który utrzymuje nadal swój rekord odległości w kat. II samolotów turystycznych, ustanowiony w dniu 7 maja 1933 r. w przelocie przez Atlantyk Płd.; kpt. Zb. Burzyńskiego, zachowującego swoje rekordy balonowe z roku 1935: wysokość w kat. VII oraz długotrwałości w kat. V, VI i VII (rekordy odległości utracił w r. 1936 na korzyść Demuyter'a). Trzecią jest p. Modlibowska."



Modlibowska w *RWD-8*

Najdłuższy przelot

Szybowiec *SG-3*

19 maja 1938 roku Modlibowska przeleciała na szybowcu *SG-3* odległość 343 kilometrów z Bezmiechowej do Omelańca koło Brześcia nad Bugiem.

Rekord ten był lepszy od aktualnego kobiecego rekordu Polski w konkurencji odległości przelotu otwartego, ustanowionego zresztą przez Modlibowską przed rokiem, o 210 kilometrów, jednak pozostał on w cieniu rekordowego przelotu Tadeusza Góry, który zaledwie dzień wcześniej - 18 maja 1938 roku na szybowcu *PWS-101* pokonał dystans niemal 578 kilometrów lądując pod Wilnem po starcie z Bezmiechowej.

Do poprawienia międzynarodowego rekordu kobiecego w konkurencji przelotu otwartego - należącego do Hanny Reitsch - zabrakło Modlibowskiej zaledwie kilka kilometrów[11].

Modlibowska przy szybowcu *PWS-101* (jednym z 6 wyprodukowanych egzemplarzy) na tle hangaru Poleskiego Okręgu Wojewódzkiego L.O.P.P., maj 1938r.

"Z tą właśnie Hanną Reitsch – wiedziałam już wówczas o kogo chodzi – walczyłam korespondencyjnie. Rok po ustanowieniu mojego międzynarodowego rekordu, 19 maja 1938 r. na szybowcu konstrukcji Szczepana Grzeszczyka, SG 3 nr 436, pokonałam trasę 343 km z Bezmiechowej do Omelańca koło Brześcia nad Bugiem, ustana

[11] Hanna Reitsch 4 lipca 1937 roku ustanowiła rekord świata kobiet przelotem 351 km z Wasserkuppe do Hamburga (wg. *Handbuch des Segelfliegens* Wolfa Hirtha)

wiając kobiecy rekord Polski. Do rekordu świata Reitsch zabrakło mi wówczas zaledwie 6 km! Gdyby nie las, którego przeskoczenie było już mocno ryzykowne! Prasa bardzo ubolewała wtedy, że tak pechowo wyrósł on na mej drodze." – wspomina Wanda Modlibowska.

Modlibowska przy szybowcu *PWS-101* na tle hangaru Poleskiego Okręgu Wojewódzkiego L.O.P.P. maj 1938r.

Zdjęcia przekazane przez Wandę Modlibowską Andrzejowi Glassowi przeczą jednak wersji, iż przelot odbył się na szybowcu *SG-3*. Na fotografiach opisanych datą 18 maja 1938r. widnieje bowiem Modlibowska przy szybowcu *PWS-101* na tle hangaru Poleskiego Okręgu Wojewódzkiego L.O.P.P. Wydaje się więc zatem wielce prawdopodobne, iż najdłuższy przelot Wandy Modlibowskiej odbył się właśnie na szybowcu *PWS-101*.

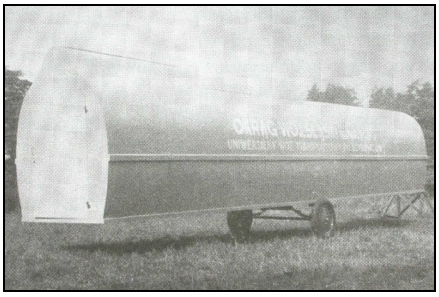
Modlibowska przy szybowcu *PWS-101* na tle hangaru Poleskiego Okręgu Wojewódzkiego L.O.P.P. maj 1938r.

VI Krajowe Zawody Szybowcowe

W dniach 10-22 lipca 1938 roku odbyły się w Masłowie VI Krajowe Zawody Szybowcowe. Modlibowska wraz z Michałem Blaicher'em, Adamem Dziurzyńskim, Tadeuszem Górą i Elizbarem Iwanowem została zgłoszona do zawodów przez Szkołę Szybowcową Aeroklubu Lwowskiego.

Józef Zieleziński wspomina te zawody:

„Przypominam sobie, jak wielkie poruszenie wśród zawodników biorących udział w zawodach, wywołała zgoda na loty chmurowe. Opinie były podzielone: jedni byli za krążeniem w chmurze, inni zaś za przelatywaniem przez chmury w locie prostym. [...] Kilka dni później [...] dotarła do nas ponura wiadomość o śmierci kapitana Eugeniusza Makowskiego, który brał udział w tych zawodach. Jego szybowiec rozleciał się, prawdopodobnie w chmurze, jego samego, zapiętego pasami, wyrzuciło z kabiny razem z siedzeniem, które oderwało się od integralnej części szybowca. Zapięty pasami nie zdołał otworzyć spadochronu."



Przyczepa szybowcowa transportowa produkcji Śląskich Warsztatów Szybowcowych wykorzystywana pod koniec lat 30-tych w Bezmiechowej i Ustianowej

Fatalna pogoda, śmiertelny wypadek Eugeniusza Makowskiego 16 lipca i zawieszenie szybowców *WOS* i *SG-3* zaowocowały zaliczeniem zawodów do nieudanych i pechowych. Początkowe niedopuszczenie szybowca do zawodów (10-12 lipca) i przedłużająca się reperacja szybowca (16-22 lipca) spowodowały, iż Modlibowska wykonała w czasie zawodów tylko trzy starty, z których jeden (15 lipca) zakończył się przelotem o długości 156 km. Warto zauważyć, iż tego dnia Modlibowska pokonała pozostałych doświadczonych szybowników z Aeroklubu Lwowskiego: Adama Dziurzyńskiego (71.5 km), Tadeusza Górę (136 km) i Elizbara Iwanowa (20 km). Z pozostałych zawodników poza Kazimierzem Plenkiewiczem (270 km), Romual-

Załoga Aeroklubu Poznańskiego na Krajowych Zawodach Samolotowych w 1938. Ewa Korczyńska (z lewej) i Wanda Modlibowska

dem Szukiewiczem (229 km) i Michałem Blaicher'em (156 km) nikt nie przekroczył granicy 100 km.

Ostatecznie sklasyfikowano 36 zawodników, zwyciężył Kazimierz Plenkiewicz przed Tadeuszem Górą. Modlibowska, będąca jedyną kobietą w tym gronie, zajęła 29. miejsce. W czasie zawodów wylatano 15658 km w łącznym czasie 478 godz. i 28 min. Zawody trwały 13 dni.

VIII Krajowe Zawody Lotnicze

W dniach od 20 do 25 sierpnia 1938 roku odbyły się w Warszawie, ostatnie przed wojną, VIII Krajowe Zawody Lotnicze zorganizowane przez Aeroklub Rzeczpospolitej Polskiej. W zawodach wzięło udział 41 samolotów, ukończyło je 36 załóg. Startowały cztery kobiety, oprócz trzech reprezentantek Aeroklubu Poznańskiego, także pełniąca funkcję nawigatora Stefania *„Barbara"* Wojtulanis.

Regulamin zawodów obejmował sześć konkurencji rozgrywanych w czasie lotu okrężnego po trasie: Warszawa - Poznań - Toruń - Kościerzyna - Gdynia - Kartuzy - Bydgoszcz - Lidzbark - Czerwony Bór - Augustów - Suwałki - Grodno - Wilno - Mołodeczno - Baranowicze - Słonim - Łuck - Brzeżany - Lwów - Krosno - Nowy Targ - Kraków - Katowice - Częstochowa - Łódź - Warszawa. Rozegrano następujące próby: kontrolę techniki pilotażu (Warszawa), zrzucenie meldunku na punkt określony w terenie, lecz nie podany dokładnie zawodnikowi na mapie (na trasie Poznań-Toruń), odnalezienie samolotu, który lądował przymusowo (na trasie Lidzbark – Czerwony Bór), lądowanie na punkt ze stojącym śmigłem, przy czym pilot wyłączał silnik na sygnał dany z ziemi (Lwów), odszukanie i naniesienie na mapę znaków wyłożonych w terenie oraz odszukanie i naniesienie na mapę patrolu złożonego z 5-8 motocyklistów (na trasie Częstochowa – Łódź), lot grupowy w kluczach po trzy samoloty (na trasie Łódź – Warszawa).

Modlibowska z jednym z poznańskich pilotów podczas VIII KZL w 1938r.

Z Aeroklubu Poznańskiego startowało sześć załóg na samolotach *RWD- 8* w tym załoga kobieca – pilot Wanda Modlibowska i nawigator Ewa Korczyńska. Najlepsze wyniki z poznańskich załóg uzyskała załoga pilot Janusz Mościcki i nawigator Maria Hrynakowska (indywidualnie 21. miejsce). Bolesław Kowalski ze Stanisławem Prohaską uplasowali się na 28., a Modlibowska z Korczyńską na 29. miejscu. W klasyfikacji zespołowej piloci AP zajęli ostatnie, 9 miejsce.

Aeroklub Poznański w tych zawodach prześladował pech. Wynik końcowy w klasyfikacji drużynowej uzależniony był od wyników wszystkich zawodników danego klubu. Już w pierwszym dniu lotu okrężnego, w skutek uszkodzeń podczas przymusowych lądowań w okolicy Kartuz i Kościerzyny odpadło 5 załóg (złamane śmigła,

uszkodzenie podwozia, kasacja), z czego 3 samoloty należały do Aeroklubu Poznańskiego. Modlibowskiej przydarzyły się drobne niedomagania silnika, jednego dnia w bardzo złych warunkach lądowała wraz z innym zawodnikiem Aeroklubu Poznańskiego Kowalskim pod Piasecznem. Sześć pozostałych Aeroklubów doprowadziło do końca zawodów wszystkie załogi, dwa utraciły po jednej załodze. Z Aeroklubu Poznańskiego zawody ukończyły trzy załogi na sześć startujących.

Wanda Modlibowska podczas VIII KZL 1938r.

27 sierpnia 1938 roku *„Orędownik Gostyński"* donosił:

„ ... Ogólną uwagę w zawodach lotniczych zwróciły dwie nasze pilotki, Wanda Modlibowska i Ewa Korczyńska, które przebyły lot w świetnej formie, dystansując po drodze zgubionych w przestworzach zawodników męskich. Naszej słynnej dzielnej lotniczce życzymy z serca, by przebyła wszystkie etapy ku chwale lotnictwa polskiego, kobiety polskiej najdzielniejszej z dzielnych i naszego powiatu!"

Zespół poznański na VIII Krajowych Zawodach Lotniczych w 1938 roku.
Od lewej: Duralski, Kowalski, Skalski, Prohaska, Modlibowska, Karolczak, Korczyńska, Hrynakowska, Rychlicki, Chrzanowski, Krężałek

Nagrody

19 listopada 1938 roku miała miejsce uroczystość rozdanie nagród i zakończenia roku sportowego w lotnictwie cywilnym. Wiceminister Komunikacji Aleksander Bobkowski wręczał je w obecności reprezentanta Marszałka Śmigłego-Rydza gen. Józefa Zająca, gen. Ludomiła Rayskiego i prezesa ARP ks. Janusza Radziwiłła. Nagrody Marszałka otrzymali Kazimierz Plenkiewicz za zajęcie pierwszego miejsca w Krajowych Zawodach Szybowcowych oraz S.Abramski i W.Stronczyński za zwycięstwo w Krajowych Zawodach Lotniczych. Michał Offierski został uhonorowany medalem ARP za zdobycie międzynarodowych rekordów w klasie motoszybowców. Nagrody Ministra Komunikacji za ustanowienie krajowych rekordów szybowcowych otrzymali Tadeusz Góra i Wanda Modlibowska.

Pod koniec 1938 roku Polska figurowała w tabeli rekordów międzynarodowych FAI na siedmiu pozycjach: 4 razy w klasie rekordów balonowych (kpt. Burzyński), 2 razy w motoszybowcowych (Offierski) i raz w szybowcowych kobiecych (Modlibowska).

W roku 1938 Modlibowska zajęła bardzo wysokie, czwarte miejsce w klasyfikacji lotów premiowanych za sezon 1938. W memoriale udział brało 94 pilotów. W czasie 700 godzin wykonano w sumie 207 przelotów pokonując 25.385 km. Wśród 10 przelotów ponad 300 km zgłoszonych do klasyfikacji na 6 miejscu pod względem długości znalazł się rekord Modlibowskiej – 343 km. Zwyciężył Tadeusz Góra przed Edwardem Peterkiem i Witoldem Kasprzykiem.

Wanda Modlibowska w samolocie RWD-8 wyposażonym w konstrukcję umożliwiającą holowanie szybowców na lotnisku Ławica

U progu wojny

W latach 30-tych Modlibowska udzielała się niezwykle aktywnie społecznie. Była instruktorką I klasy obrony przeciwgazowej, członkinią Oddziału Ochotniczej Służby Zdrowia PCK w Poznaniu (kurs sióstr pogotowia sanitarnego Czerwonego Krzyża w marcu 1931r.). Współpracowała z poznańskim środowiskiem kolejarskim w organizowaniu konkursów szybowcowych. W 1935 roku brała społecznie udział w prowadzeniu szkolenia lotniczego w szkole w Fordonie, była instruktorem na pierwszym kobiecym kursie szybowcowym w Ustianowej w 1936 roku.

Wanda Modlibowska z niemieckim pilotami, lotnisko Ławica

W latach 1937-1938 Modlibowska – jako jedyna kobieta – wraz z 4 innymi członkami Aeroklubu Poznańskiego figurowała na liście około 90 Komisarzy Sportowych A.R.P.

Za działalność w lotnictwie polskim została w lutym 1939 roku odznaczona Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Od 1 września 1938 do 1939 pracowała jako chemik w Oddziale Paliw i Smarów w Instytucie Technicznym Lotnictwa w Warszawie. Instytut podlegał Dowództwu Lotnictwa. Do jego zadań należało opiniowanie i badanie sprzętu lotniczego w zakresie płatowców, balonów, silników, osprzętu, wyposażenia, uzbrojenia, materiałów lotniczych, paliw i smarów. Oddział technologiczny, dzielący się na wydziały materiałów i paliw, kierowany początkowo przez inż. M. Kurmana, a następnie przez inż. K. Wolskiego, mieścił się przy ul. Puławskiej 2, na byłym terenie wytwórni PZL na Mokotowie. W charakterze pilotów w Instytucie latali m.in. Zbigniew Oleński, Ryszard Dyrgałła, kpt. Andrzej Włodarkiewicz, początkowo także Szczepan Grzeszczyk. Instytut w 1939 roku zatrudniał 918 osób, w tym ponad 20 pilotów doświadczalnych. Jednym z większych osiągnięć Instytutu, wykorzystywanym do dnia dzisiejszego, było opracowanie w 1936 roku przez inż. Franciszka Janika krzywej wyrwania, która od lat jest stosowana na całym świecie do określania wytrzymałości samolotów i szybowców.

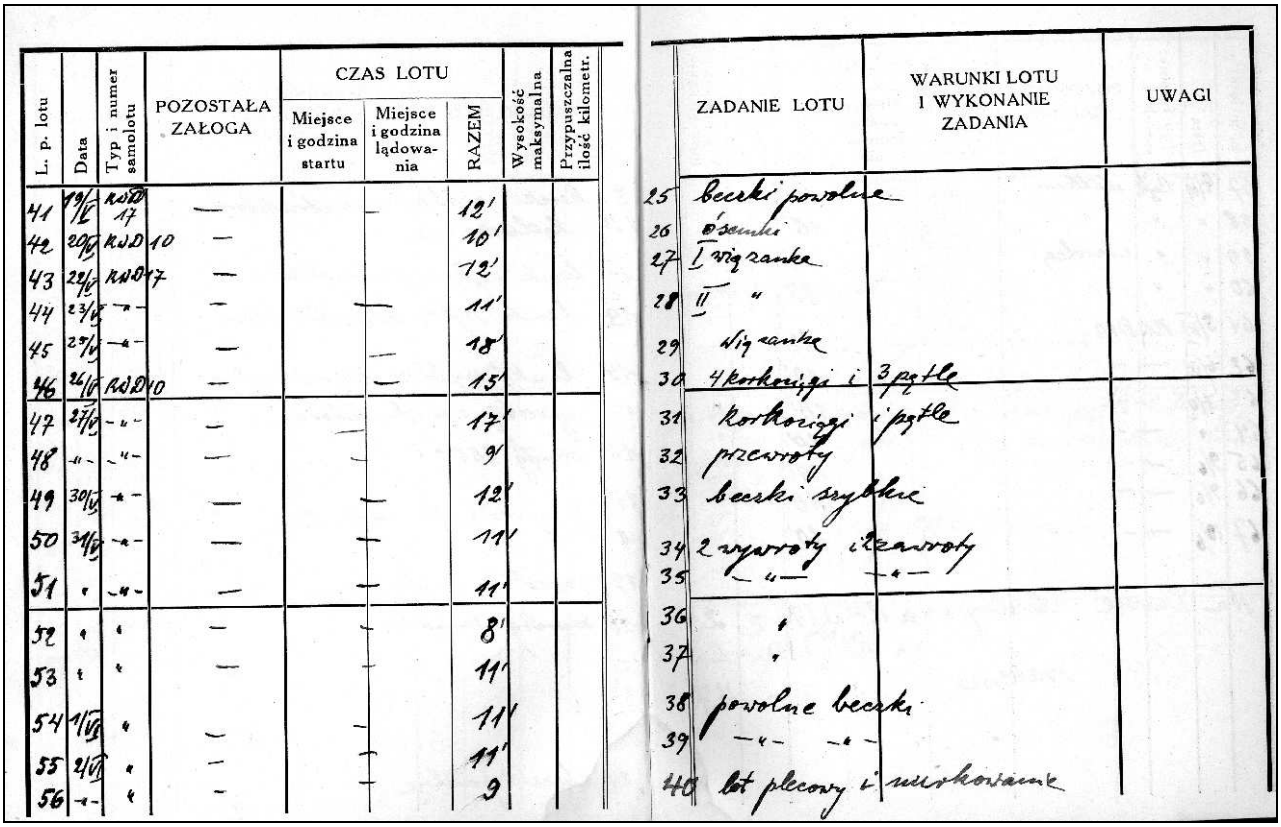
Wraz ze zmianą miejsca zamieszkania Modlibowska przeniosła się do Aeroklubu Warszawskiego.

Samolot *RWD-10*

Przed wybuchem wojny wraz z Stefanią *„Barbarą"* Wojtulanis przeszła w Aeroklubie Warszawskim szkolenie w akrobacji na samolotach *RWD-10* i *RWD-17*. Odbyła także kurs lotów bez widoczności. Miała uprawnienia do lądowania w terenie przygodnym, holowania szybowców za samolotem oraz wykonywania lotów na motoszybowcu.

O kunszcie pilotażowym Modlibowskiej może świadczyć fakt, iż *RWD-10* był jednomiejscowym samolotem wymagającym dobrego przeszkolenia, precyzyjnego pilotażu i latało na nim relatywnie mało pilotów, słabszych nie dopuszczano do latania na nim. Ilość wyprodukowanych samolotów - 23 sztuki - mówi zresztą sama za siebie. Był samolotem do akrobacji uznawanej dziś za wyczynową. Wymagał opanowania akrobacji na samolocie szkolno-akrobacyjnym, a do takich należy zaliczyć *PWS-16*, *PWS-16bis*, *PWS-26*, *RWD-17*. Cechował się doskonałą na tamte czasy sterownością i bardzo małymi siłami na sterach.

Samolot początkowo sprawiał kłopoty nawet oblatywaczom: *„ ... świetny pilot akrobacyjny, por. Józef Orłowski, specjalista od latania na plecach na dostosowanym przez siebie do tego PWS-12 bis, miał wydać urzędową opinię o wartości nowego samolotu akrobacyjnego małej mocy. I oto o mało nie doszło do dyskwalifikacji samolotu, gdyż przemiły Józio po prostu nie mógł wykonać zwykłej pętli, mimo rozwijania coraz większej szybkości wstępnej i wykonywania coraz ... gwałtowniejszych ruchów sterem. Już miało dojść do wydania negatywnej opinii, gdy oblatywacz DWL, Kazio Chorzewski, wykonał przed urzędową komisją 28 pętli, jedna za drugą, pętli najbardziej prawidłowych na świecie! Kazio znał bowiem tajemnicę pilotowania RWD-10, która brzmiała: prowadzić tylko dwoma palcami!"* – tak Witold Rychter w *„Skrzydlatych wspomnieniach"* opisał pierwsze próby okiełznania RWD-10.



L. p. lotu	Data	Typ i numer samolotu	POZOSTAŁA ZAŁOGA	CZAS LOTU: Miejsce i godzina startu	CZAS LOTU: Miejsce i godzina lądowania	CZAS LOTU: RAZEM	Wysokość maksymalna	Przypuszczalna ilość kilometr.	ZADANIE LOTU	WARUNKI LOTU I WYKONANIE ZADANIA	UWAGI
41	19/6	RWD 17	—		—	12'			25 beczki powolne		
42	20/6	RWD 10	—			10'			26 ósemki		
43	22/6	RWD 17	—			12'			27 I wiązanka		
44	23/6	—"—	—		—	11'			28 II "		
45	23/6	—"—	—		—	18'			29 wiązanka		
46	24/6	RWD 10	—		—	15'			30 4 korkociągi i 3 pętle		
47	27/6	—"—	—	—		17'			31 korkociągi i pętle		
48	—"—	—"—	—	—		9'			32 przewroty		
49	30/6	—"—	—		—	12'			33 beczki szybkie		
50	31/6	—"—	—		—	11'			34 2 wyroty i 2 zawroty		
51	"	—"—	—		—	11'			35 —"— —"—		
52	"	"	—		—	8'			36 "		
53	"	"	—		—	11'			37 "		
54	1/VII	"	—		—	11'			38 powolne beczki		
55	2/VII	"	—		—	11'			39 —"— —"—		
56	—"—	"	—		—	9			40 lot plecowy i wirkowanie		

Fragment książki lotów Modlibowskiej z maja 1939r.
Loty na *RWD-10* i *RWD-17* w ramach szkolenia akrobacji

Bolesław Solak tak wspominał RWD-10: *„Samolot miał być zbliżony charakterystyką lotu do myśliwskiej maszyny bojowej. Miał się stromo wznosić w górę, miał być czułym na stery, niewybaczającym błędów pilotażu, łatwo dającym rzucić się w korkociąg czy szybką beczkę. Miał mieć dużą szybkość lądowania. Miał być trudnym, rasowym myśliwcem. Drzewiecki (konstruktor) wypełnił te warunki. Jak mi potem opowiadał, omal się nie rozbił przy oblatywaniu prototypu, bo nie mógł opanować czułości sterów."*

Szkolenie akrobacyjne odbyła na lotnisku Mokotowskim w okresie od 27 kwietnia do 10 czerwca 1939r. Wykonała w sumie 24 loty na RWD-17 i 23 loty na RWD-10 w łącznym czasie prawie 10 godzin pod okiem por. Jankiewicza, kpt. Włodarkiewicza, R.Kalpasa i kpt. Czerniawskiego. Kilkunastominutowe loty miały na celu doskonalenie figur pilotażu: przeciągnięć, korkociągów, pętli, przewrotów, beczek powolnych i szybkich, wywrotów, zawrotów, skrętów o 360°, ósemek, lotu plecowego, nurkowania i atakowania spadochroników. Egzamin składał się z trzech nakazanych wiązanek, w których oprócz figur oceniano prawidłowość rozpoczęcia akrobacji w nakazanym miejscu, utrzymywanie nakazanego kierunku i prawidłowość łączenia figur. I wiązanka: korkociąg 2 zwitki lewy, pętla, zawrót lewy, wywrót lewy, przewrót lewy, beczka lewa; II wiązanka: korkociąg 2 zwitki prawy, pętla, beczka powolna lewa, przewrót lewy, beczka powolna prawa, przewrót prawy, beczka prawa; III wiązanka: korkociąg 3 zwitki lewy, zawrót lewy, wywrót lewy, zawrót prawy, wywrót prawy, beczka powolna lewa, przewrót lewy, beczka prawa.

Jeden z 9 wyprodukowanych egzemplarzy motoszybowca Bąk konstrukcji Antoniego Kocjana

W lipcu 1939r. uczestniczyła w Zlocie do Gdyni na motoszybowcu *Bąk* SP-1232. Ostatnie loty jakie wykonała przed rozpoczęciem wojny to holowanie samolotem *RWD-8* szybowców na kursie szkolnym i akrobacji na Mokotowie od 13 do 20 sierpnia 1939r. W sumie od początku roku 1939r. wylatała w 112 lotach ponad 30 godzin na samolotach *RWD-5*, *RWD-8*, *RWD-10*, *RWD-13*, *RWD-17* i motoszybowcu *Bąk*. Łącznie przed rozpoczęciem wojny jej nalot na samolotach wynosił według różnych źródeł około 400÷600 godzin.

Kampania wrześniowa

Wanda Modlibowska pod koniec sierpnia 1939r. została zmobilizowana a w dniu 4 września 1939 roku przydzielona – jako pilot łącznikowy – do Eskadry Łącznikowej Sztabu Głównego Wojska Polskiego w Warszawie (Eskadry Sztabowej) stacjonującej na Polu Mokotowskim, administracyjnie podporządkowanej dowództwu 1 Pułku Lotniczego, dowodzonej przez kpt. pil. Henryka Wirszyłło. Otrzymała wówczas stopień podporucznika pilota czasu wojny[12].

Według Stanisława Karpińskiego pierwszy dyspozycyjny lot na zlecenie Naczelnego Dowództwa Lotnictwa z kobietą w charakterze pilota wykonała Stefania „Barbara" Wojtulanis 3 września z Warszawy do Dęblina. Pomyślne wykonanie tego zadania miało zaowocować komunikatem dowództwa lotnictwa o możliwości ochotniczego zaciągnięcia się kobiet do służby w lotnictwie wojskowym w charakterze pilotów łącznikowych. Według Karpińskiego, w tym czasie Wanda Modlibowska była już zaangażowana jako pilot łącznikowy przez Instytut Doświadczalny Lotnictwa.

Prototyp samolotu *RWD-13* SP-AOA (fot. Sport lotniczy w przedwojennej Polsce)

W czasie działań wojennych do 18 września 1939 roku Wanda Modlibowska wykonała 6 lotów łącznikowych samolotem *RWD-13* w łącznym czasie około 8 godzin operując z lotniska mokotowskiego w Warszawie i przewożąc w kierunku południowym i wschodnim rozkazy i meldunki od dowódców walczących oddziałów, korzystając często z lądowisk przygodnych. Wraz z Wandą Modlibowska na aeroklubowych *RWD-13* w eskadrach łącznikowych latały także Anna Leska, Stefania *„Barbara"* Wojtulanis i Zofia Szczecińska-Turowicz.

Jerzy Pawlak w książce *„Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939"* tak opisuje działanie plutonów łącznikowych i Eskadry sztabowej:

„Należy stwierdzić, że załogi plutonów łącznikowych, latając podczas Wojny Obronnej 1939 roku na powolnych i nie uzbrojonych samolotach, zapisały jedną z najpiękniejszych kart historii polskiego lotnictwa, wykonując powierzone zadania z pełnym poświęceniem, w ustawicznym zagrożeniu od lotnictwa nieprzyjaciela, jak

[12] stopień podporucznika pilota czasu wojny nadawano kobietom pełniącym funkcje oficerów - pilotów w polskim lotnictwie wojskowym w czasie wojny.

Samolot *RWD-13*

też od niemieckiej obrony przeciwlotniczej oraz – niestety – własnej. Bardzo nieliczne dokumenty, przekazy oraz relacje nie pozwalają autorowi na pełne odtworzenie udziału lotnictwa łącznikowego we wrześniu 1939 roku, nie mniej jednak świadczą niezbicie o bohaterstwie i zasługach jego personelu."

Oto jak Modlibowska wspomina pierwszy lot wykonany po wybuchu wojny:

"Wcześnie rano, ale już po pierwszym ataku lotniczym na stolicę, zastukał do mnie żołnierz – goniec z rozkazem zameldowania się na lotnisku. Byłam zmobilizowana, wskoczyłam w mój aeroklubowy mundur i godzinę później leciałam już jako pilot RWD 13 do Dęblina z oficerem łącznikowym na pokładzie. Starałam się przemykać nisko, by nie dopadł mnie jakiś hitlerowski myśliwiec. Gdzieś ostrzelała omyłkowo moją awionetkę nasza artyleria. Ostatecznie wylądowałam w Ułężu, bo główne lotnisko w Szkole Orląt było już zbombardowane. Po wykonaniu zadania wróciliśmy szczęśliwie."

Inny lot wspomina Stefania „Barbara" Wojtulanis: *„W następnym dniu przed południem wylądowała w Surchowie Wanda Modlibowską. Przyleciała samolotem RWD-13 z lądowiska pod Krasnymstawem, gdzie znajdowało się już wiele samolotów eskadry. Doręczyła (Barbarze i Zofii) polecenie, by dołączyły bezzwłocznie do znajdującej się tam części eskadry".*

Stanisław Karpiński w książce *„Na skrzydłach huraganu"* opisuje: *„Samoloty Eskadry były ostrzeliwane zarówno przez Niemców, jak i polską artylerię przeciwlotniczą, która nie zawsze rozpoznawała sylwetki polskich maszyn. Jeden z takich incydentów miał miejsce w pobliżu miasteczka Brody. Kapitan, prowadzący ogień tłumaczył się niewiedzą. Wyjaśniał, że rysunki zarówno polskich, jak i potencjalnych wrogów były przed wojną niedostępne, przechowywane razem ze ściśle tajnymi dokumentami... Trudno po prostu uwierzyć, że mieliśmy tak niedorzeczne przepisy.*

W czasie gdy niemieckie zagony pancerne parły szybko naprzód warunki wykonywania zadań stawały się z każdą godziną coraz trudniejsze. Były straty w personelu i w sprzęcie, coraz częściej zamiast na lotniskach bazowano na prymitywnych lądowiskach. Szwankowało zaopatrzenie, szczególnie w paliwo. Loty były coraz bardziej niebezpieczne."

Modlibowska wraz z łącznikową eskadrą sztabową przesuwała się wraz z frontem na wschód (Pole Mokotowskie, Powsin koło Warszawy, Świdnik koło Lublina, Krasnystaw, Gurków, Ławrów koło Łucka, Dworzyszcze koło Dubna, Jagielnica koło Czortkowa, Podhajce koło Kołomyi, Czerniowce w Rumunii), po zakończeniu działań wojennych na rozkaz dowództwa opuściła kraj rzutem kołowym.

Modlibowska z ks.Radziwiłłem w Tulcei w Rumunii. 1.X.1939r.

Ostatnie dni działalności Eskadry w Polsce opisuje Stanisław Karpiński: *„Z polowego lotniska Powsin, pod Warszawą samoloty Eskadry przebazowały pod Lublin (lotniska Świdnik i Surchów), następnie pod Krasnystaw, a po zbombardowaniu miasta lądowały w Ławrowie. Tu, mimo dokładnego zamaskowania maszyn w pobliskim lesie samoloty nieprzyjacielskie zbombardowały okolicę. Okazało się, że pracownik folwarku, Niemiec był informatorem. Podczas rewizji pomieszczeń wykryto krótkofalową radiostację. Wyrokiem sądu polowego został rozstrzelany. Potem lądowiskiem były Trybuchowce, koło Czorsztyna, a następnie Kołomyja, gdzie w dniu 17 września nadeszła porażająca wiadomość o wkroczeniu Armii Czerwonej w granice Polski."*

Po przybyciu do Rumunii Modlibowska otrzymała polecenie (wraz ze Stefanią „Barbarą" Wojtulanis i Zofią Szczecińską), by udać się do Bukaresztu, do dyspozycji ambasady Rzeczypospolitej Polskiej. Tam zastępca attache wojskowego skierował ją do lotniczej placówki ewakuacyjnej. Otrzymała paszport zagraniczny i wytyczne do pełnienia funkcji kuriera - między placówką ewakuacyjną a obozami internowanych lotników.

Amerykańscy autorzy „Sprawy honoru" opisują w swej książce zadania kurierów w Rumunii: *„By przyśpieszyć bieg spraw, polski rząd na uchodźstwie zorganizował potajemną sieć przerzutu godną tytułowego bohatera powieści baronowej Orczy Szkarłatny Kwiat. W Bukareszcie generał Stanisław Ujejski, dowódca polskiego lotnictwa, zorganizował tajny sztab ewakuacyjny w prywatnym mieszkaniu, wykorzystując w charakterze biurek wszystkie dostępne płaskie powierzchnie - stół w salonie, fortepian, duże łoże, podłogę. Tymczasem w suterenie, pod biurem polskiego attache wojskowego, pracownicy polskiej ambasady podrabiali paszporty i wizy, wymyślając fałszywe nazwiska (prawdziwe nazwiska właścicieli owych dokumentów przesłano do Paryża szyfrówkami). Wielu Polaków uciekło na własną rękę, innym pomogli kurierzy, w tym kilka młodych kobiet, które dostarczały do obozów pienią-*

dze, cywilne ubrania i podrobione papiery. Ryzykując w najlepszym razie aresztowanie, kurierzy często przekupywali obozowych dowódców i strażników, żeby podczas ucieczki internowanych patrzyli w inną stronę."

O pracy kurierek w Rumunii pisze Adam Zamoyski w książce *„Orły nad Europą"*: *„Generał Zając, dowódca polskiego lotnictwa, powołał specjalny sztab i w prywatnym mieszkaniu zorganizował ośrodek potajemnej ewakuacji; za meble biurowe służyły tam stół jadalny, fortepian i ogromne łoże małżeńskie. Tutaj prowadzono listy wszystkich osadzonych w obozach lotników, stąd wysyłano im rozkazy i pieniądze za pośrednictwem trzech dziewcząt, które wcześniej zdążyły już okazać swoją przydatność w powietrzu. 1 września Barbara Wojtulanis, członkini Aeroklubu Warszawskiego, dostarczyła z mokotowskiego lotniska ważny rozkaz, gdy nie było komu tego zrobić: dowódca wysłał ją w sportowym samolocie. Wkrótce wraz z dwiema koleżankami, Zofią Turowicz i Anną Leską, zaczęła latać z regularnymi misjami łącznikowymi ze sztabu; wszystkie trzy opuściły Polskę 17 września. W Rumunii odgrywały kluczową rolę jako kurierki — było im bowiem łatwiej podróżować po kraju niż zawsze podejrzanym mężczyznom. Dość często aresztowano je i źle traktowano, ich praca nie była więc łatwa."*

W książce *„Na skrzydłach huraganu"* Stanisław Karpiński przytacza wspomnienia Stefanii *„Barbary"* Wojtulanis z Rumunii:

„26 września, wraz z dwoma pilotkami z kampanii wrześniowej Wandą Modlibowską i Zofią Szczecińską znalazła się razem z Eskadrą w punkcie zbornym dla wojska, w Tulczy. Jako kobiety nie podlegały internowaniu, ale na wyjazd z miasta, a chciały zgłosić się do ambasady potrzebna była zgoda władz rumuńskich.

Ponieważ lotnicy mieli być w najbliższym czasie przeniesieni w dalsze rejony od stolicy, trzy pilotki postanowiły nie czekać na załatwienie formalności i niezwłocznie zameldować się do dyspozycji w ambasadzie. Bilety kolejowe zakupił znajomy Rumun, a za łapówkę konduktor zapewnił zamykany od wewnątrz przedział. Udało się.

W Bukareszcie zgłosiły się do zastępcy attache wojskowego, Stachonia, znanego z terenu Aeroklubu Warszawskiego. Był on obecnie kierownikiem lotniczej placówki ewakuacyjnej.

Płk Stachoń zorientował je w sytuacji nie ukrywając, iż widzi dla nich zadanie.

We Francji powstawało wojsko polskie. Piloci byli potrzebni i ambasada dokładała wszelkich starań, by przyspieszyć ich wyjazd na Zachód.

Ponieważ osoby cywilne narodowości polskiej mogły opuścić Rumunię bez problemu należało wojskowy personel lotniczy „zamienić" w cywili...

W tym celu dotrzeć do każdego obozu by zebrać dane osobowe i fotografie, a następnie po sporządzeniu odpowiedniego dokumentu w ambasadzie i uzyskaniu wizy tranzytowej dostarczyć je z powrotem zainteresowanym.

We wszystkich obozach powstały zakonspirowane komórki ewakuacyjne, które przygotowywały materiały. Problemem było dotarcie do rozproszonych po całym kraju obozów i to tak, by nie wzbudzić podejrzeń strony rumuńskiej. Aczkolwiek były zapewnienia niektórych wysoko postawionych osób, iż władze rumuńskie będą w

zasadzie patrzeć przez palce na wyciekanie polskich żołnierzy z obozów, to jednak w akcji ewakuacyjnej należało zachować ostrożność, gdyż wpływy Niemiec i profaszystowskiej organizacji „Żelaznej Gwardii", szczególnie w policji i żandarmerii były znaczne.

W interesie Niemiec nie leżało wzmacnianie Francji doświadczonymi pilotami polskimi. Stachoń nie ukrywał, że funkcja kuriera będzie niebezpieczna.

Pilotki nie zawahały się, mając na uwadze, iż kobietom łatwiej będzie podróżować bez zwracania na siebie uwagi. Oficjalnie występować miały jako poszukujące swoich rodzin.

Zadania były trudne i z tego względu, iż kurierki podróżowały osobno, po obcym kraju, bez znajomości języka i zwyczajów. Poza tym, przewoziły dla kierowników placówek znaczne ilości pieniędzy na łapówki dla personelu kolei, portów, policji, na opłacanie biletów kolejowych, morskich i inne wydatki. Walizki ciążyły im nie tylko fizycznie, a przecież, poza Bukaresztem, Rumunia nie przypominała Europy. Niektóre rejony nawet dla mężczyzn były niebezpieczne. Podróże trwały długo, na przykład do maleńkiego portu Balczik ponad 12 godzin. To było 12 godzin napięcia. Ale docieranie do tego porciku było niezmiernie istotne, gdyż ambasadzie udało się zorganizować ewakuację drogą morską do Syrii, Grecji i Turcji, która mogła objąć większą ilość personelu lotniczego. Rumuński konfident zastrzegał sobie tylko, że będą potrzebne pewne sumy pieniężne na opłacanie przekupnych urzędników. Ambasada zgodziła się, wysokość opłat nie odrywała poważniejszej roli tym bardziej, że państwowy bank wymieniał bez żadnych zastrzeżeń i ograniczeń posiadane przez ambasadę polskie złote na walutę rumuńską według oficjalnego kursu.

W Balcziku delegatem placówki lotniczej został mjr Pustelniak, znający język rumuński i odznaczający się nieprzeciętnymi zdolnościami organizacyjnymi. Oficjalnie występował jako profesor, który udzielał lekcji języka rumuńskiego przebywającym na pobyt czasowy w tym pięknym, nadmorskim uzdrowisku (głównie Polakom). Przed wojną był obserwatorem w wojskowym lotnictwie.

W oparciu o pomyślny przebieg akcji ewakuacyjnej tą drogą morską, udało się ambasadzie Rzeczypospolitej zorganizować ewakuacyjną placówkę lotniczą w największym porcie rumuńskim, w Konstancy. Na kierownika Ujejski wyznaczył kapitana Walterę, który podobnie jak Pustelniak przezwany został „profesorem".

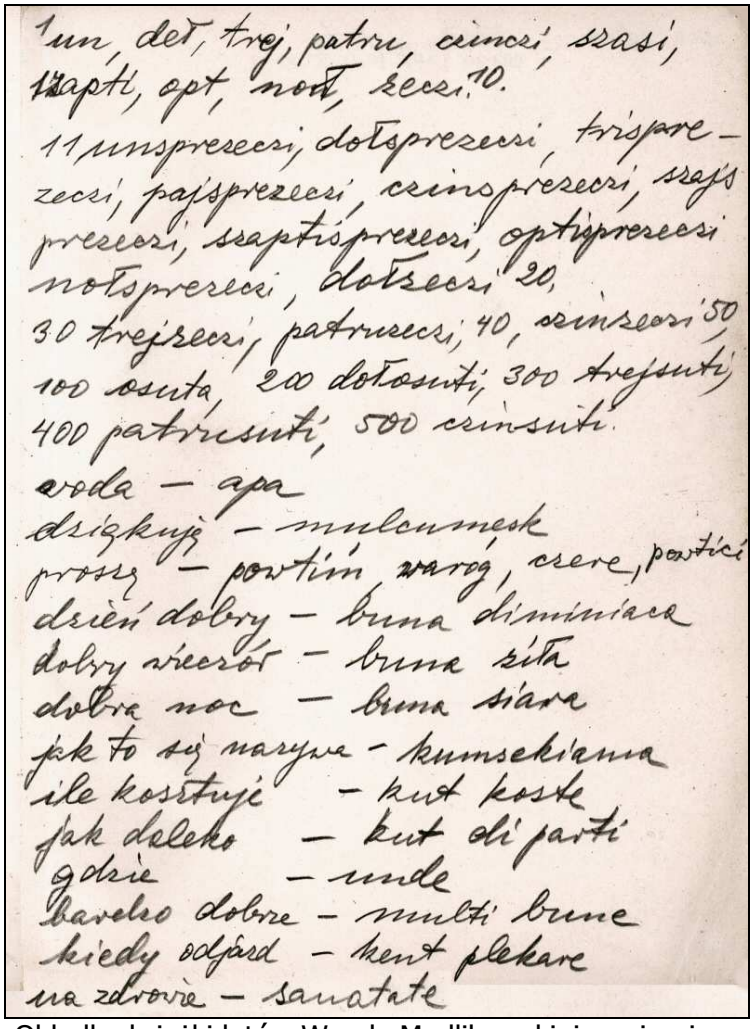
Wojtulanis docierała do wszystkich obozów, w których przebywał internowany personel lotniczy, bywała w górach, w małych miejscowościach Govora i Kalineszti, jak i w okolicach niskich, bagiennych, które były siedliskiem niezliczonych komarów, w których tylko bardzo odporne jednostki zdołały uchronić się od malarii, takim był Babadag, o którym senior obozu Pniewski mawiał: „Pan Bóg przysłał tu Polaków za karę, za ich odwieczną lekkomyślność"...

W drodze różne bywały przygody. Jedna z nich, mogła zakończyć się poważnymi konsekwencjami, gdy w pociągu została aresztowana. Było to 17 października przewoziła wówczas przekazaną przez kapitana Kubieńca dużą ilość wykazów ewidencyjnych, odbitek fotograficznych i kilka kaset z niewywołanymi filmami. Podczas przesłuchania, w porę zdołała prześwietlić filmy, a w ubikacji zniszczyła wykazy. Ponieważ nie znaleziono przy niej materiałów obciążających, następnego dnia została zwolniona z aresztu.

Podpułkownik Pniewski, zwany Aviotatą sprawił jej dużą przyjemność. […] Gdy odebrał od niej paszporty, ująwszy jej szczupłą dłoń w swe olbrzymie ręce powiedział:

- Nie dziękuję pani za przywiezione „obrazki" - tak nazywano konspiracyjne paszporty — gdyż jako prawdziwy żołnierz nie uważam, aby za wykonanie żołnierskiego zadania należała się jakaś nagroda. Powiem tylko, że jeśli pani będzie nadal pracować z pożytkiem dla naszego lotnictwa, to kiedyś w przyszłości, po wielu latach będzie pani mogła uzyskać podobny do mojego tytuł Aviomamy.

Od października do pierwszych dni grudnia trwała przyspieszona ewakuacja do Francji personelu lotniczego w wyniku której kilka tysięcy osób opuściło Rumunię.


1un, det, trej, patru, cinci, szasi,
1 apti, opt, nou, zeci. 10.
11 unsprezeci, doisprezeci, trisprezeci, pajsprezeci, cincisprezeci, szajsprezeci, szaptisprezeci, optisprezeci
noisprezeci, doizeci 20,
30 trejzeci, patruzeci, 40, cincizeci 50
100 osuta, 200 doisuti, 300 trejsuti,
400 patrusuti, 500 cincisuti
woda — apa
dziękuję — mulcumesk
proszę — poftim, varog, crere, poftici
dzień dobry — buna diminiaca
dobry wieczór — buna seara
dobra noc — buna seara
jak to się nazywa — kumsekiama
ile kosztuje — kut koste
jak daleko — kut di parti
gdzie — unde
bardzo dobrze — multi bune
kiedy odjazd — kent plekare
na zdrowie — sanatate

Okładka książki lotów Wandy Modlibowskiej zawierająca słowniczek polsko-rumuński

Ten sukces w znacznej mierze był udziałem trzech polskich pilotek Eskadry Sztabowej.

Po pierwszej dekadzie grudnia, Stachoń zakomunikował, że ich misja kurierska dobiega końca i będą mogły wyjechać do Francji do dyspozycji dowództwa lotnictwa. Wszystkie otrzymany z rąk zastępcy Stachonia podpułkownika Skarżyńskiego pisemne podziękowania-zaświadczenia za wykazane przez nie poświęcenie na rzecz polskiego lotnictwa.

15 grudnia był dla Stefanii pamiętnym dniem wyjazdu z Rumunii, 19 grudnia była już w stolicy Francji.

Nieco później przyjechała również Anna Leska. Zostały mianowane podporucznikami i przydzielone do sztabu Dowództwa Lotnictwa. W polskich siłach zbrojnych

nie było jeszcze pomocniczej służby wojskowej kobiet, a o lataniu można było jedynie marzyć, gdyż regulamin nie przewidywał takiej możliwości."

Wanda Modlibowska w listopadzie 1939r. poprzez Jugosławię i Grecję samochodem porucznika Radziwiłła, wraz z dwoma innymi lotnikami, ewakuowała się z Rumunii do Marsylii we Francji. Po zakończeniu mobilizacji Eskadra została oddana do dyspozycji Naczelnego Dowódcy Lotnictwa – gen. bryg. pil. Józefa Zająca.

Modlibowska została powołana do pracy w Dowództwie Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej w Paryżu. W lutym 1940r. zmieniło ono nazwę na Inspektorat Polskich Sił Powietrznych. Inspektorem PSP został były Naczelny Dowódca Lotnictwa i OPL, gen. dyw. dr pil. Józef Zając, a jego zastępcami gen. bryg. pil. Władysław Kalkus i płk obs. Józef Jungraw. Jednocześnie Modlibowska starała się o przyjęcie w poczet zawiązującego się korpusu latającego w Wielkiej Brytanii lub służby pomocniczej kobiet WAF.

Kurierskie przesyłki

W marcu 1940r. otrzymała rozkaz wyjazdu do Angers – siedziby Rządu Polskiego. Po rozmowie z gen. Władysławem Sikorskim otrzymała propozycję powrotu do kraju jako emisariuszka Rządu i stronnictw politycznych i pracy w konspiracji.

Decyzja o powrocie do kraju była prawdopodobnie efektem braku możliwości aktywnego udziału w walce we Francji. Janusz Ziółkowski w książce *„Te wspaniałe kobiety"* przytacza wspomnienia Stanisława Karpińskiego: *„Już przy pierwszym spotkaniu z Barbarą (po przybyciu do Paryża) Wanda zakomunikowała jej poufnie, że powzięła decyzję dostania się za wszelką cenę z powrotem do Polski, gdzie w województwie poznańskim pozostały jej matka i siostra. Ponieważ jedyną drogą do tego celu był czynny udział w pracy podziemnej organizacji wojskowej, Wanda po przybyciu do Paryża zgłosiła się w oddziale wywiadowczym sztabu Naczelnego Wodza, wyrażając gotowość podjęcia się roli kuriera-skoczka spadochronowego dla konspiracyjnej komunikacji pomiędzy Francją a Polską. Jej oferta została przyjęta."*

Dnia 7 kwietnia 1940r. została zaprzysiężona w Angers, w pierwszej grupie pracowników łączności MSW. Przeszła następnie specjalne przeszkolenie, w tym w zakresie szyfrowania.

Janusz Ziółkowski przytacza wspomnienie Stanisława Karpińskiego: *„W następnym dniu po pracy Barbara spotkała się z Wandą, która miała nazajutrz opuścić Paryż, aby udać się na zakonspirowane lotnisko na zachodzie Francji, skąd przewidywany był w najbliższym czasie odlot ponad Polskę długodystansowego samolotu ze skoczkami spadochronowymi, do których niedawno została zaliczona."*

Decyzją gen. Sikorskiego, w maju 1940 roku skierowana została jednak drogą lądową przez Stambuł, Budapeszt, Słowację a wreszcie Piwniczną do Warszawy celem przewiezienia szyfru i podjęcia pracy w Delegaturze Rządu Rzeczpospolitej Polskiej na Kraj. W Budapeszcie weszła w skład zespołu kurierów utrzymującego łączność rządu gen. Sikorskiego z krajem.

Do Warszawy trafiła 22 maja 1940 roku wraz z trójką kurierów AK, była więc pierwszą emisariuszką i szyfrantką w Delegaturze Rządu RP na Kraj wysłaną przez Rząd Rzeczpospolitej Polskiej, kierowany przez Prezydenta Raczkiewicza oraz Naczelnego Wodza i premiera Sikorskiego z Francji do okupowanej przez wojska niemieckie i radzieckie ojczyzny.

W dwóch depeszach Stanisława Kota z dnia 3 grudnia 1940r. L.dz. 520/40 do Jana Skorobohatego-Jakubowskiego czytamy: *„ ... Kaczmarek [ps. Jana Skorobohatego] na propozycję PKP 1 a i 5 Premier Sikorski mianuje »1« Głównym Delegatem Rządu RP na Gen. Gub. Z siedzibą w Warszawie. Delegat ten nazywany będzie Wartski lub Wrzos. Oczekujemy spełnienia obowiązków według znanej instrukcji. Proszę*

korespondować szyfrem własnym lub Marty[13]*. Uwaga: »1« jest ten kogo w depeszy zaproponowaliście na zastępcę delegata Rządu. Jego nazwisko podam w następnej depeszy. Kaczmarek W ślad za L.dz. 520/40 podaję: »1« jest Cyryl Ratajski".*

Jak pisze M.Celt w *„Raporcie z podziemia - 1942"* Modlibowska przyczyniła się do wykrystalizowania się Delegatury i nominacji Cyryla Ratajskiego na pierwszego Delegata Rządu na Kraj.

Według ustaleń Wojciecha Frazika, Modlibowska pracując jako kurier w Delegaturze w ciągu pół roku, do jesieni 1941 roku trzykrotnie pokonywała drogę Warszawa-Budapeszt-Warszawa przekraczając 6-krotnie granicę Polski, by dotrzeć do placówki politycznej MSW, krypt. „W" w Budapeszcie kierowanej przez Edmunda Fietza, ps. „Kordian" z ważnymi meldunkami i dokumentami.

Jej pierwsza wyprawa nastąpiła w sierpniu 1940r. – 6 sierpnia wyruszył po nią kurier z Budapesztu, 22 sierpnia 1940r. przybyła nad Dunaj, najpóźniej 29 sierpnia została odprawiona do kraju. Drugi raz dotarła do Budapesztu przed 5 października 1940r., wyruszyła z powrotem najpóźniej 12 października. Trzeci raz prawdopodobnie w drugiej połowie maja 1941r. Wszystkie trasy wiodły z Zakopanego przez Kościelisko, Czerwonymi Wierchami, Doliną Liptowską, Tomanową, Cichą Doliną do Szczyrbskiego Plesa, stamtąd taksówką Józefa Lacha do Rożnowy (stacji kolejowej przy granicy słowacko-węgierskiej), skąd pociągiem odjeżdżała do Budapesztu. Prawdopodobnie korzystała z następujących punktów kontaktowych: u Jana Walczaka w Zakopanem, u Słowaka Józefa Komesa w schronisku górskim „Trzy Studnie" oraz w „Piwnicy u Matyasza" w Budapeszcie.

Tatry pokonywała wspólnie ze znanym zakopiańskim kurierem Józefem Krzeptowskim ps. *„Józek", „Ujek"* we wspomnieniach określającym Modlibowską żartobliwie *„cysorzem kurierów".* Zwany *„królem kurierów"* Krzeptowski miał powody aby czuć respekt do Modlibowskiej. Redaktor Wojciech Adamiecki tak relacjonował spotkanie Modlibowskiej z Krzeptowskim: *„Józek dobrze wspominał tylko kilku pilotów. Ufał w górach wyłącznie innym kurierom. No i bardzo szanował jedna kobietę, łączniczkę generała Sikorskiego. Potrafiła być twarda jak on. Zapewne była to Wanda Modlibowska, kurierka Delegatury Rządu. Przyjechała kiedyś do Zakopanego, zameldowała się w umówionym punkcie, ale "Ujka" ani śladu. Kiedy go znaleźli inni kurierzy był zalany w pestkę. "Ujek" wlał w siebie hektolitry kawy, wyrzygał co miał wyrzygać i zameldował się w nadziei, że Modlibowska pozwoli mu jeszcze trochę odsapnąć. A ona: "Przeprowadzisz mnie natychmiast choćbyś z kaca zdechł!". "Wyobraź sobie Wojtuś - opowiadał "Ujek" - ta cholera wyjęła pistolet, dźga mnie w plecy, popędza, aż kac minął."*

[13] Marta – pseudonim Wandy Modlibowskiej

Modlibowska miała się po wojnie spotkać jeszcze raz z Krzeptowskim. Do spotkania jednak nie doszło. *„To była Wielkanoc 1971 roku – wspomina Adamiecki – Byłem z nim [Krzeptowskim] umówiony na rozmowę, a tu musiałem wkładać go do trumny. Zaś kolejnego dnia miało dojść do spotkania między nim a łączniczka Sikorskiego, tą samą, która raz pchała go w góry pistoletem. Nigdy po wojnie ze sobą nie rozmawiali. Oboje po prostu bali się."*

Jednym z organizatorów łączności między rządem a krajem przez Węgry był Wacław Felczak *„Lech"*. Antoni Kroh, sąsiad kuriera Józefa Krzeptowskiego, nazywał Felczaka wielkim kurierem. „Dowódca wszystkich kurierów – nie tylko tatrzańskich" – jak nazwał go w artykule „Król kurierów" Paweł Smoleński – jeszcze w roku 1948 organizował przerzuty na zachód działaczy PSL na prośbę Stanisława Mikołajczyka. W tym samym roku, dwa dni przed wigilią został złapany na morawskiej Ostrawie i skazany na dożywocie, choć prokurator domagał się kary śmierci. Wyszedł w październiku 1956r.

Wacław Felczak tak opisywał w raporcie *„Historia placówki „W" i przerzutów poczty krajowej"* z kwietnia 1945 roku działanie kanału przerzutowego na Węgry:

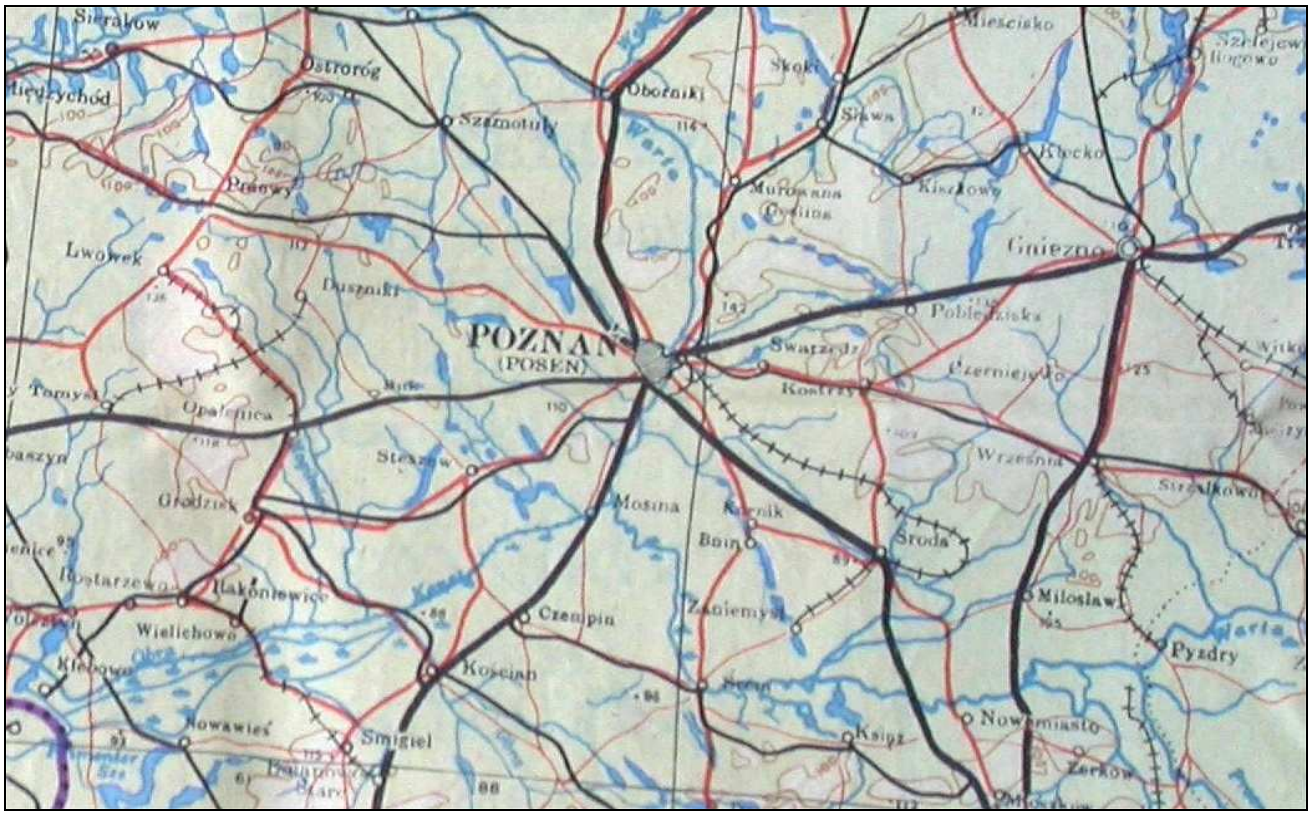
„Ustalenie łączności między Rządem a jego ośrodkami dyspozycji w kraju wymagało stworzenia placówki łącznościowej. Zarówno warunki względnej swobody ruchów na Węgrzech oraz stosunkowo bliskie sąsiedztwo Węgier od Polski predystynowały Budapeszt do pełnienia tej roli. [...]

W tej materii rządowe instrukcje do kraju szły jedynie przez placówkę „W" z braku odpowiedniej wówczas łączności radiowej z Warszawą.

Po upadku Francji łączność między Budapesztem a Londynem ograniczyć się musiał na razie tylko do łączności [ra]diowej, stacja nadawcza i odbiorcza znajdowała się w poselstwie polskimb które nadawało depesze szyfrowane codziennie i bez ograniczeń. Placówka przejęła łączność z krajem zorganizowaną przez Jaworskiego i Lecha. Utrzymanie tej łączności było też wobec pogarszających się warunków najtrudniejszym obowiązkiem placówki.

Podróże między Budapesztem a Warszawą wymagały dużego poświęcenia i samozaparcia siebie. [...]

Celem rozszerzenia dróg łącznościowych zaangażowano do pracy w lecie 1940 r. Józefa Zakopiańskiego [Józefa Krzeptowskiego], który zorganizował nowe przejścia na obu granicach. Nowa droga prowadziła przez Rozsnyo i Zakopane. Droga ta męcząca na odcinku Tatr wysokich była jednocześnie najbezpieczniejszą linią na trasie Budapeszt-Warszawa.



Rejon Poznania na alianckiej mapie 1:1.000.000 wydrukowanej na jedwabiu wykorzystywanej przez Modlibowska na kurierskich szlakach

Tą drogą przechodziła 3-krotnie emisariuszka Marta [Wanda Modlibowska], wysyłana z Warszawy przez Delegata Tymczasowego [Jana Skorobohaty-Jakubowskiego] i Pierwszego Delegata Wrzosa [Cyryla Ratajskiego]. Emisariuszka Marta przyczyniła się głównie do nawiązania stałego kontaktu między zorganizowanymi czynnikami krajowymi a pl[acówką „W".] Tędy przechodził również trzykrotnie Lech, przenoszą[c] pieniądze dla delegatury i w celu ustalenia stałyc[h] kontaktów i adresów.

Jak wyglądała technika przerzutu?

Do Zakopanego przyjeżdżało się z Krakowa pociągiem wieczorowym. Na melinie oczekiwał Józek Zakopiański, góral, stary i znany przewodnik tatrzański. Tego samego wieczoru rozpoczynała się dalsza podróż „na zielono". Przejście przez Wysokie Tatry męczące w lecie, dawało się niezmiernie we znaki porą zimową przy dużych opadach śnieżnych. Wielokrotnie istniała konieczność organizowania wyprawy z paru górali, by na zmianę torowali drogę.

W najlepszym wypadku już przez pierwszą noc obchodziło się straże niemieckie i przekradało się przez szczyty na stronę słowacką. Tutaj w ukrytym w skałach szałasie czekało się nocy następnej, by móc przekraść się przez straże słowackie. Następny dzień, czyli już drugi dzień od wyjścia z Zakopanego schodził na powolnym podkradaniu się pod szosę, zmierzającą do Popradu. Dopiero o zmroku turkot samo-

chodu i znany, umówiony sygnał trąbki kładł kres pierwszej turze wędrówki „na zielono".

Na Słowacji istniało 3-ech zorganizowanych szoferów: Jeden był Słowakiem (Józef Lach z Popradu), drugi Węgrem (Otto Ludwigh z Kieżmarku) a trzeci Niemcem (Burger z Dobsziny). Za dużą opłatą pieniężną godzili się oni przewieźć od granicy węgierskiej do granicy polskiej, lub odwrotnie, zdając sobie sprawę, że wiozą „polskich špionov". Trzeba podkreślić, że szofer Otto Ludwigh był szczególnie życzliwie oddany sprawie. W jego prywatnym mieszkaniu, z dużym narażeniem dla właściciela, znajdowała się melina, konieczny punkt wypoczynku między jednym przejściem a drugim.

Modlibowska jako kierownik sekretariatu delegata Rządu RP na Kraj

Sposób zamawiania taksówki i ustalania daty (miejsca były zawsze te same) odbywał się za pomocą specjalnego szyfru telegraficznego i procedury ustalonej między Lechem a jego wysłannikiem, akademikiem słowackim w Bratysławie.

Podobnie, jak istniały różne przejścia graniczne, tak istniały 3 drogi przejazdu przez Słowację, zmieniane w zależności od rozstawionych placówek żandarmerii słowackiej.

Na przejście ostatniej tury podróży „na zielono", a mianowicie granicy słowacko-węgierskiej potrzebna była jeszcze jedna noc. Dalszą podróż do Budapesztu odbywało się węgierskim pociągiem. Razem na przejazd z Warszawy do Budapesztu przez Zakopane potrzebne były cztery doby. O jedną dobę krótsza była droga z Warszawy przez Nowy Sącz, lecz droga ta była bardziej niebezpieczną."

Delegatura Rządu RP na kraj

Pierwszym kierownikiem sekretariatu delegata Rządu Rzeczpospolitej Polskiej na Kraj w Warszawie była Karolina Krassowska (*„Józefa", „Józefa Wysoka"*), aresztowana 12 września 1941r. w lokalu konspiracyjnym delegatury w Alejach Jerozolimskich. Po zakończeniu pracy kurierskiej we wrześniu 1941r. Modlibowska została kierowniczką sekretariatu na miejsce aresztowanej Karoliny Krassowskiej, a następnie zastępcą dyrektora biura Delegatury. Do jej obowiązków, oprócz prowadzenia sekretariatu, należało utrzymywanie stałego kontaktu pomiędzy władzami Polski na emigracji, a jej organami na terenach okupowanych. Sekretariat nosił nazwę Biura Prezydialnego (krypt. *„Ul", „Wieża", „500/P"*) Biura Delegata Rządu Rzeczpospolitej Polskiej na Kraj i spełniał bardzo ważną rolę w polskim państwie podziemnym. Zadaniem Biura było wspieranie Delegata na każdym odcinku jego działalności. Należało zapewnić mu wiarygodne dokumenty oraz sieć mieszkań konspiracyjnych do jego prywatnego użytku, różnych od mieszkań konspiracyjnych Biura. Biuro zajmowało się też łącznością z Departamentem Wojskowym, Komendą Główną Związku Walki Zbrojnej (14 lutego 1942 roku zmieniono nazwę na Armia Krajowa) oraz wszystkimi ministerstwami, partiami, kurierami, komórkami zajmującymi się sprawami narodowościowymi a także archiwum.

W skład Biura Prezydialnego, mieszczącego się w Warszawie przy ul. Salezego 4, a następnie w mieszkaniu Modlibowskiej przy ul. Lwowskiej 10, wchodziły następujące komórki: łączności wewnętrznej, radiowej, szyfrów oraz referat ds. narodowościowych i sekretariat. Modlibowska kierowała sekretariatem i komórką szyfrów. W konspiracji używała pseudonimów *„Marta", „Maria", „Halszka"* oraz przybranych nazwisk Marta Manicius, Wanda Podczaska, Wanda Maciejewska. Wyprawiała kurierów, m.in. Tadeusza Chciuka ps. *„Marek Celt"* oraz Jerzego Lerskiego ps. *„Jur"* do Budapesztu, przekazując im hasła i zaszyfrowane depesze do Placówki *„W"*. W sekretariacie, oprócz niej, pracowała maszynistka Julia Ryszkiewicz ps. *„Julia"*. W szpitalu przy ul. Koszykowej oraz w lokalu przy ul. Brzozowej znajdowało się archiwum Biura Prezydialnego. Materiały przeznaczone do wysyłki do Londynu fotografował Stanisław Jaślan. Do 1942 roku Wanda Modlibowska kierowała komórką szyfrów, a następnie przeszkoliła w tym zakresie Jadwigę Różyło-Pawłowska ps. *„Krystyna"* i przekazała kierownictwo komórki w jej ręce.

W komórce łączności wewnętrznej pracowała jej siostra bliźniaczka Maria Modlibowska (1909-1995), ps. *„Stanisława", „Stacha"*. W 1946 r. razem z mężem Franciszkiem Białasem ps. *„Góralczyk"* (dyrektorem Departamentu Pracy i Opieki Społecznej Delegatury) opuściła kraj udając się do Londynu.

Pracujący wraz z Modlibowską były wojewoda poznański i pierwszy Delegat Rządu RP na Kraj Cyryl Ratajski zmarł w 1942 roku. Jego następca, profesor Jan Piekałkiewicz zginął po długich torturach 30 czerwca 1943 roku w więzieniu w Warszawie. Tego samego dnia hitlerowcy aresztowali Komendanta Głównego Armii Kra-

jowej Stefana *Grota* Roweckiego. Cztery dni później w tajemniczych okolicznościach zginął Naczelny Wódz - generał Władysław Sikorski. Koleżanka z lat studenckich u której mieszkała, Maria Malinowska, przesłuchiwana była w gestapo na Schucha właśnie w sprawie *„Marty"* (pseudonim Modlibowskiej). Mimo ogromnego ryzyka Modlibowska prowadziła dalej pracę Sekretariatu.

Janina Czaplińska, jedna z łączniczek Delegatury Rządu Rzeczpospolitej Polskiej na Kraj tak wspominała Modlibowską: *"Wszyscy, którzy ją znali, szanowali ją, cenili i kochali. Miała też szczególna zdolność widzenia jasno niektórych konfliktowych sytuacji, a jej sposób bycia, podsunięcie właściwego rozwiązania, pomagały wybrnąć z wielu trudnych sytuacji, tak politycznych jak i życiowych ludzi, z którymi się pracowało."*

Biuro konspiracyjne mieściło się w Warszawie przy ul. Salezego 4, Modlibowska wykorzystywała także swoje mieszkanie przy ul. Lwowskiej 10 jako lokal kontaktowy delegatury. W czasie działalności konspiracyjnej Modlibowska nosiła pseudonimy *Marta*, *Maria* i *Halszka*, wykorzystywała także dokumenty na nazwisko Marty Maciejewskiej.

Wanda Modlibowska dwukrotnie chciała wstąpić do polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii. O pomoc zwróciła się listownie 15 grudnia 1939r. do Polaka mieszkającego w Londynie imieniem Bolesław (nazwisko nieznane, prawdopodobnie był nim mjr pil. Bolesław Nieznański z wydziału personalnego Inspektoratu Polskich Sił Powietrznych). Odpowiedź z 31 grudnia nie mogła zadowolić W. Modlibowskiej, ponieważ Bolesław pisał: *„ ... jeszcze nic mi się nie udało załatwić – ale nie mogę Cię łudzić. Szanse są b. b. małe, pilotów jest tu w Anglii jak psów i obcych nie potrzebują ... ale będę robił wszystko co możliwe – tylko nie licz na to".*

Na kolejny list wysłany 6 stycznia 1940r. do brytyjskiego ministerstwa lotnictwa otrzymała odmowna odpowiedź: *„ ... brytyjski minister lotnictwa z żalem zawiadamia, że ppor. Modlibowska nie może zostać przyjęta do korpusu latającego ani pomocniczej służby kobiet WAF".* Również w poczcie Delegata Rządu Cyryla Ratajskiego (depesza nr 49), wywiezionej z Warszawy 21 maja 1942r. do placówki politycznej w Sztokholmie przez Svena Norrmanna, ps. *„Hjalmar", „Szirer"*, czytamy: *„Marta zapytuje, czy mogłaby powrócić do was celem zaangażowania się w lotnictwie czynnym jako pilot. Jeżeli tak, proszę o podanie, jakie możecie zorganizować ułatwienia dla jej przyjazdu do was".* Odpowiedź nie jest znana. Modlibowska do końca wojny nie wyjechała z kraju.

Janina Czaplińska ps. *„Ola", „Aleksandra"* z Komórki Łączności Wewnętrznej Biura Prezydialnego Delegatury Rządu RP na Kraj oraz Tadeusz Chciuk ps. *„Celt"*, kurier Delegatury Rządu tak wspominali Modlibowską: *„wszędzie, gdzie Ona pracowała miała opinię wspaniałego człowieka, ujmowała ludzi mądrością, sumiennością, [...] dzielna, odważna, życzliwa ludziom – wierna w służbie dla Polski, [...] wszyscy*

maja o niej nadzwyczajną opinię jako o osobie niezwykle zacnej, dzielnej, skromnej i pracowitej, [...] zawsze opanowana, pogodna, pamiętająca o wszystkim".

W czasie Powstania Warszawskiego pracując w Biurze Prezydialnym Delegata Rządu brała udział w walce jako Żołnierz Armii Krajowej, za co otrzymała Krzyż Walecznych. Wykazała się jako świetna organizatorka, zapewniając ciągłe dostarczanie koniecznych dokumentacji pomimo trudnych warunków. Biuro mieściło się w Warszawie przy ul. Moniuszki. Po kapitulacji powstania przebywała w obozie przejściowym w Pruszkowie.

Prześladowanie przez NKWD

Wraz z biurem Delegatury przeniosła się następnie do Milanówka, gdzie w dniu 4 marca 1945 roku wraz z Marią Malinowską została podstępnie aresztowana przez 5 oficerów i żołnierzy NKWD. Aresztowania w Milanówku objęły przede wszystkim kadrę dowódczą AK i Delegatury Rządu, m.in. Stefana Korbońskiego i Adama Bienia.

Początkowo wraz z Marią Malinowską Modlibowska więziona była we Włochach pod Warszawą, następnie w obozie specjalnym NKWD w Rembertowie. W trakcie przesłuchań, w czasie których żądano od niej podania tajemnicy szyfrów Delegatury Rządu i ujawnienia działalności konspiracyjnej, była bita i torturowana.

W końcu obie trafiły do Berezówki pod Uralem, gdzie pracowały w strasznych warunkach przy wyrębie lasu i budowie nasypu. Modlibowska wspominała, iż po przyjeździe poinformowano ją, by pracując przy wyrębie lasu postarała się o jakąś puszkę, aby mogła pić sok z brzozy. Zupy sporządzane były z zamarzniętych ziemniaków. Niemniej pobyt na Uralu wspominała potem jako wielokrotnie znośniejszy od polskich więzień.

W listopadzie 1945r. Modlibowska wraz z Malinowską zostały zwolnione i przewiezione do Brześcia z transportem Polek i Niemek. Nie skorzystały jednak z propozycji przewiezienia do Białegostoku złożonej Polkom i wraz z Niemkami dotarły aż do Frankfurtu nad Odrą, skąd wróciły do Polski. Uczyniły tak celem zatarcia przed UB śladów działalności w AK i faktu zsyłki pod Ural.

Powrót do Poznania

Od lewej: Jan Czarnecki, Wanda Modlibowska i mjr. Tadeusz Kurowski

Ujawniając swoje prawdziwe nazwisko Modlibowska zgłosiła się do biura Państwowego Urzędu Repatriacyjnego, gdzie otrzymała dokumenty repatriacyjne jako wracająca z wywiezienia do Niemiec, a następnie przyjechała do Warszawy. Nie mając mieszkania w zburzonej stolicy przeniosła się do Poznania, gdzie zamieszkała przy ul. Reymonta 29/4a wraz z Ewą Korczyńską.

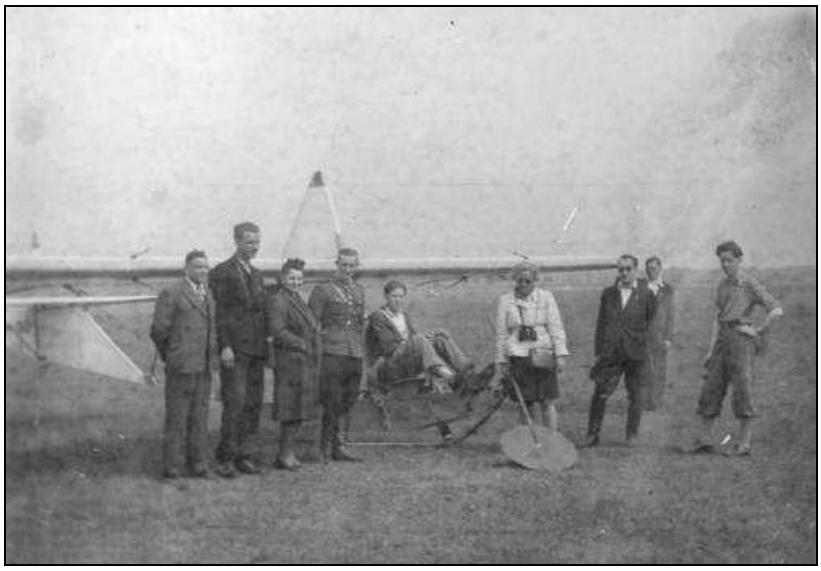
W dniach od 15 do 17 stycznia 1946 roku Modlibowska brała udział w odbywającej się w Poznaniu Ogólnopolskiej Konferencji Lotniczej Delegatów Aeroklubów. Konferencja zorganizowana przez Aeroklub Rzeczpospolitej Polskiej i Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji miała na celu omówienie kwestii związanych z organizacją i kierownictwem sportu lotniczego, uchwaleniem podstaw organizacyjnych dla mającej powstać nowej organizacji lotniczej oraz utworzeniem Rady Sportu Lotniczego. Uczestnicy konferencji podjęli uchwałę o wprowadzeniu zmian w statucie ARP oraz uchwalili nazwę Liga Lotnicza dla mającej powstać nowej organizacji lotniczej w miejsce przedwojennej LOPP.

Od 1 stycznia do 30 czerwca 1946 roku pracując jako instruktor szybowcowy Modlibowska współuczestniczyła w reaktywowaniu Aeroklubu Poznańskiego. W tym okresie wylatała w Kobylnicy na samolotach ponad 15 godzin, głównie holując szybowce za samolotem *Po-2*.

Szkolenie szybowcowe - Kobylnica 1946.
Po prawej instruktor Wanda Modlibowska

W kwietniu 1946r. przeprowadzono w Kobylnicy szybowcowy kurs instruktorski[14]. Wydarzenie to wspomina w swej książce *„Wszystko już było ... lotnicze wspomnienia"* Józef Zieleziński:

„Rok 1946 rozpoczął się mocnym akordem w postaci drugiego już kursu doskonalącego dla instruktorów szybowcowych, organizowanego tym razem w Kobylnicy pod Poznaniem. Gospodarzem imprezy był lubiany i ceniony przez wszystkich senior instruktor, pan Jan Czarnecki z Poznania. Zjechały się z całego Kraju różne znakomitości i koledzy z Fordonu. Poznałem wtedy panią Wandę Modlibowską, a nawet trafiłem do jej grupy, jako że uhonorowano ją tego rodzaju funkcją. Pierwsza nasza odprawa, prowadzona z humorem w bardzo miłym nastroju, sprowadzała się do tego, że pani Wanda oświadczyła, iż traktuje swoja funkcję wyłącznie honorowo, ponieważ w życiu prawdziwej wyciągarki nie widziała, a w grupie dostrzega kolegów od których ma nadzieje czegoś się nauczyć.



Szkolenie szybowcowe - Kobylnica 1946.
W środku instruktor Wanda Modlibowska

Skład kursu był mocno koedukacyjny. Mieliśmy Wandę Rayską-Cieślikowską, Irkę Kempównę, Dundę (Władysławę) Świtalską i Ewę Korczyńską z Poznania, nie mówiąc już o samej pani Modlibowskiej.

Płeć brzydszą reprezentowali: Adam Zientek, Borys Puzej, Stefek Kopiński, Józek Kusiba, Czesio Cnotliwy, Zbyszek Wójcik, Leon Czapski, Andrzej Trzciński, Stefan Moraś, Henio Siega, Tadzio Piętka, Michał Felkersam, Korski, Zając, Bury, Ruciński – słowem cała ówczesna elita Kraju.

Tam, podczas kursu, po raz pierwszy wykonywaliśmy eksperymentalne starty na Grunau Baby za dolnym zaczepem, a trzeba pamiętać, że w tym typie szybowca te zaczepy były dość odważnie zbudowane, dawały podczas startu naprawdę kawaleryjską jazdę do góry. U Niemców były jeszcze w próbnej eksploatacji.

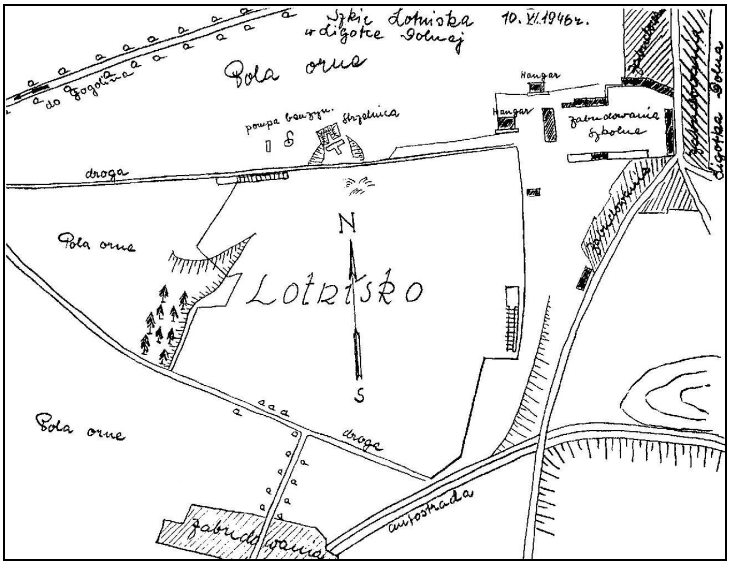
Pamiętam, a był to kwiecień 1946 roku, ile radości wywołał Adam Zientek swoim pierwszym, naprawdę termicznym lotem po starcie za wyciągarką. Z pracowitością wprost mrówczą, załapał się, i jak to on, nie dał za wygraną. Bez spadochronu, bez cieplejszej odzieży, wykręcał się aż do podstawy. W locie tym miał spotkanie z radzieckim bombowcem Douglas Boston, który minął go dość blisko, a po chwili za

[14] ogólnopolskie kursy instruktorów szybowcowych w lotach za wyciągarką przeprowadzono w dniach od 1 do 19 kwietnia 1946r. w Kobylnicy niedaleko Poznania oraz w dniach od 5 do 29 września 1946r. w Inowrocławiu; pierwszy po wojnie unifikacyjny kurs instruktorów szybowcowych przeprowadzono w Fordonie w czerwcu 1945r.

Lotnisko Kobylnica, 1946r., Włodzimierz Humen oraz piloci Aeroklubu Poznańskiego, od lewej: Marian Matuszewski, Wanda Modlibowska, Kazimierz Przepórkowski, Ewa Korczyńska

budowanym na podstawie zdobytej przez nas w Łodzi dokumentacji niemieckiej."

W okresie od 13 maja do 14 czerwca 1946 roku Modlibowska przebywała w, powołanej do życia 16 lutego 1946r., Cywilnej Szkole Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej koło Strzelc Opolskich biorąc udział w pierwszym turnusie unifikacyjnego kursu instruktorów (15 kwietnia – 15 czerwca 1946r.). Głównym celem kursu było zaznajomienie się ze sprzętem i weryfikacja umiejętności pilotów wyszkolonych przed wojną. W turnusie obok Wandy Modlibowskiej wzięli udział m.in. E.Brzuchański, J.Burek, Władyslawa Świtalska-Kamińska, Irena Kempówna, W.Then czy Zbigniew Tybura. Ci piloci tworzyli potem pierwsza kadrę latającą Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.



Croqui (fr. szkic) lotniska Ligotka Dolna, 1946r.

Józef Zieleziński, uczestnik kursu, tak wspomina szkolenie:

„ ... w początkach czerwca rozpoczynał się w Ligotce Dolnej samolotowy kurs unifikacyjny organizowany przez Departament Lotnictwa Cywilnego. [...] Szkoła, a raczej typowe poniemieckie lotnisko wypadowe na Polskę, posiada-

wrócił, aby mu się bliżej przyjrzeć. Przez chwilę mieliśmy obawę, czy Adamowi nie wyrządzi jakiejś krzywdy, bo lata były jeszcze niespokojne, a i późniejsze pokazały na co stać lotników „Wojennego Wozdusznego Fłota".

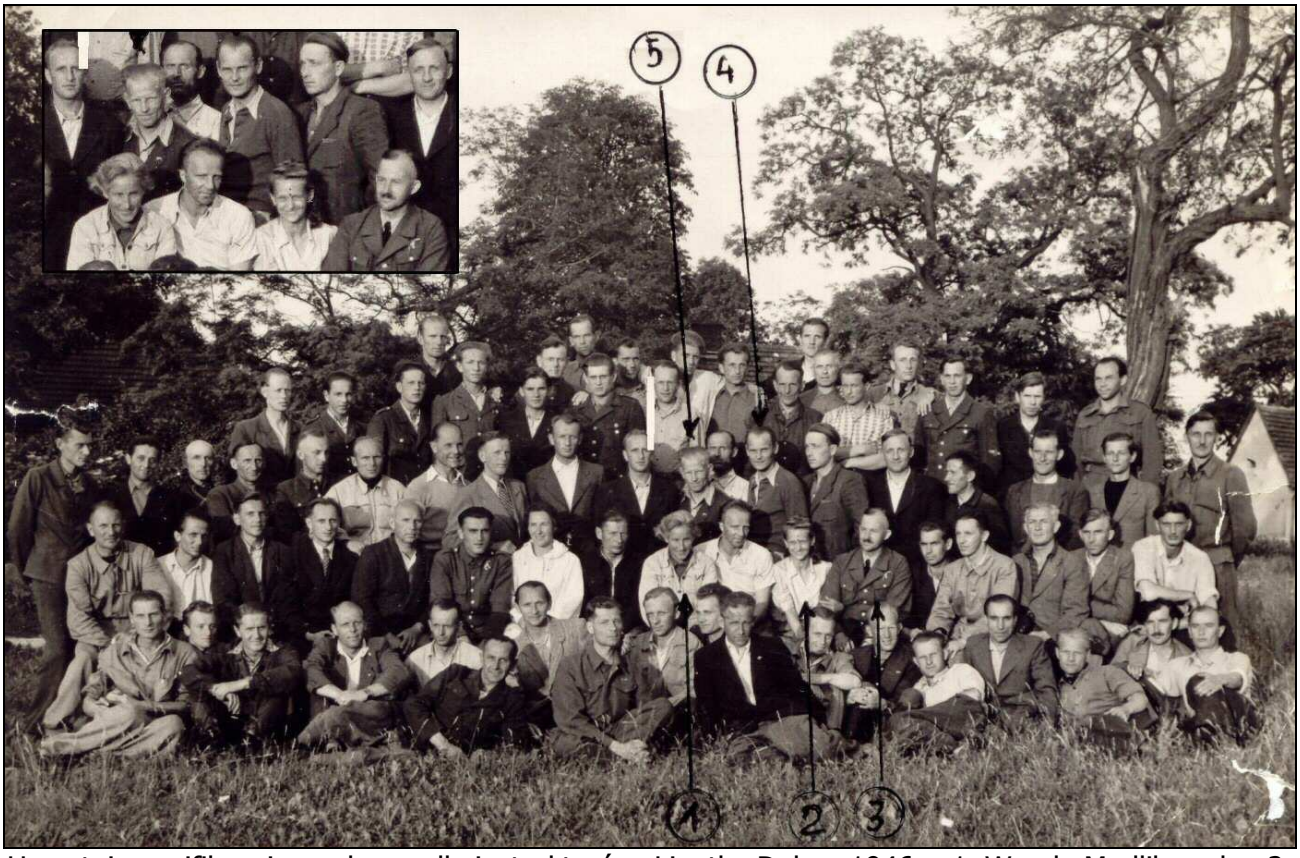
Na zakończenie kursu laszowano nas, także za wyciągarką, na dwumiejscowym szybowcu Kranich 2, znanym później u nas jako Żuraw,

Modlibowska przy samolocie *Po-2* w Poznaniu, 11.VIII.1946r.

ło rozległe zaplecze hotelowe i gospodarcze zlokalizowane w typowym dla tych ziem starym budownictwie. Miejscowość ta, po niemiecku Nieder Ellgut, położona jest w połowie drogi między Strzelcami, a Gogolinem. Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej, stacjonowały tu eskadry bombowców nurkujących Ju-87, należących do pułku Immelmana.[...]

Tuż obok naszego lotniska, po jego południowo-wschodniej stronie, zaczyna się pasmo wzgórz zmierzające w kierunku Góry św. Anny. Zaraz na pierwszym wzniesieniu gnieździła się niemiecka szkółka szybowcowa. Zastaliśmy w niej Tadzia Kiełbasę (później zmienił nazwisko na Żmidziński), który z polecenia Flacha usiłował zrobić tam porządek. Wkrótce uruchomił tę szkółkę i kierował nią. Znaczną większość spośród przybyłych do Ligotki pilotów stanowili młodzi ludzie, którzy z różnych powodów przetrwali okres wojny w Kraju. Jednym z nich był na przykład Wacek Zarudzki, pracownik LWD w Łodzi, wtedy wschodząca złota rączka w dziedzinie montażu samolotów. [...]

Tak więc, zgrupowanie nasze, było zbieraniną ludzi o przeróżnych charakterach, kwalifikacjach lotniczych, stopniach wojskowych i zainteresowaniach. Najmłod-



Uczestnicy unifikacyjnego kursu dla instruktorów, Ligotka Dolna, 1946r., 1. Wanda Modlibowska, 2. Irena Kempówna, 3. Romuald Flach, 4. Stefan Moraś, 5. Alojzy Patocki

szy wiekiem i kwalifikacjami byłem ja, najstarszy wiekiem był, wywodzący się z puckiego dywizjonu wodnosamolotów, pan Tadeusz Benetkiewicz. W trakcie kursu dołączył do nas senior polskich lotników, Paweł Zołotow, a także pojawił się wszędobylski Roman Flach. Znany mi już wcześniej ze współpracy z Częstochową Tadzio Więckowski, będący porucznikiem Armii Krajowej, zapoznał mnie z Aleksandrem Wąsowiczem i Józefem Solnicą, podporucznikami tej samej armii podziemnej.

Znacznie później, po latach, gdy, jak to się z pewną ironią powiada, odwaga staniała, okazało się, ze był to, de facto, kurs Armii Krajowej. Brał w nim bowiem udział nawet wojenny emisariusz generała Sikorskiego w osobie jednej pani[15]*, a także członek sławnego „Wachlarza" [...].*

Egzaminy teoretyczne także nie były wtedy farsą, gdyż zdawało się je przed inżynierami takimi jak Bartel, Romicki, Pęczalski i magistrami Uszyńskim i Kusnerzem. Dalsze komentarze są tu zbyteczne.

[...] komendant [szkoły] pułkownik Zenon Romanowski działał podczas okupacji w Dowództwie Lotnictwa Armii Krajowej pod pseudonimem „Bończa" [...].

Jak już wspomniałem, kadrę instruktorską stanowili starzy sierżanci piloci Stanisław Glinka i Hipolit Kaźmierczak. Glinka, stary, zasłużony żołnierz, wiedział swoje, nie wtrącał się w nie swoje sprawy i nie wadził nikomu. Stary wojak Kaźmierczak także był spokojny, ale przejawiał pewne szkodliwe dziwactwo, polegające na tym, że jego grupa musiała, razem z nim, ganiać rano boso po świeżej rosie w ramach codziennej, obowiązkowej gimnastyki porannej.

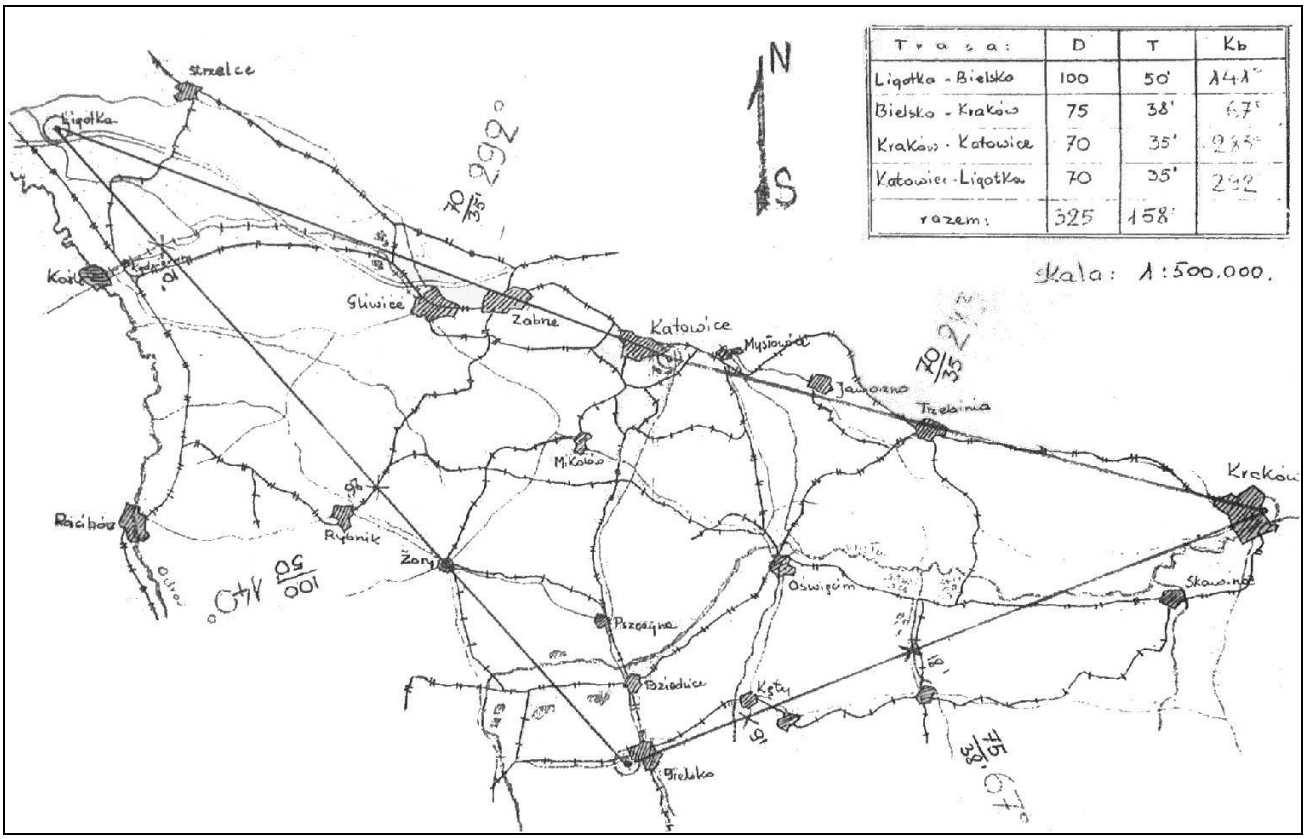
Trzecim podoficerem instruktorem był młody, bo w naszym wieku, dobrze ułożony sierżant Adam Czepirski, pochodzący ze wschodnich terenów i wyszkolony w pilotażu zaledwie rok wcześniej. Był to bardzo spokojny, zrównoważony i wyrozumiały instruktor. Porucznik pilot Władysław Ryżko, wywodzący się spośród ambitnych przedwojennych podoficerów, którzy jeszcze przed wojną uzupełniali wykształcenie i awansowali na oficerów, prowadził swoje prywatne odrębne życie. Drugi porucznik, Leszek Kamiński, wesołe, bezpośrednie w obcowaniu z bliźnimi chłopisko, cieszył się wolnością i życiem razem z nami. Obaj ci panowie latali na Łosiach, Ryżko w eskadrze bombowej, Kamiński przypuszczalnie w jednostce uzupełniającej. Podczas kampanii wrześniowej, Ryżko poparzony skakał z płonącego, zestrzelonego łosia. Messerschmitty zestrzeliły wtedy cały klucz, to znaczy trójkę Łosi!

Niesłychanie miłym człowiekiem i instruktorem był ostatni z kadry, porucznik pilot Jan Sójka, który poza poprawnym lataniem, miał zacięcie do działalności dydaktycznej. Miał za sobą latanie na szturmowcach Ił-2. Tabor nasz składał się z całej eskadry frontowych, nocnych bombowców typu Po-2, których

Uczestnicy unifikacyjnego kursu dla instruktorów, Ligotka Dolna, 1946r., 1. Michał Goszczyński, 2. Stefan Moraś, 3. Tadeusz Piętka, 4. Alojzy Patocki, 5. Tadeusz Szymański, 6. Irena Kempówna

[15] Mowa oczywiście o Wandzie Modlibowskiej (przyp. red.)

sprawna obsługę zapewniali mechanicy będący także uczestnikami naszego turnusu, gdyż nasza szkoła była Centralną Szkołą Pilotów i Mechaników. Pośród tych poczciwców spotkałem znanych mi sprzed wojny z Mokotowa mechaników Jana Kielana oraz Franciszka Chądzyńskiego. Mogłem z nimi porozmawiać i powspominać minione lata spędzone na Mokotowie [...].



Odręczna mapa trasy przelotu na trasie Ligotka-Bielsko-Kraków-Katowice-Ligotka wykonanego przez Modlibowską z Ireną Kempówną 11.VI.1946r.

Rok 1946 był okresem żywiołowego rozwoju lotnictwa sportowego, tak szybownictwa, jak i latania motorowego. Piloci silnikowi podlatywali jeszcze częściowo bez licencji, ponieważ pierwsze dokumenty tego typu wystawiano pilotom fabrycznym, instruktorom z Ligotki, no i pilotom komunikacyjnym. O ile sobie przypominam, to licencje nr 1, otrzymał instruktor z Ligotki, pan Jasiu Sójka. Dla szarej braci lotniczej worek z licencjami rozpruł się dopiero w połowie 1947 roku."

Modlibowska wykonała w Ligotce 65 lotów w czasie ponad 16 godzin na samolotach *Po-2*. Loty dwusterowe wykonywała z instr. Kuberskim, Leszkiem Kamińskim, Adamem Czepirskim i Władysławem Ryżko. W charakterze pasażerów latali z nią m.in. Tadeusz Kiełbasa czy Roman Flach. 11 czerwca wraz z Ireną Kempówną wykonała przelot *Po-2* na trasie Ligotka-Katowice-Kraków-Bielsko-Ligotka. W 1946 roku otrzymała licencję instruktorską nr 8. (A.Skarbiński podaje za *Kroniką lotnictwa polskiego 1945-1981* J.R.Koniecznego, iż Modlibowska *"została zweryfikowana jako instruktor 16 czerwca 1946r. w Ligotce Dolnej"*).

W 1948r. Modlibowska przeszła unifikacyjny kurs lotów bez widoczności dla instruktorów.

W połowie 1946 roku powstał na lotnisku w Kobylnicy Ośrodek Ćwiczebny Szybownictwa, którego kierownikiem został instr. Benedykt Jankowski. W Ośrodku rozpoczęła pracę kadra instruktorska w składzie: Mieczysław Orłowski, Alojzy Patocki, Edward Adamski, Franciszek Michalak, Wanda Modlibowska, Ewa Korczyńska i Józef Niewiedział. Ośrodek prowadził trening pilotów szybowcowych i samolotowych. W Ośrodku wykonywali również loty piloci Aeroklubu Poznańskiego, który nie posiadał własnego sprzętu.

Modlibowska w poniemieckim motoszybowcu *Motor-Baby*, Kobylnica, 30.VIII.1946r. Motoszybowiec znalazł się na Kobylnicy w związku z faktem przebazowywania z Bielska na pokazy 1.IX.1946r. w Bydgoszczy. Fot. A,Glass

Pierwszego września 1946r. w Bydgoszczy odbyły się centralne pokazy lotnicze w ramach obchodów święta lotnictwa. Podczas pokazów, między innymi, na poniemieckim motoszybowcu *Motor-Baby* latał Piotr Mynarski, a na *Orliku I* Rudolf Weigl holowany przez Modlibowską na samolocie Instytutu Szybownictwa *Heinkel-72 Kadet*. Samoloty i szybowce przebazowywane z Bielska do Bydgoszczy zatrzymały się na Kobylnicy przed odlotem do Bydgoszczy. Na motoszybowcu *Motor-Baby* dzień lub dwa dni przed pokazami latała Wanda Modlibowska w Kobylnicy, co na fotografii uwiecznił Andrzej Glass.

Jak wspomina Józef Zieleziński, podczas pokazów miały miejsce niefortunne wydarzenia:

„Niestety nie wystartował nasz maestro, Piotr Mynarski, na swej Motor-Baby, bo podczas uruchamiania silnika, śmigiełko rozbiło się na głowie mechanika, Poldzia Kubaczki, i trzeba było go dyskretnie odesłać do szpitala. Nie udał się też start Kępki na Salamandrze za wyciągarką, bo jeden z gapiów wpakował się z rowerem na ciągnącą już linę i narobił bigosu. Udał się jedynie lot Weigla na Orliku, choć podczas rozbiegu falują wyraźnie obroty silnika Kadeta. Ten samolot nie lubi zbyt szybkiego wyciągania w powietrze, gdyż wtedy skacze po ziemi, co wpływa ujemnie na pracę obu gaźników. Te gaźniki SUM maja potwornie duże pływaki, zajmujące prawie całą komorę pływakową i zachowują się poprawnie dopiero, gdy pilot zdecydowanie dusi samolot podczas startu.”

Organizatorzy pokazów lotniczych w roku 1947, od lewej: Ewa Korczyńska, Edward Adamski, Jan Czarnecki, Kazimierz Wieruszewski, Wanda Modlibowska, Rudolf Weigl, NN, Włodzimierz Humen

W lipcu 1947 roku zorganizowane zostały przez Ligę Lotniczą i Aeroklub Poznański pierwsze po wojnie pokazy lotnicze na lotnisku w Kobylnicy, z udziałem pilotów z Poznania, Gdańska i Torunia. W programie pokazów wystąpili modelarze i piloci samolotowi, którzy na samolotach *Po-2* wykonali lot grupowy tworząc litery LL. Prowadzącymi grupę byli instruktorzy: Alojzy Patocki i Mieczysław Orłowski. Akrobację na szybowcu *Jeżyk* wykonał instruktor Benedykt Jankowski, a akrobację na samolocie *Szczygieł* Ludwik Weywer. Pokazy zakończył pokaz akrobacji na samolocie myśliwskim *Jak-9p.* Jednym z organizatorów pokazów była Wanda Modlibowska. Wylatała wówczas w Kobylnicy ponad 9 godzin na samolocie *Po-2*.

Bielsko-Biała

W.Modlibowska z pracownikami IS w Aleksandrowicach przy samolocie *Heinkel 72 Kadett SP-ISA*

Modlibowska z Poznania przeniosła się do Aleksandrowic koło Bielska-Białej. Nastąpiło to w wyniku starań Rudolfa Weigla, któremu powierzono misję utworzenia Instytutu Szybownictwa. Modlibowska pracowała w Instytucie Szybownictwa od 1 lipca 1946 do 31 sierpnia 1948 roku. Była zatrudniona na stanowisku pilota doświadczalnego (wg. A.Skarbińskiego od 1 lipca 1946r. do 30 września 1947r. była pilotem doświadczalnym Instytutu Szybownictwa), choć w rzeczywistości nie wykonywała lotów doświadczalnych. Obok Henryka Kwiatkowskiego, inż. Rudolfa Weigla, Franciszka Kępki seniora i Edwarda Adamskiego pełniła obowiązki pilota holującego w próbach fabrycznych w Instytucie Szybownictwa. W początkowym okresie Wanda Modlibowska mieszkała w budynku internatu na lotnisku. Mieszkali tam również inż. A.Gawęda, inż. Rudolf Matz i inż. Rudolf Weigl.

Instytut Szybownictwa w Bielsku-Białej utworzony został na początku roku 1946 dla realizacji pracy badawczo-doświadczalnej w dziedzinie technicznej szybownictwa i motoszybownictwa, budowy prototypów i przeprowadzania zmian konstrukcyjnych w istniejących już typach szybowców i motoszybowców oraz kształcenia instruktorów, opracowania projektów instruktorskich i metod szkoleniowych. Instytut przekształcony został ostatecznie w latach późniejszych w Szybowcowy Zakład Doświadczalny SZD.

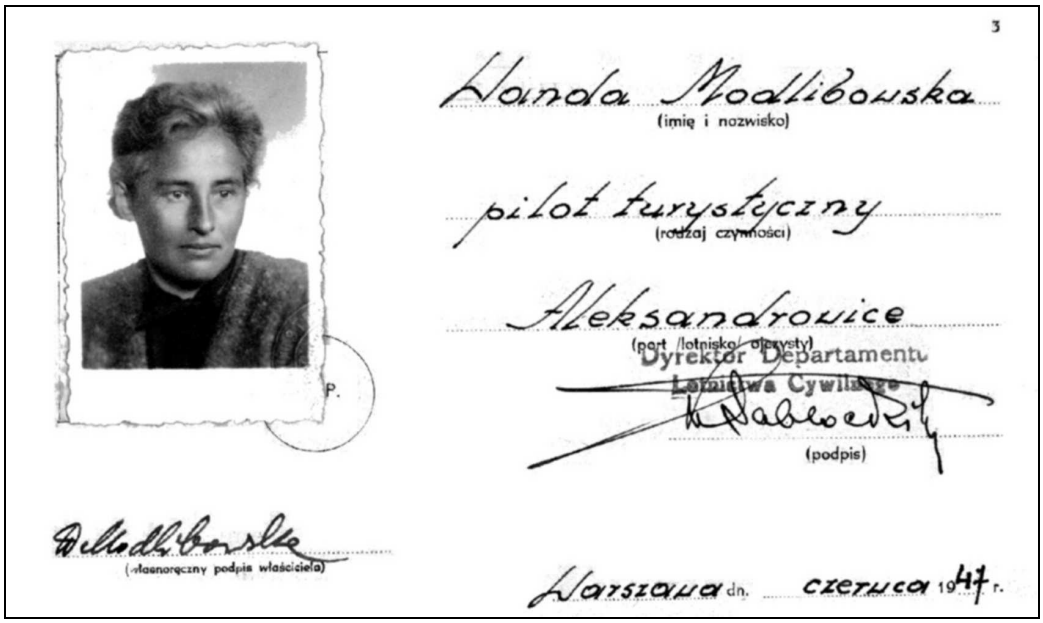
Załoga Instytutu Szybownictwa przed warsztatami przy ulicy Hałcnowskiej 59/61, 1947

Modlibowska była członkiem Zarządu Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, w którym pełniła funkcję pierwszego po wojnie instruktora szybowcowego i samolotowego, latając także jako pilot holujący, ściągający szybowce z przygodnych lądowisk. *„To Ona niezawodnie ściągała mnie z przelotów Kukuruźnikiem lub Kadettem SP-ISA"* - wspomina Adam Zientek. W Aeroklubie w roku 1946 oprócz Wandy

Modlibowskiej holownikami na samolocie *Po-2* byli również J.Burek i Zbigniew Tybura.

Według A.Skarbińskiego Wanda Modlibowska w okresie od 1 lipca 1946r. do 31 sierpnia 1948r. pełniła obowiązki kierownika (szefa) wyszkolenia Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. W tym okresie w aeroklubie obowiązki instruktora szybowcowego sprawował Leopold Tajner, a instruktorami samolotowymi byli Stanisław Glinka i Zbigniew Tybura (zginął w katastrofie lotniczej 1 września 1946r.). Modlibowska sprawowała pieczę nad podnoszeniem kwalifikacji pilotażowych pilotów Aeroklubu Bielsko-Bialskiego m.in. wysyłając ich do Cywilnej Szkoły Pilotów i Mechaników (CSPIM) w Ligotce Dolnej (Irena Kaniewska 1946r., Marian Gawęda, Czesław Miodyński i Adam Niżnik w 1947r. oraz Zdzisław Małyszko i Jerzy Gawor w 1948r. a także Tadeusz Kostia i Justyn Sandauer). Osoby tam przeszkolone kontynuowały szkolenie samolotowe na lotnisku w Aleksandrowicach. Po Modlibowskiej stanowisko szefa wyszkolenia objął Bohdan Urbanowicz. Szefami byli później także Tadeusz Góra, Czesław Świeciński, Adam Flis czy Adam Niżnik.

15 października 1946 rozpoczęła się pierwsza wyprawa doświadczalna Instytutu Szybownictwa w Bielsku na lotnisku w Aleksandrowicach, której celem było zapoznanie ze zjawiskami fal wymuszonych przez teren górski (halniak – chmury stojące) i ruchami falowymi powietrza. Kierownikiem wyprawy był Włodzimierz Humen, kierownikiem naukowym Rudolf Matz, nadzór techniczny sprawował Franciszek Kępka, a obsługę meteorologiczną zapewniał mgr Stanisław Rafałowski.


3

Wanda Modlibowska
(imię i nazwisko)

pilot turystyczny
(rodzaj czynności)

Aleksandrowice
(port /lotnisko/ obcyśty)

Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego
(podpis)

(własnoręczny podpis właściciela)

Warszawa dn. czerwca 1947 r.

Pierwsza strona ostatniej książki lotów Wandy Modlibowskiej

W wyprawie udział wzięli piloci: Józef Jankowski, Wanda Modlibowska, Piotr Mynarski, Borys Puzej, Rudolf Weigl oraz Adam Zientek. Piloci wykonali 25 lotów na szybowcach *Orlik, Żuraw, Olimpia i Minimoa* w tym dwa loty falowe (A.Zientek i J.Jankowski). 21 października *Orlik* pilotowany przez Adama Zientka w locie falowym na wysokości 2600 metrów znalazł się w chmurach falowo-rotorowych. Szybowiec uległ zniszczeniu w wyniku nadmiernego rozpędzenia (był to jedyny zachowany eg-

zemplarz pierwszej wersji, który nie posiadał hamulców aerodynamicznych) po utracie orientacji w locie według wskazań przyrządów spowodowanej błędnymi wskazaniami niewłaściwie podłączonego zakrętomierza. Pilot uratował się na spadochronie.

Pomimo, iż w czasie wyprawy nie pojawił się halniak uznano, iż jej osiągnięcia w dziedzinie badań ruchów falowych były znaczące. Potwierdzono istnienie fal halniakowych w Beskidach. Udowodniono, iż fala stojąca sięga znacznie wyżej niż 2000 metrów, jak przypuszczał w roku 1938 dr. Kochański w ramach prac I.T.S.M. w Aleksandrowicach. Wyprawa ta zapoczątkowała dalsze systematyczne badania Instytutu Szybownictwa w innych terenach Polski.

Modlibowska przy samolocie *Bücker Jungmann*. Loty akrobacyjne z instr. Szymańskim, Ligotka Dolna, 27-28.VIII.1948r.

Bronisław Żurakowski wspomina Wandę Modlibowską z Bezmiechowej i Aleksandrowic: *„Wandę Modlibowską poznałem jesienią 1933r. Wtedy ona jako pilotka samolotowa była w zaawansowanej grupie, ja miałem świeżo kategorię A z Warszawy i kategorię B z Polichna oraz apetyt na warunki do kategorii C [...] cieszyłem się, że moja koleżanka z akademii bezmiechowskiej już od roku 1934 bije kobiece rekordy szybowcowe aż po rekord światowy w 1937r. Mnie udało się dostać na krajowe zawody szybowcowe dopiero w roku 1936 (Ustianowa), gdzie na szybowcu CW-5bis rozsypałem się w chmurze i spadochron uratował mi życie. Po tej przygodzie rozpocząłem pracę zawodową w biurze konstrukcyjnym firmy RWD na Okęciu. Tam, między innymi, w oparciu o popularny samolot szkolny RWD-8 zaprojektowałem według wskazań szefów samolot szkolno-akrobacyjny RWD-17. Ucieszyłem się, że jeszcze przed wojną przydał się do nauki akrobacji również pani Wandzie.*

Po wojnie spotkaliśmy się w roku 1947 na lotnisku Aleksandrowice, gdzie z ramienia Głównego Instytutu Lotnictwa przeprowadzałem loty homologacyjne pierwszych powojennych szybowców: Sęp, Mucha, ABC, Komar 48. Do wszystkich lotów holowała mnie pani Wanda za samolotem Kadett lub Po-2, chociaż ten ostatni z szybowcem na linie był za ciężki na jej rękę. Nie dość tego, z własnej inicjatywy zaproponowała mi koleżeńskie loty na samolocie Piper Cub z zasłoniętą przednią szybą dla lotu na przyrządy (tzw. ślepak), a sama z tylnej kabiny jako instruktor kierowała nauką w trzech lotach. Była wtedy pełna energii do latania, ale nic nie mówiła o la-

tach okupacji, jak zresztą i ja również, bo pamiętaliśmy chełmskie plakaty z roku 1945: „NSZ i AK to zdrajcy”.”

Modlibowska z grupą pilotów przy samolocie akrobacyjnym *Bücker Jungmann*. Ligotka Dolna, 27-28.VIII.1948r.

Etap pracy Modlibowskiej w IS opisuje Tadeusz Kostia w swych wspomnieniach. *„W Bielsku w Instytucie Szybownictwa zebrała się grupa kilku starszych osób, znanych z osiągnięć sportowych pilotażowych oraz konstrukcyjnych przybyłych po wojnie ze Lwowa. Do nich dołączyła następnie młodsza generacja inżynierów lotniczych. Wobec braku wolnych mieszkań w mieście część z wymienionych zamieszkała w budynku na lotnisku, należącym do szkoły lotniczej zbudowanym przed wojną przez LOPP. Tam też miała swoje lokum Wanda Modlibowska, która była pilotem doświadczalnym w Instytucie Szybownictwa oraz pierwszym instruktorem szybowcowym i samolotowym w Aeroklubie Bielsko–Bialskim. Szybko nawiązały się dobre stosunki towarzyskie połączone ze zwracaniem się do siebie po imieniu. Zwłaszcza mieszkający na lotnisku utworzyli sympatyczne przyjacielskie grono, pomagające sobie wzajemnie w trudnych warunkach pionierskiego działania i życia. Należeli do nich inżynierowie: Adam Gawęda, Rudolf Matz, Wanda Modlibowska, Irena Kaniewska, Roman Zatwarnicki, Tadeusz Kostia oraz Hania i Rudolf Weiglowie (kierownik Instytutu Szybownictwa). Do tego grona dołączył też znany szybownik i pilot doświadczalny Piotr Mynarski. Wspólnie odbywano szkolenie i trening szybowcowy i samolotowy. Uprawiano sport narciarski i turystykę górską zaś w lecie wyprawiano się zbiorowo do pływalni miejskiej. Organizowano różne okolicznościowe spotkania towarzyskie i zaopatrzeniowe w żywność. Ponieważ lotnisko było oddalone od Bielska o cztery kilometry a żadna komunikacja autobusowa jeszcze nie działała, dlatego wspólnie odbywano wyprawy do miasta a w zimie jazdę na nartach do sklepów, kin i teatru.*

W naszym środowisku Wanda Modlibowska od początku poznania się cieszyła się naszą dużą sympatią i wdzięcznością, zwłaszcza młodszej generacji inżynierskiej, która Jej wiele zawdzięczała. Szkoliła nas w pilotażu szybowcowym i samolotowym. Po określonym czasie Wanda doprowadziła do tego, że mogliśmy uzyskać szereg

oficjalnych uprawnień licencyjnych, potwierdzających wyższe stopnie naszych kwalifikacji lotniczych. Dzięki temu i my mogliśmy być bardziej pomocni dla Aeroklubu.

Wanda Modlibowska żyła lotnictwem i jako osoba samotna całą swą niespożytą energię poświęcała lotnictwu, lataniu i szkoleniu. Była niezmordowanym propagatorem lotnictwa sportowego, jego działaczem i instruktorem. Szkoliła młodzież nie tylko w Aeroklubie Bielsko-Bialskim ale i na Żarze – górskim szybowisku oraz wspomagała szkolenie w Goleszowie na górze Chełm. Garnęła się do niej młodzież bardzo marząca o lataniu, która znajdowała u niej poparcie i zachętę do działania. Na lotnisku w Aeroklubie Bielsko-Bialskim często pojawiali się młodzi chłopcy i dziewczęta, którzy chcieli przebywać wśród pilotów i sprzętu lotniczego, aby zapoznać się z tematyką lotniczą i czynnie pomagać we wszystkim co było pożyteczne dla latania. Dziewczynki te popularnie nazywano "wróbelkami". Pomagały w transportowaniu szybowców na start oraz w zabezpieczaniu skrzydeł szybowców przed przechyłem, od porywów wiatru. W tym okresie popularne było powiedzenie, że chyba nie było w okolicy Bielska ani jednego pastuszka, z którym Wanda nie wykonała lotu samolotem. Cieszyła się wielkim uznaniem i szacunkiem zarówno młodzieży lotniczej jak i kolegów pilotów, którzy wyszkolili się u niej a w późniejszym czasie odznaczyli się wysokimi osiągnięciami w sporcie lotniczym. Do podniesienia kwalifikacji szybowników organizowała zawody lotnicze w ramach Aeroklubu Bielsko–Bialskiego. W trosce o utrzymanie ciągłości szkolenia i treningu lotniczego młodzieży wykazywała wiele hartu i poświęcenia. Pamiętam jak jednej niedzieli miał się odbyć planowany trening szybowników. Wcześnie rano Wanda wyszła na start i samotnie oczekiwała na uczestników. Niespodziewanie rozpoczęła się ulewa i nikt nie nadszedł. W silnym deszczu Wanda siedziała na starcie jedynie przykryta plandeką. Gdy podszedłem do niej i zapytałem po co tu moknie, odpowiedziała mi: „muszę tu być, bo gdy ktoś nie dostrzeże instruktorki to zawróci z powrotem do miasta i treningu nie będzie, a do tego nie mogę dopuścić". Wanda w jednym dniu zaplanowała szkolenie szybowcowe w porze porannej na lotnisku w Aleksandrowicach a w wieczornej loty samolotowe, natomiast w porze południowej szkolenie w Goleszowie (na Chełmie) w wysokich startach za wyciągarką. Wykonując taki start i będąc w fazie początkowego wznoszenia, jeszcze przed odczepieniem linki, na małej wysokości silnik wyciągarki przestał działać, a szybowiec zwalił się uderzając o ziemie i uległ rozbiciu. Wanda wyszła cało z wypadku, po czym poleciała samolotem Po-2 (którym

Modlibowska z grupą uczniów na lotnisku

przyleciała z Bielska) do Aleksandrowic. Po przylocie wykonała z uczniami kilka lotów samolotem. Po tak ciężkim dniu udała się na spoczynek. Rano po przebudzeniu się stwierdziła, że nie widzi. Koledzy odwieźli ją do szpitala w Bielsku i opiekowali się nią pełniąc kolejno dyżury. Była zrozpaczona i bardzo się niepokoiła. Trwało to kilka dni, w końcu odzyskała wzrok. Według lekarzy przyczyną było wymienione silne uderzenie o ziemię, brak odpowiedniego spokojnego leżeniowego odpoczynku oraz w jego miejsce intensywne obciążenie pracą, którą jako instruktor wykonywała.

Modlibowska z grupą pilotów i mechaników przy samolocie *Po-2*

Wanda Modlibowska będąc pilotem doświadczalnym Instytutu Szybownictwa prowadziła różne loty eksperymentalne szybowcowe i samolotowe. W niektórych z nich ja też uczestniczyłem. Wspólnie badaliśmy działanie specjalnych przyrządów przeznaczonych do badań aerodynamicznych, które zostały zaprojektowane w biurze konstrukcyjnym Instytutu Szybownictwa.

Modlibowska ze znajomymi pilotami, z prawej W.Humen

Ja wiele zawdzięczam Wandzie Modlibowskiej. Wyszkoliła mnie w pilotażu szybowcowym. Uzyskałem kategorię C i spełniłem dwa warunki do kategorii D (czas i wysokość lotu). Nauczyła mnie pilotować szybowiec holowany przez samolot. W wyniku oceny moich kwalifikacji, skierowała mnie do Szkoły Lotniczej w Ligotce w 1948 roku, gdzie w ciągu 2 tygodni dokończyłem naukę pilotażu samolotowego. Nauczyła mnie holować samolotem szybowce, lądowania samolotem w terenie przygodnym oraz ściągania ich lotem holującym po wylądowaniu po przelocie. Odbyłem naukę podstawowej akrobacji samolotowej oraz kurs pilotażu bez widoczności. Uzy-

skane dzięki niej doświadczenia pilotażowe były mi bardzo pomocne w pracach nad nowymi konstrukcjami lotniczymi.

Wanda była człowiekiem bardzo skromnym, mało mówiącym o sobie i swoich osiągnięciach, do których należały rekordy krajowe i jeden międzynarodowy, który po wojnie przetrwał przez 10 lat. Była uczestnikiem szeregu spotkań i zawodów lotniczych. Prawie nic nie wiedziałem o Jej udziale w wojnie 1939 roku, a tym bardziej o jej działalności i zasługach w czasie późniejszym a zwłaszcza podczas okupacji jak i w okresie powojennym."

Modlibowska przy samolocie *Piper Cub* i *Po-2*, Bielsko-Biała 1948r.

Z kolei Józef Zieleziński i Adam Zientek wspominają Modlibowską jako osobę *„spokojną, o poważnym – ale nie za poważnym – sposobie bycia, niegadatliwą lecz bardzo konkretną"*, której *„wrodzona skromność nie pozwalała na jakieś faworyzowanie swojej osoby"* dodaje Tomasz Ogieniewski.

Bernard Buchwald tak wspomina Wandę Modlibowską: *„W czasie mego życia lotniczego i akademickiego w Polsce, Francji, Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych, spotykałem na swej drodze wielu ludzi, różnych ludzi -inteligentnych, kulturalnych lub mniej, profesjonalistów, znanych w swych krajach lub mniej, rozsądnych lub mniej, o szerokich lub wąskich horyzontach. Nie mogę się jednak oprzeć przemożnej chęci wymienienia jednej osoby, która wywarła na mnie wrażenie wielkością ducha. patriotyzmem, inteligencją, wewnętrzną dyscypliną, łatwością zjednywania sobie ludzi, którzy, po krótkiej tylko rozmowie z nią, byli pod specyficznym urokiem i doznaniem uczucia wielkiej siły od niej emanującej. Osobą tą była Wanda Modlibowska."*

W roku 1946 W.Modlibowska prowadziła w Aeroklubie Bielsko-Bialskim intensywny trening szybowcowy pozwalający na podwyższanie kwalifikacji. A.Skarbiński opisując pierwsze lata działalności Aeroklubu Bielsko-Bialskiego wspomina: *„Uprawianie treningu i sportu pozostawiono w regionalnych aeroklubach. W Bielsku-Białej aeroklub w pełni realizował to postanowienie. Instruktor Wanda Modlibowska, zweryfikowana jako instruktor 16 czerwca 1946 roku w Ligotce Dolnej, z całym poświęceniem przekazywała swoje doświadczenia i umiejętności pilotom zdobywającym kolejne kwalifikacje szybowcowe i samolotowe.*

Do dyspozycji były szybowce poniemieckie różnej klasy, jak: SG-38 (Patyk), GB-IIB (Jeżyk), Olimpia, Weihe (Ważka), Cader Minimoa Rhoenbussard (Rebus),

Liegekranich (Żuraw leżący), Kranich (Żuraw), Motor Baby (Motor Bebik) i pojawiły się już nowe konstrukcje polskie Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego (SZD): IS-A treningowy Salamandra, IS-1 wysokowyczynowy Sęp, IS-2 treningowo-wyczynowy Mucha, IS-3 szkolny ABC.

Po nauce w szkołach ślizgowych piloci doskonalili się w starcie za wyciągarka, w holu za samolotem, nabywali także umiejętności w lotach żaglowych i przelotach.

U instruktor Wandy Modlibowskiej piloci ćwiczyli swe umiejętności po uzyskaniu podkategorii A i B w innych ośrodkach szkolnych. Na szybowcach SG-38 za wyciągarką latali m.in. Marian Gawęda [...] i jak odczytuje ze swego dziennika lotów Zbigniew Lempart [...]. Szkolenie uzupełniające za wyciągarką na Jeżyku, jak wspomina, przechodził między innymi pilot Zbysław Niedziela. [...]

Pierwszą wyciągarkę w aeroklubie [Bielsko-Bialskim] wyremontował i wprowadził do użytkowania mechanik Teodor Szweda. Pierwsze ciągi szybowcowe wprowadziła w 1946r. instruktor Wanda Modlibowska [prawdopodobnie miało to miejsce przed 22 września 1946r.]. Przy niej - jak wspomina Adam Niżnik – 1947r. nauczył się obsługiwać wyciąg, na co wówczas znajdował czas poza swoimi obowiązkami związanymi z obsługa stacji meteorologicznej. Pracę tę wykonywał społecznie. [...] Pierwszym etatowym mechanikiem wyciągarkowym w aeroklubie, przyjętym przez Czesława Golańskiego, został B.Maślanka, przeszkolony przez A.Niżnika i Władysława Gawlika. Zabiegała o to jeszcze W.Modlibowska. W ten sposób powstała grupa wyciągarkowa A.Niżnik i B.Maślanka."

Jerzy Gawor przy pierwszych lotach za wyciągarką na lotnisku w Aleksandrowicach w zimie 1946/1947 pod nadzorem instruktor Wandy Modlibowskiej

W numerze 3 *„Skrzydlatej Polski"* z roku 1947 ukazał się bodaj jedyny artykuł Modlibowskiej wydany drukiem w prasie lotniczej pod tytułem *„Szybownictwo we Francji"*.

W czerwcu 1947r. odbył się w Aleksandrowicach trening eliminacyjny na specjalnym obozie, który miał wyłonić ekipę na międzynarodowe zawody szybowcowe w Szwajcarii. Wzięli w nim udział wszyscy najlepsi piloci szybowcowi: W.Modlibowska, P.Mynarski i inż. R.Weigl z Bielska, J.Jankowski, B.Puzej i A.Zientek z Krakowa, Stefan Kępiński, Krzysztof Miller, Wiktor Szydłowski i Bronisław Żurakowski z Warszawy, J.Ordęga z Gdańska oraz Edward Adamski z Poznania. Podczas obozu ustanowiono dwa rekordy Polski przewyższenia (A.Zientek i J.Jasiński) a Borys Puzej zdobył drugi warunek do pierwszej w Polsce Złotej Odznaki Szybowcowej wykonując przelot otwarty 360km. Do Samedan w Szwajcarii ostatecznie pojechali piloci Adam Zientek i Borys Puzej.

W Aeroklubie Bielsko-Bialskim Modlibowska wywoziła również skoczków spadochronowych. Adam Skarbiński w książce „Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932-2000" opisuje taką historię:

Skok spadochronowy z samolotu CSS-13

„Po wojnie pierwsze skoki spadochronowe wykonano w Aeroklubie Bielsko-Bialskim w 1947 roku. Jak wspomina pilot Adam Niżnik, o wykonanie skoku nad lotniskiem założył się ze swym kolegą Zdzisławem Jarończykiem. Ówczesny instruktor spadochronowy por. Zbigniew Szałaśny wyposażył go w radziecki spadochron ratowniczy siedzeniowy i niemiecki zapasowy piersiowy. Skoczek dźwigał na sobie dwie pełne uprzęże. Według wpisu do książki lotów dnia 17 października 1947 pilot oddał skok z samolotu Po-2 z wysokości 750 m. Pilotem wywożącym była instruktor Wanda Modlibowska, która zaświadczyła o wykonaniu skoku. Śmiałek znajdujący się w pierwszej kabinie wyszedł na płat i rzucił się w dół. Skok był udany, aczkolwiek nie obyło się bez kontuzji kolana. Ujęty honorem Z.Jarończyk skoczył w tym samym dniu, lądując na przedpolach lotniska od strony miasta".

Wanda Modlibowska wykonywała loty także z innymi skoczkami Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, o czym świadczą zapisy w jej książce lotów.

l.p.	data	samolot	lotnisko	zadanie	Godz.	czas
816	12.X.47.	Po-2 SP-ACK	Aleksandrowice	wyrzucanie skoczka spadochr. por. Szałaśny (680m)	16:46-16:54	8'
817	15.X.47	Po-2 SP-ACK	Aleksandrowice	lot ze skoczkiem spadochr. Jarończyk	16:52-17:06	14'
818	17.X.47	Po-2 SP-ACK	Aleksandrowice	lot ze skoczkiem spadochr. A.Niżnik	15:35-15:50	15'

Adam Niżnik tak wspomina Wandę Modlibowską: *„Była bardzo życzliwa. Można z nią było porozmawiać dosłownie o wszystkim, można było nawet przyjść prywatnie się pożalić. Dużo wiedziała, dużo umiała, potrafiła wiele rzeczy wytłumaczyć, nie tylko związanych z lotnictwem, o nie.*

Dzięki temu dawała się bardzo lubić, była bardzo szanowana. Szanowana oczywiście przez nas pilotów, nie przez ustrój.

Nie lubiła się chwalić. A przecież mogła ...

Mówiąc szczerze ona była dosłownie służbowo i zarazem prywatnie na lotnisku, właściwie to na starcie, a nie na lotnisku. Tam nie było żadnej służbowości, nigdy

nie było podniesionego głosu. To widać na zdjęciach, ona jest zawsze wszędzie tam, gdzie uczniowie, widać jak ona traktowała uczniów. Miała przy tym taki twardy, lotniczy charakter. Ale to czego wymagała, to nie była dyscyplina kapralska. To były normalne układy międzyludzkie, z inteligentną dyskusją pomiędzy uczestnikami. Każdy ja poważał.

Po wojnie oddała się całkowicie szkoleniu instruktorskiemu. Pamiętam, jak prowadziła przygotowanie do lotu. To przygotowanie do lotu łączyła - jeśli był to na przykład lot termiczny - z meteorologią. Potrafiła mówić o swoich lotach i osobistych doświadczeniach. Prowadziła dosłownie pogadankę, którą każdy z nas słuchał z zainteresowaniem.

Jako instruktor była wspaniała. Bardzo ważna rzecz: ona nie przeszkadzała. Przeszkadzać można nie tylko trzymając stery. Latając z nią można było się skupić, nie rozpraszała w czasie lotu, uczniowie nie byli nigdy przestraszeni. Dopiero na ziemi wyraźnie tłumaczyła tajniki pilotażu i zaistniałe sytuacje. To było coś wspaniałego. Potem w swojej karierze jako instruktor wykorzystywałem jej metody, ona mi dużo dała, dużo się od niej nauczyłem.

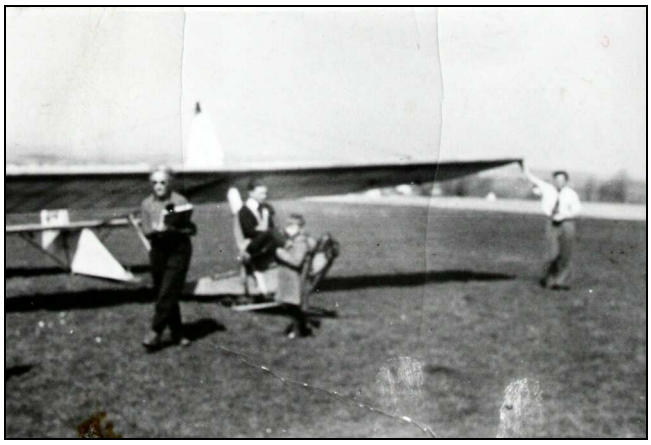
Podczas lotów nie pokazywała co potrafi. A potrafiła dużo! Myśmy wiedzieli, co ona potrafi …

Mógłby ktoś pomyśleć, że ona swym postępowaniem starała się dawać przykład. Ale ona się nie starała, ona po prostu miała to wrodzone. Była słowna, potrafiła punktualnie przychodzić na umówione spotkanie. Ona swym zachowaniem dawała przykład. Szkoda że tak krótko ...

Aż przykro mówić, ze taka osoba musiała odejść. No ale to były takie czasy, nie patrzono kto co umie.

Jak odeszła, w aeroklubie pogorszyło się. Nie było już tej przyjaźni, nie było tej takiej lotniczej, typowo lotniczej atmosfery."

Podczas pracy w Instytucie Szybownictwa Modlibowska latała bardzo intensywnie. W okresie od 15 maja 1946r. do 31 marca 1947r. wykonała 959 lotów w łącznym czasie ponad 200 godzin, w okresie od 1 kwietnia 1947r. do końca roku 1947 916 lotów i ponad 180 godzin.



Wanda Modlibowska podczas szkolenia w lotach za wyciągarką, Aeroklub Bielsko-Bialski, 1948r.

Latała na samolotach *Po-2, Piper Cub, Heinkel 72 Kadett, Bücker Jungmann, Motor Baby* wykonując loty treningowe, instruktorskie, pomiarowe, próbne, przeloty, obloty, hole szybowców i przeloty z holem holując miedzy innymi Kępkę, Zientka, Puzeja, Mynarskiego i Adamskiego, Kepównę, Kostię, Szydłowskiego, Bojanowskiego, Niżnika, Szypułę i Gajdę na szybowcach *Grunau Baby, Jeżyk, Sęp, Kranich, Weiche czy Rhönbussard*. Wykonywała

loty w Aleksandrowicach, Ligotce Dolnej i Kobylnicy, latała także do Warszawy, Katowic, Rzeszowa, Krakowa, Goleszowa, Radomia i Kielc.

Pierwsze powojenne zawody szybowcowe

Modlibowska brała udział w rozegranych w dniach od 12 do 20 czerwca 1948 roku na szybowisku Żar pierwszych po wojnie VII Krajowych Zawodach Szybowcowych. W zawodach uczestniczyło 24 zawodników, w tym 3 pilotów z Czechosłowacji. Aeroklub Poznański reprezentowali Edward Adamski, Stefan Dembski i Benedykt Jankowski.

Starty odbywały się z lin gumowych. W celu dokumentacji przelotów zawodnicy wyposażeni byli barografy, natomiast starty do konkurencji akcentowali meldowaniem nad taśmą na wysokości 100 metrów ponad startem.

Adam Niżnik (po lewej) i Wanda Modlibowska przy jedynym w Polsce, zachowanym po wojnie, poniemieckim szybowcu *Göppingen 4* zwanym *Gövier* ,którego konstruktorem był Wolf Hirth, lotnisko Aleksandrowice IX.1947r.

W czasie zawodów rozegrano cztery konkurencje. W pierwszej konkurencji – próbie wysokości rozegranej 12 czerwca Modlibowska zajęła 21. miejsce z wysokością 1093 m. W drugiej, przeprowadzonej 13 czerwca – próbie wysokości połączonej z wyścigiem zbiorowym po trasie ok. 2x10 km – 18 miejsce z prędkością 25,9 km/h i 991 metrami.

W konkurencji trzeciej 14 czerwca – przelocie docelowo powrotnym Żar-Równica-Żar ok. 2x27 km połączonym z próbą wysokości po powrocie z przelotu – ponad 5-cio godzinnym lotem uplasowała się na 12. miejscu z trzecią wysokością 1770 m oraz prędkością przelotową 22 km/h.

18 czerwca usiłowano rozegrać najdłuższą konkurencję: lot okrężny na trasie Żar–Czantoria Wielka–Pilsko–Żar długości 103 km. Ze względu na silny wiatr 12-20 m/s żadnemu z zawodników nie udało się ukończyć konkurencji. Na trasę odeszło 8 pilotów, tylko trzech osiągnęło Czantorię Wielką. Najbliżej wykonania zadania był Zientek, jednak Pilsko przesłoniła burza.

Do ostatniej, czwartej konkurencji – przelotu otwartego przystąpiło 19 czerwca zaledwie 9 zawodników, ze względu na wylosowanie dalszych numerów startowych i nasuwania się z dużą prędkością *stratusa*, który uniemożliwił części zawodników rozpoczęcie przelotu. Modlibowska zajęła w tej konkurencji drugie miejsce plasując się z przelotem długości 97 km tuż za zwycięzcą całych zawodów, Adamem Zientkiem (przelot do Radomia 231 km) i pokonując między innymi Edwarda Adamskiego

(63 km), Borysa Puzeja (39 km), Irenę Kempównę (22 km) czy Adama Dziurzyńskiego (19 km).

Modlibowska na kwadracie

W czasie zawodów wylatano 500 godzin pokonując 3300 km. Ogólny czas lotów w startach do konkurencji wyniósł w przypadku Modlibowskiej ponad 16 godz. w czasie których ukończyła 5 zadań na 9 rozegranych.

Ostatecznie Modlibowska latająca na szybowcu *Ważka* zajęła 12. miejsce w stawce 24 zawodników. Trzecie miejsce w łącznej punktacji zajął wówczas Edward Adamski latając na szybowcu *Sęp*.

W roku 1946 Modlibowska brała również udział w pierwszych po wojnie zawodach samolotowych w Bielsku-Białej. Jej nawigatorem był wówczas Adam Zientek.

Próby poprawienia rekordu

Lata 1948-1949 zaznaczyły się wieloma próbami pobicia rekordu czasowego Modlibowskiej.

W marcu Adam Zientek startując z Żaru rozbił *Sępa* po przejściu na zawietrzną stronę zbocza. Działo się to w nocy, w 19-tej godzinie lotu, po zaśnięciu obsługi pilnującej ognisk. 6 kwietnia 1948 roku Edward Adamski z pasażerem Kochanowskim ustanowił rekord w kategorii szybowców dwumiejscowych wykonując na Żarze lot trwający 11 godz. i 54 min. Na Żarze pobito w roku 1948 jeszcze dwa rekordy długotrwałości lotu w kategorii dwumiejscówek na szybowcu *Żuraw*: 22 lipca Irena Kempówna z Ireną Przymanowską wykonały lot trwający 14 godzin i 22 minuty, a w dniach 18-19 października Adam Zientek z Bronisławem Żurakowskim przebywali w powietrzu 23 godz. i 51 minut.

Pod koniec roku 1948 Francuzka Marcelle Choisnet w miejscowości Romanin les Alpilles na szybowcu *Arsenal Air-100 nr 5* poprawiła dwukrotnie rekord kobiecy świata Modlibowskiej: najpierw 19-20 października czasem 28 godz. 02 min. a następnie 17-19 listopada czasem 35 godz. 03 min.

Rekordy świata w zakresie długotrwałości lotu ze względów bezpieczeństwa przestały być odnotowywane, jednak osiągnięcie Modlibowskiej z roku 1937 figuruje w bazie rekordów FAI[16] pod pozycją 11675 w klasie szybowców jednomiejscowych D1 w kategorii kobiecej, jako najstarszy z rekordów w tym dziale.

W dniach 19-20 października 1949 roku Stanisław Wielgus na szybowcu *Komar 48* SP-732 ustanowił na Żarze ostatni rekord Polski długotrwałości lotu czasem 35 godz. i 14 minut. Warto podkreślić, iż w tym locie zdobył dwa warunki do srebrnej odznaki szybowcowej. Brakujący przelot wykonał 1 października 1949 roku z Żaru do Limanowej (86 km).

[16] **FAI** http://www.fai.org/records

„Weryfikacja" polityczna

Modlibowska przy samolocie *Piper Cub*

Jako jawna przeciwniczka reżimu komunistycznego, działacz AK i córka „obszarnika", Modlibowska była inwigilowana przez Urząd Bezpieczeństwa. Pod koniec roku 1948 roku na polecenie władz państwowych przeprowadzona została polityczna „weryfikacja" członków aeroklubu. Także Wandzie Modlibowskiej odebrano licencję i zabroniono wstępu na lotnisko uznając za ,,element obcy klasowo".

Adam Skarbiński w książce „Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932-2000" tak opisuje ten mroczny okres w historii polskiego lotnictwa:

„Czwarty kwartał 1948 roku ma na swoim koncie historyczny zapis osławionej w całym kraju weryfikacji personelu latającego aeroklubów. Zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji zostały wstrzymane loty samolotowe. Wszyscy piloci musieli złożyć w aeroklubie swoje „Świadectwo uzdolnienia i upoważnienia pilota turystycznego", czyli licencję. Minister Komunikacji powołał 7 września 1948r. Główną Lotniczą Komisję Weryfikacyjna z przewodniczącym Władysławem Żaczkiewiczem, zasiadł w niej m.in. mjr Janusz Przymanowski. [...]

Zaczęła działać Terenowa Komisja Weryfikacyjna, która opiniowała każdego pilota pod względem jego pracy, poziomu wyszkolenia i dotychczasowego zachowania się.

Oficjalnym celem było ograniczenie przydziałów paliwa pilotom starym, mało zaawansowanym lotniczo, o niskich kwalifikacjach pilotażowych, przeszkadzającym w pracy aeroklubów. Zaoszczędzone paliwo i sprzęt miały zwiększyć możliwości dalszego szkolenia się i treningu oraz nabycia licencji przez wyselekcjonowana młodzież, po ukończeniu szkoły pilotażu. Jak dziś wiadomo, rzeczywiste powody to m.in. uniemożliwienie latania osobom, które w czasie okupacji należały do AK, lub służyły w polskich jednostkach na zachodzie. Autorowi nie udało się ustalić pełnego składu komisji działającej przy Aeroklubie Bielsko-Bialskim. W jej skład wchodzili Włodzimierz Humen i Tadeusz Góra (kierownik wyszkolenia).

W niepodpisanym artykule w „Skrzydlatej Polsce" z lipca 1949r. pt. „Weryfikacja została zakończona" czytamy: „Usunięto braki, błędy i siły pozostawione w spadku przez stary, zgniły ustrój sanacyjnej Polski i wpływ okupacji hitlerowskiej. (...) Z lotnictwa cywilnego usunięto szereg ludzi ustosunkowanych zdecydowanie wrogo do Polski Ludowej, faszystów, volksdeutschów, kolaboracjonistów, synków rozparcelowanych obszarników i wydziedziczonych kapitalistów, którzy dokładali wszelkich sta-

rań, by wstrzymać rozwój lotnictwa, by dezorganizować latanie, by nie dopuścić do steru samolotów młodzieży robotniczej i chłopskiej."

W wyniku indywidualnego przeglądu starsi, przedwojenni piloci oraz młodzież wywodząca się z rodzin „wrogich ustrojowo" musieli opuścić szeregi aeroklubu z zakazem „korzystania z lokalnych urządzeń, zebrań towarzyskich itp.", jak brzmiał tekst weryfikacji negatywnej. Weryfikacja trwała jeszcze, bez rozgłosu, w latach 1949-51. Dotknęła wiele wybitnych postaci polskiego lotnictwa. Pilotom nie zweryfikowanym licencji nie oddano. Według opinii ogółu pilotów weryfikacja była nikczemnym podcinaniem polskich skrzydeł. Niektórzy nie zasiedli już nigdy za sterami szybowców i samolotów, jak sławy tej miary co Piotr Mynarski i mgr Wanda Modlibowska. Ofiary działalności komisji na terenie ABB to m.in.:

Włodzimierz Osiecimski – weryfikacja negatywna, ok. października 1948
Mieczysław Herzyk – weryfikacja negatywna, jesień 1948
Adam Niżnik – weryfikacja negatywna, październik 1948
Marian Gawęda – weryfikacja negatywna, jesień 1948
Władysław Gawlik – weryfikacja negatywna, jesień 1948
Wanda Modlibowska – weryfikacja negatywna, jesień 1948
Czesław Berdychowski – weryfikacja negatywna, jesień 1948
Jan Kalfas – weryfikacja negatywna
Irena Kaniewska, Tadeusz Kostia, Justyn Sandauer – wolno latać na szybowcach,
Roman Zatwarnicki – weryfikacja negatywna
Borys Puzej – weryfikacja negatywna
Mieczysław Tomica – weryfikacja negatywna
Henryk Kwiatkowski – weryfikacja negatywna
Józef Bujak – weryfikacja negatywna
Piotr Mynarski – weryfikacja negatywna, jesień 1951

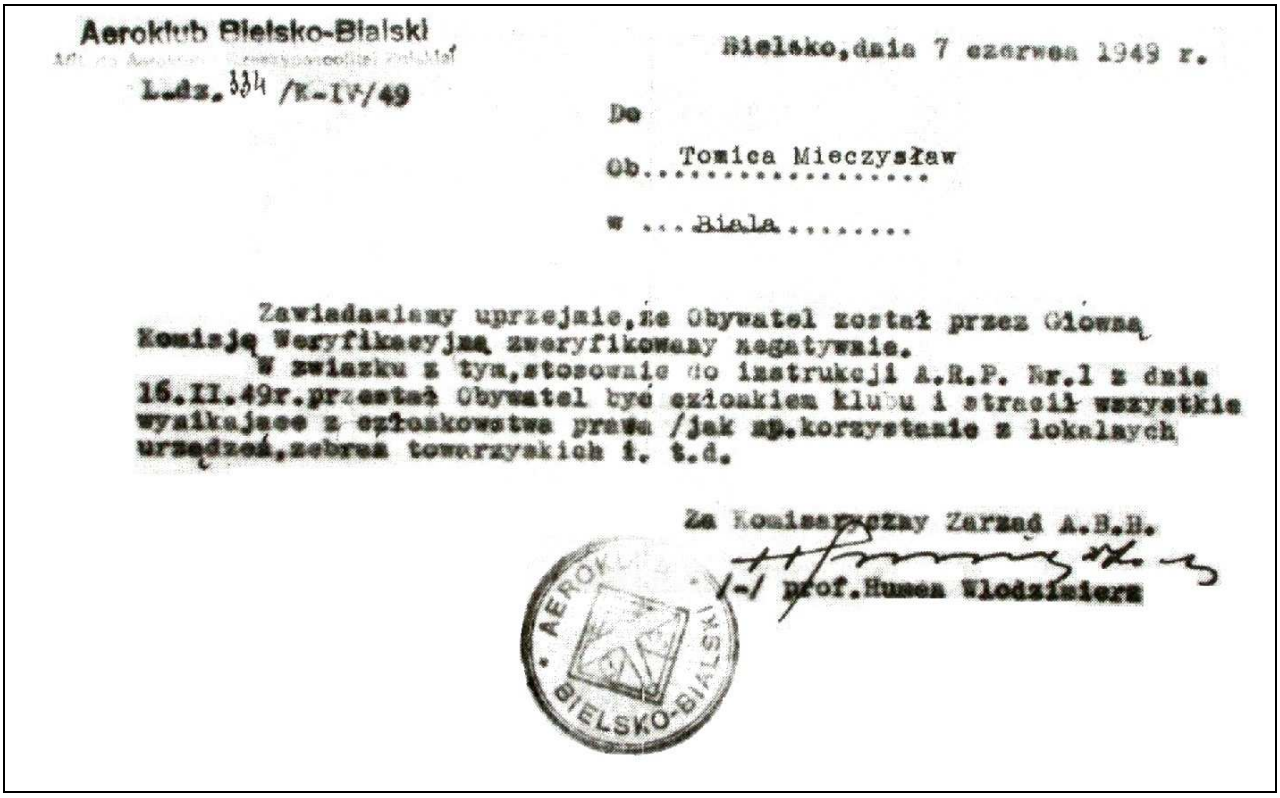
Jak wspomina mgr inż. Tadeusz Kostia odnośnie wprowadzenia komisarycznego zarządu ABB: „nigdy nic osobiście i oficjalnie nam nie powiedziano ani tez nie wyjaśniono. Był to okres pełen niepewności o jutro". Komisarycznym zarządcą ABB był mgr Włodzimierz Humen, który współpracował z członkiem Głównej Lotniczej Komisji Weryfikacyjnej w Warszawie mjr Januszem Przymanowskim. Ten przyjeżdżał do bielska i osobiście przeprowadzał rozmowy z pilotami. Podobnie czynił to mjr Stanisław Tomaszewski.

„Szybko dowiedzieliśmy się, że jesteśmy zawieszeni w lataniu samolotowym i szybowcowym – mówi mgr inż. Tadeusz Kostia. – W obronie niezweryfikowanych swych pracowników odważnie wystąpił dyrektor SZD i prezes aeroklubu mgr inż. Władysław Nowakowski pismem do prezydenta Bolesława Bieruta, ale to nic nie zmieniło".

Weryfikacja dotyczyła głównie pilotów samolotowych. A oto tekst, który otrzymali niezweryfikowani:

„Zawiadamiamy uprzejmie, że Obywatel został przez Główną Komisję Weryfikacyjną zweryfikowany negatywnie. W związku z tym, stosownie do instrukcji A.R.P. Nr 1 z dnia 16 II 49 r. przestał Obywatel być członkiem Klubu i stracił wszystkie wy-

nikające z członkostwa prawa (jak np. korzystanie z lokalnych urządzeń, zebrań towarzyskich itp. – Za komisaryczny Zarząd A.B.B. (-) prof. Humen Włodzimierz".



Aeroklub Bielsko-Bialski

Bielsko, dnia 7 czerwca 1949 r.

L.dz. 334 /K-IV/49

Do

Ob. Tomica Mieczysław

w ... Biala .....

Zawiadamiamy uprzejmie, że Obywatel został przez Główną Komisję Weryfikacyjną zweryfikowany negatywnie.

W związku z tym, stosownie do instrukcji A.R.P. Nr.1 z dnia 16.II.49r. przestał Obywatel być członkiem klubu i stracił wszystkie wynikające z członkowstwa prawa /jak np. korzystanie z lokalnych urządzeń, zebrań towarzyskich i. t.d.

Za Komisaryczny Zarząd A.B.B.

/-/ prof. Humen Włodzimierz

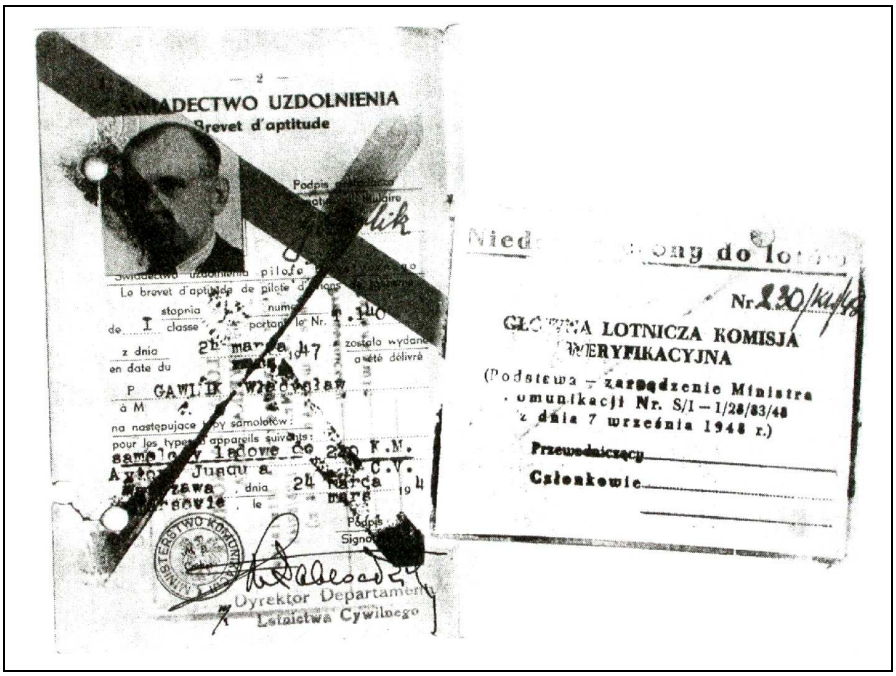
AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI

Weryfikacja negatywna Mieczysława Tomicy, 1949r.

Nie brakowało dramatycznych wydarzeń. Na przykład odsunięty od latania instruktor Henryk Kwiatkowski (b. pilot bombowy w Anglii) przez parę lat pracował w firmie budowlanej i z tej racji nadzorował jakieś roboty na lotnisku. Pewnego dnia wraz z zawiadowcą portu Romanem Romanowiczem (b. nawigator RAF) również negatywnie zweryfikowanym, wsiedli do zatankowanego do pełna Po-2 (Romanowicz miał na nim dokonać kompensacji busoli, robił to zwykle po koleżeńsku). Samolot kołujący na stanowisko kompensacyjne odwrócił się pod wiatr o godz. 18:10 i ... tyle go widziano – wylądował o 22:05 w Passau (Bawaria) amerykańskiej strefie okupacyjnej Niemiec tuż przy granicy z Austrią przecinając całą Czechosłowację. Po „odwilży" Kwiatkowski wrócił do Bielska w 1960 roku, ale już nie latał. [...]

Niektórzy piloci zostali później dopuszczeni do latania „odwieszeni", np. A.Niżnik w 1949r., M.Herzyk w 1951r., mgr inż. T.Kostia w 1951r. W.Gawlik zaczął ponownie latać dopiero po ośmiu latach, w 1956r. wzbudzając zachwyt swą młodzieńczą werwą. Podobnie pilot M.Gawęda rozpoczął latanie po ośmiu latach, w 1956r., biorąc czynny udział w imprezach lotniczych z udziałem załóg Aeroklubu Bielsko-Bialskiego w latach 1959-1965. Pilot Cz. Berdychowski nie latał do 1956 roku.

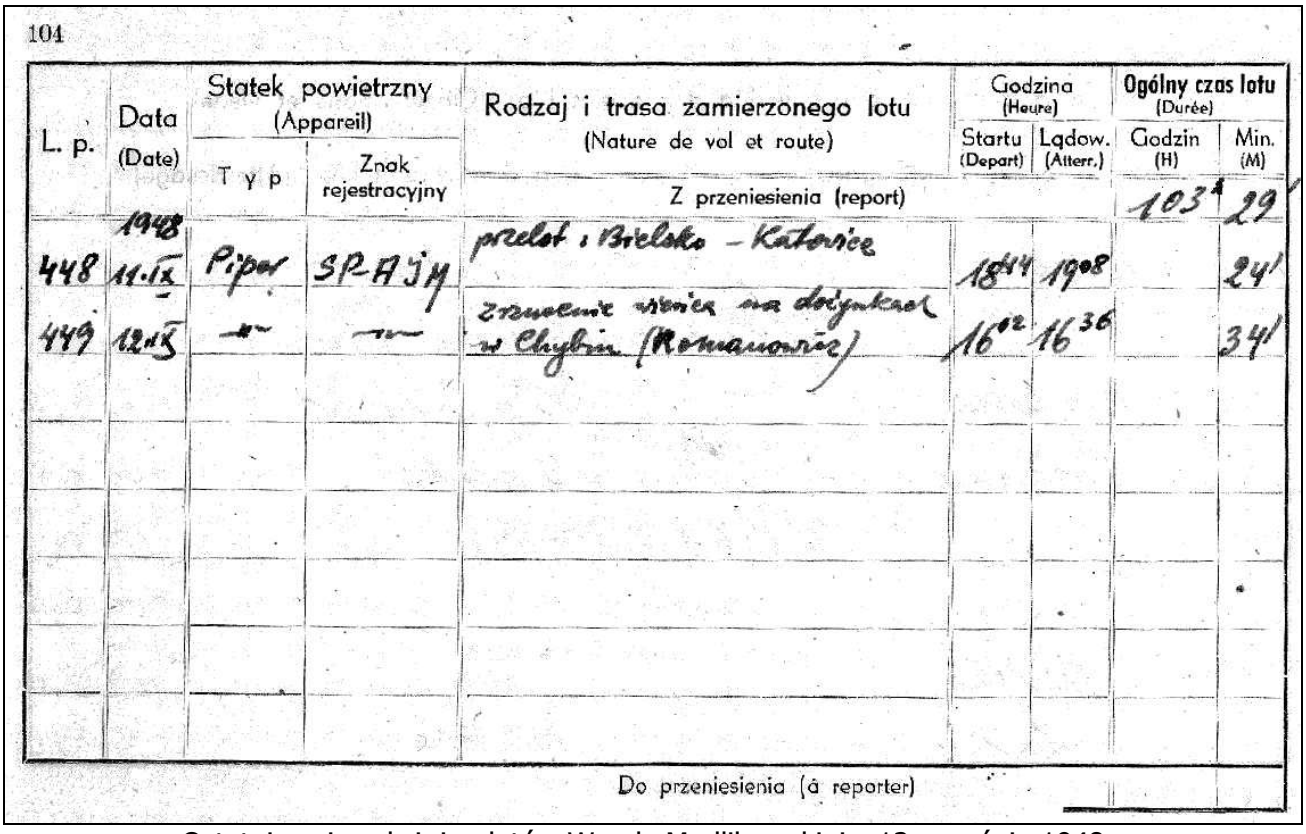
Zwrócona pilotom licencja była kilka razy przedziurkowana i miała pieczątkę: „Nie dopuszczony do lotów w ... Główna Lotnicza Komisja Weryfikacyjna. Podstawa – zarządzenie Ministra Komunikacji nr S/1 – 1/28/83/48 z dnia 7 września 1948. Przewodniczący ... brak podpisu, członkowie ... brak podpisu".



Weryfikacje negatywne Henryka Kwiatkowskiego (1949r.) i Władysława Gawlika (1948r.)

W innym miejscu A.Skarbiński precyzuje dokładną datę weryfikacji: *„W wyniku negatywnej weryfikacji 31 sierpnia 1948r. W.Modlibowska została zwolniona z pracy w lotnictwie cywilnym, a tym samym w aeroklubie. Jej miejsce zajął instruktor, „kierownik treningu szybowcowego i samolotowego" Bohdan Urbanowicz".*

Prawdopodobnie swój ostatni lot wykonała 12 września 1948r. z Aleksandrowic na samolocie *Piper Cub* SP-AJM zrzucając wieniec na dożynkach w miejscowości Chybie.

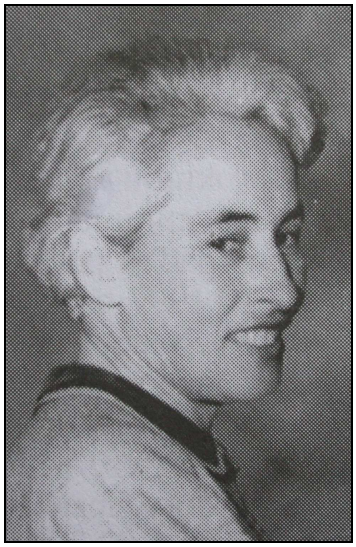


104

L. p.	Data (Date)	Statek powietrzny (Appareil) Typ	Znak rejestracyjny	Rodzaj i trasa zamierzonego lotu (Nature de vol et route)	Godzina (Heure) Startu (Depart)	Lądow. (Atterr.)	Ogólny czas lotu (Durée) Godzin (H)	Min. (M)
	1948			Z przeniesienia (report)			103	29
448	11.IX	Piper	SP-AJM	przelot: Bielsko – Katowice	18[44]	19[08]		24'
449	12.IX	—	—	zrzucenie wieńca na dożynkach w Chybie (Romanowicz)	16[12]	16[36]		34'
				Do przeniesienia (à reporter)				

Ostatni zapis w książce lotów Wandy Modlibowskiej z 12 września 1948r.

Tadeusz Kostia wspomina: *„Jej wielkie zasługi dla lotnictwa sportowego były przez jednych działaczy bardzo doceniane i cieszyła się ich szacunkiem, stały się przyczyną zazdrości i coraz większego utrudniania jej działalności u innych. W końcu doszło nawet do tego, że musiała odejść z Instytutu Szybownictwa i Aeroklubu Bielsko-Bialskiego i wyjechać z Bielska. Ze względów politycznych w wyniku tzw. „weryfikacji" została Wanda Modlibowska zawieszona w lotach. Podobny los spotkał część zespołu konstruktorów Instytutu Szybownictwa (Irena Kaniewska, Rudolf Matz, Roman Zatwarnicki, Tadeusz Kostia, Justyn Sandauer i Piotr Mynarski)".*


Wanda Modlibowska

„Weryfikację" opisuje w swej książce *„Wszystko już było ... lotnicze wspomnienia"* Józef Zieleziński w rozdziale *„Ponure lata"*:

„Przeprowadzona po wrześniu 1948 roku tak zwana weryfikacja pilotów, zarządzona formalnie niby przez Ministra Komunikacji, zaczęła zbierać swoje smutne żniwo. Na podstawie mętnych i zawiłych kryteriów odsunięto od latania i pracy w lotnictwie szereg wartościowych, fachowych, a nade wszystko uczciwych ludzi. Jednocześnie żenującą kompromitacją zapaskudziło sobie życiorysy wielu ludzi, nawet takich, po których nikt się tego nie spodziewał. Dochodziło też do tak absurdalnych sytuacji, jak na przykład casus kolegi Władysława Gawlika, który był pracownikiem Departamentu Lotnictwa Cywilnego, a został zweryfikowany negatywnie i otrzymał zakaz wstępu na lotnisko.

Zostałem wprawdzie zweryfikowany pozytywnie (nr sprawy 270/KW/48), ale cały zapał, jakim emanowałem, opuścił mnie i z zażenowaniem spoglądałem na odsuniętych od latania kolegów. Od czasu do czasu udawało mi się, i to dzięki możliwości korzystania z fabrycznego lotniska LWD[17]*, przemycić do samolotu któregoś z nich i umożliwić mu wykonanie krótkiego lotu. Pamiętam, iż kilkakrotnie umożliwiałem latanie Rysiowi Szulcowi, bardzo ofiarnemu w pracach społecznych działaczowi, którego pewne łódzkie moralne miernoty, poprzez swoje wpływy, wyeliminowały z latania na ładnych parę lat.*

Nastały przedziwne dla nas czasy. Piloci, którzy w stu procentach, jak to jest na całym normalnym świecie, latali i latają dla zaspokojenia, w pierwszym rzędzie, swoich, wynikających z zamiłowania, hobbistycznych zapędów, zaczęli raptem latać wyłącznie z pobudek ideologicznych. Co tydzień można było wyczytać gdzieś, że pilot X wykonał rekordowy lot wysokościowy dla uczczenia jakiegoś zjazdu, czy rocznicy, tamten znów wykonał przelot i tak w kółko, same takie idiotyzmy. Wystarczy wziąć do ręki annały naszej prasy lotniczej z tamtych lat. Ileż trzeba było mieć samozaparcia, żeby „nie dać się zwariować".

[17] **LWD** – Lotnicze Warsztaty Doświadczalne w Łodzi

Do czasu „weryfikacji" Modlibowska wylatała na szybowcach 738 godzin, na samolotach 1123 godziny. Ustanowiła 9 rekordów Polski: cztery w konkurencji długotrwałości lotu, cztery w konkurencji przelotu otwartego, jeden w konkurencji przelotu docelowego oraz jeden międzynarodowy. Lot 13-14 maja 1937 roku pozwolił jej na pobicie jednocześnie trzech rekordów: krajowego kobiecego, międzynarodowego kobiecego i krajowego ogólnego[18].

Warto przypomnieć iż, w latach 1896-1939 polscy szybownicy ustanowili 95 rekordów krajowych i tylko jeden międzynarodowy. W latach 1928-1939 29 pilotów szybowcowych ustanowiło 84 rekordy Polski, w tym 25 kobiece. Pod względem liczebności ustanowionych rekordów na pierwszym miejscu uplasował się Szczepan Grzeszczyk (10), drugie zajęła Maria Younga (10), a trzecie Wanda Modlibowska (9). Kolejne miejsca zajęli: Piotr Mynarski (6), Bolesław Baranowski (5), Elizbar Iwanow (4), Tadeusz Góra (3), Ryszard Dyrgałła (3), Bolesław Łopatniuk (3) i Michał Offierski (3).

Modlibowska szkoliła między innymi Irenę Kempównę – rekordzistkę Polski i świata w szybownictwie oraz Juliana Bojanowskiego – wieloletniego szybowcowego pilota doświadczalnego Instytutu Lotnictwa.

Encyklopedia powszechna PWN pod hasłem *szybownictwo* wymienia 7 nazwisk polskich pilotów szybowcowych, którzy sukcesy odnosili po wojnie, oraz tylko dwa nazwiska z okresu przedwojennego – Tadeusza Górę i Wandę Modlibowską.

O ile do końca roku 1948 w *Skrzydlatej Polskiej* wymieniano Modlibowską z imienia i nazwiska (ostatni artykuł A.Zientka z grudnia 1948), o tyle od początku roku 1949 ze względów politycznych skrzętnie tego unikano, choć były ku temu powody.

18

Rekordy Polski Wandy Modlibowskiej:		
Długotrwałości lotu:	*data*	*rekord*
5 godz. 57 min.	19.VI.1934	kobiecy
9 godz. 30 min.	5.X.1934	kobiecy
24 godz. 14 min.	13-14.V.1937	kobiecy
24 godz. 14 min.	13-14.V.1937	krajowy
Długości przelotu otwartego:	*data*	*rekord*
59,7 km	6.V.1937	kobiecy
123,8 km	10.VI.1937	kobiecy
133 km	9.VIII.1937 lub 16.VIII.1937	kobiecy
343 km	19.V.1938	kobiecy
Długości przelotu docelowego:	*data*	*rekord*
133 km	16.VIII.1937	kobiecy
Rekord świata Wandy Modlibowskiej:		
Długotrwałości lotu:	*data*	*rekord*
24 godz. 14 min.	13-14.V.1937	kobiecy

„Jedyny rekord międzynarodowy, który w klasie szybowców jednomiejscowych, w kategorii kobiet, posiadała Polska, został pobity przez francuską pilotkę Marcelle Choisnet i wynosi obecnie 35 godz. 3 min. Czekamy co na to odpowiedzą nasze szybowniczki w zbliżającym się sezonie" (*Skrzydlata Polska* 2/1949)

W tym miejscu należy przypomnieć, iż polskie szybownictwo wróciło do tabeli rekordów świata 10 czerwca 1949 roku za sprawą uczennicy Modlibowskiej Ireny Kempówny (kobiecy rekord prędkości na przelocie po trasie trójkąta 100 km Kiczera-Równica-Pilsko-Kiczera 50 km/h na szybowcu *Sęp* SP-552). Polscy szybownicy w powojennej historii wielokrotnie zresztą wpisywali się potem do tabeli rekordów.

W doniesieniu o pobiciu rekordu krajowego Modlibowskiej przez Stanisława Wielgusa nie pojawiło się ani słowo, czyj rekord został pobity:

„Pilot Stanisław Wielgus z Aeroklubu Krakowskiego ustanowił na Żarze, na szybowcu typu „Komar" nowy szybowcowy rekord Polski długotrwałości lotu wynikiem 35 godz. 14 m. Start nastąpił w dn. 19 października br. A lądowanie 20 października o godzinie 19:04. Tym samym dotychczasowy rekord Polski ustanowiony w 1937 roku i wynoszący 24 godziny i 14 minut pobity został o 11 godzin." (*Skrzydlata Polska*, 11/1949)

Należy pamiętać, iż w owym okresie dla *Skrzydlatej Polski* jednymi z najważniejszych informacji były dane na temat procentowej normy nadwyżki lotów wykonanych przez poszczególne aerokluby względem założonego planu lotów szybowcowych. Modlibowska natomiast odbywała w tym czasie karę więzienia.

Więzienie

Modlibowska powróciła do Poznania, gdzie w roku akademickim 1948/1949 od 1 września 1948 do 6 lipca 1949 była asystentką w Zakładzie Chemii Analitycznej Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu.

Aleksandra Smoczkiewiczowa wspomina:

„Nie wiem kiedy Wanda i Halina skończyły studia, do czasu wojny nie było bliższego kontaktu między nami. Tragiczna dla mojej rodziny i dla mnie oraz osób mi najbliższych zawierucha wojenna zmobilizowała Wandę do wielu wielkich działań. Podobno była wielce aktywna w Delegaturze Rządu Polskiego na Emigracji, była kurierem po krajach Europy i czynnym żołnierzem Armii Krajowej. Mimo tego, że zaraz po wojnie razem pracowałyśmy od niej samej nie dowiedziałam się żadnych szczegółów o jej losach i działaniach w okresie wojny. Obie milczałyśmy o swoich przeżyciach, nie z braku wzajemnego zaufania, ale powodowane wewnętrznym nakazem żeby w powojennych, nieakceptowanych przez nas czasach, niepewnych pod względem politycznym, jak najmniej o sobie wiedzieć. Toteż i ja bardzo z nią zżyta nie wiedziałam nic o jej planach opuszczenia Polski.

Po wojnie Wanda znalazła się w Poznaniu, bo tu mieszkał jej brat z rodziną. W Uniwersytecie Poznańskim na Wydziale Farmacji opróżniło się miejsce asystenta po zwolnieniu młodszej naszej koleżanki Zofii Jauksz. Ja zgłosiłam się do pracy w Collegium Chemicum tuż po opuszczeniu przez Niemców Poznania dnia 22 lutego 1945 i brałam udział w początkowej organizacji zajęć z chemii analitycznej na Farmacji. Dzięki protekcji Maryli Szmytówny i mojej oraz innych kolegów Wanda otrzymała etat asystentki w Pracowni Analitycznej Jakościowej. Prowadziłyśmy ćwiczenia razem, Wanda była świetna w kontaktach ze studentami, kompetentna i lubiana."

W dniu 17 lipca 1949 roku Modlibowska w czasie pobytu na plaży w Świnoujściu została bezpodstawnie aresztowana pod zarzutem zamiaru przekroczenia granicy państwowej i skazana na 18 miesięcy więzienia. Oficjalna wersja o rzekomej próbie ucieczki przetrwała dziesięciolecia w prasie lotniczej rzutując także na obecne relacje z tamtego okresu.

„Niespodziewanie jednego dnia Wanda nie zjawiła się w pracowni, przez kilka dni nie było od niej znaku życia, podejrzewałam najgorsze. I tak też się stało. Odpowiednie władze zawiadomiły Uniwersytet, że Wandę Modlibowską zatrzymano na kutrze płynącym nielegalnie do Szwecji. Podobno aresztująca „władza" wyraziła zdziwienie, że słynna lotniczka ucieka z Polski wodą, a nie powietrzem. Wandę czekało kilkuletnie więzienie, w ostatnim etapie w Inowrocławiu z funkcją kierowniczki pralni. Gdy zobaczyłyśmy się po raz pierwszy po jej zwolnieniu, ofiarowała mi się ze śmiechem urządzić fachowo pranie dla całej rodziny." wspomina Aleksandra Smoczkiewiczowa.

Adela Dankowska w książce *„Z głową w chmurach"* opisuje to wydarzenie następująco: *„Próbowała uciec kajakiem z Gdańska do Szwecji. Zatrzymana podczas przesłuchania, na pytanie dlaczego nie próbowała uciec samolotem, odpowiedziała, ze nie chciała szkodzić kolegom z aeroklubu."*

Wanda Modlibowska na poprzednie uwięzienie przez NKWD nie zwracała w swych wspomnieniach specjalnej uwagi. Podczas tamtego epizodu żyła nadzieją i wiarą powrotu do wolnej Polski, a w skrytości też i do latania. To drugie komunistyczne więzienie pozbawiało ją tych nadziei, świadoma też była upływającego czasu i postępu w lotnictwie - przez co traciła nadzieję na powrót do szkolenia młodzieży lotniczej, co w tych latach było sednem jej życia.

Karę odbyła w więzieniach w Stargardzie i Inowrocławiu. Po wyjściu z więzienia pomimo wysokich kwalifikacji oraz biegłego władania kilkoma językami, przez wiele miesięcy nie miała szans na podjęcie pracy.

PRL

Dopiero latem 1951 roku spotkał ją na ulicy w Warszawie prof. Zbigniew Muszyński, jej dawny uczeń pilot. Dzięki niemu otrzymała pracę w charakterze sprzątaczki, a następnie, dzięki posiadanym kwalifikacjom (biegła znajomość trzech języków obcych i techniki, wyższe wykształcenie), starszego radcy i rzecznika w Urzędzie Patentowym,.

Od 1967 roku pracowała w Przedsiębiorstwie Handlu Zagranicznego "Polservice", skąd w roku 1970 odeszła na emeryturę. Przez wiele lat wykonywała prace zlecone, ponieważ w swej dziedzinie stała się ekspertem.

Od opuszczenia więzienia do roku 1956. co dwa tygodnie wzywana była na przesłuchania przez pracowników UB, komunistyczna propaganda dbała o retuszowanie jej zasług, rozpuszczając jednocześnie fałszywe plotki na jej temat. O ich zasięgu świadczyć może choćby nieprawdziwa informacja na temat jej rzekomej próby ucieczki na Zachód, powtórzona przez PAP jeszcze w 1998 roku:

"… Z końcem lat czterdziestych i w latach pięćdziesiątych z lotniska na Żarze uciekło na Zachód, na szybowcach, kilkunastu pilotów, m.in. słynna szybowniczka Wanda Modlibowska, która wylądowała w Austrii w odległości 7 km od strefy amerykańskiej. Przechwycona przez żołnierzy sowieckich przesiedziała kilka lat w polskim więzieniu." [PAP 29.06.1998]

Senior lotnictwa

W roku 1956 po październikowej odwilży została członkiem Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. W 1969 roku Zarząd Aeroklubu Polskiego nadał Modlibowskiej za wybitną działalność w polskim szybownictwie tytuł i odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

W.Modlibowska, P.Mynarski i E.Korczyńska w CSS Leszno 1968r.

Za działalność niepodległościową i sportową została odznaczona za życia: Warszawskim Krzyżem Powstańczym, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Walecznych Więzień NKWD i PRL, Medalem *„Zasłużonemu dla Lotnictwa"*, Medalem *„50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego"* oraz medalami pamiątkowymi: Złotym Medalem Aeroklubu Polskiego, Medalem Czesława Tańskiego, *„60-lecia Aeroklubu", „60 rocznicy Dęblińskiej Szkoły Lotniczej"*.

Wanda Modlibowska doznała wiele złego od dość znanej postaci, jaką był Janusz Przymanowski. Na przełomie lat 40-tych i 50-tych był on wyjątkowo żarliwym komunistą, psychicznie niszczącym ludzi, którzy nie odpowiadali jego światopoglądowi. Zasiadał m.in. w Głównej Lotniczej Komisji Weryfikacyjnej wykazując się wyjątkową aktywnością. Po słynnej ucieczce z lotniska w Aleksandrowicach kpt. Henryka Kwiatkowskiego (Virituti Militari) znany był z *"akcji"* np. palenia zdjęć czy wszelkich pamiątek związanych z przedwojennym lotnictwem. Ci, którzy nie znali Przymanowskiego od tej strony kojarzyli go raczej sympatycznie, głównie poprzez *"Czterech Pancernych"*. Wanda Modlibowska gardziła

W.Modlibowska i W.Leja w Bezmiechowej w 1977r.

postępowaniem Janusza Przymanowskiego uznając palenie książek i zdjęć za postępowanie nikczemne i prymitywne i wspominając je z niechęcią nawet do połowy lat 90-tych. W warszawskim Klubie Seniora sam Przymanowski kajał się później i przepraszał za swe zawinienia. Modlibowska starała się nie brać udziału w spotkaniach w Klubie Seniora chcąc uniknąć kontaktów z osobą, którą gardziła.

Latem 1977 Modlibowska odwiedziła Bezmiechową w czasie trwającego wówczas obozu lotniowego studentów Politechniki Rzeszowskiej. Często spotykała się z młodzieżą, odwiedzała ośrodki i aerokluby.

W.Modlibowska, Zwoliński i K.Chorzewski, Zlot Lotników Polskich w Dęblinie, 1987r.

Mając ponad 70 lat ciągle jeszcze uprawiała czynnie sport, jeździła na nartach, prowadziła samochód. Poza lotnictwem pasjonowała się muzyka, chętnie czytała biografie sławnych ludzi oraz literaturę wspomnieniową z II wojny światowej.

W 1987 roku uczestniczyła w Zlocie Lotników Polskich w Dęblinie. Tą uroczystość wspomina Tadeusz Kostia: *„w 1988 roku spotkałem Ją w wyniku zaproszenia nas na spotkanie koleżeńskie absolwentów Dęblińskiej Szkoły Lotniczej z okazji 60-tej rocznicy pierwszej promocji oficerskiej. Do Dęblina polecieliśmy razem wojskowym samolotem Jak-40. Podczas uroczystości otrzymaliśmy pamiątkowe medale oraz inne wyróżnienia."*

Zjazd żołnierzy kurierów

Bernard Buchwald tak opisuje swoje ostatnie spotkanie z Wandą Modlibowską: *„... na takiej właśnie uroczystości z okazji 60-lecia Szkoły zobaczyłem Ją - była wśród zaproszonych gości, otoczona grupką oficerów lotnictwa o posiwiałych już skroniach. Nie widziała mnie. Podszedłem bliżej - zauważyła*

mnie. Uśmiechnęła się. Przywitałem się z odwzajemnioną serdecznością, lecz wyczułem, że czegoś tu brakuje. Nie było już tego promienia radości w Jej oczach - były jak gdyby przygaszone, a wyraz twarzy jakiś taki spokojnie-smutny. Wymieniliśmy kilka zaledwie zdań, gdy przeprosiła mnie i odeszła do grupki, która Ją przywoływała. To nie była już ta Wanda Modlibowska z promienną radością w oczach, silna duchem, emanująca zdyscyplinowaną wolą zwycięstwa i ciepłem przyjaznych, ludzkich kontaktów. Nie wiedziałem wtedy o Jej chorobie, ani o Jej walce w konspiracji czasów okupacji - o niczym co wydarzyło się u Niej od dnia ostatniego naszego spotkania we wrześniu 1937 roku. Nie chciała pewnie dopuścić do takiej rozmowy, gdyż nie zadała mi żadnego pytania. To było nasze ostatnie spotkanie -jakże odmienne od tego pierwszego - i jakże smutne."

Wanda Modlibowska - grudzień 1991

Bronisław Żurakowski tak wspomina swe ostatnie spotkanie z Wandą Modlibowską: *„Mieszkając w Warszawie aż do roku 1992 odwiedziłem ostatni raz panią Wandę z jej koleżanką w ich mieszkaniu na Filtrowej 62 m 143. Niestety nasza sławna szybowniczka była jakby zgaszona, małomówna."*

Na początku lat 90-tych Warszawski Klub Seniorów Lotnictwa za pośrednictwem Tadeusza Kostii skierował na ręce Wandy Modlibowskiej jubileuszowy list gratulacyjny podkreślający jej wysoko oceniane zasługi na rzecz polskiego lotnictwa.

W lutym 1990r. z rąk przedstawicieli Aeroklubu Poznańskiego otrzymała odznakę *Zasłużony dla Województwa Poznańskiego*.

Do roku 1996 mieszkała w Warszawie przy ul. Filtrowej wraz z Marią Malinowską, przyjaciółką z lat okupacji. Ze względu na powikłania po przebytym półpaściu rodzina przeniosła ją do mieszkania na osiedlu Piastowskim 62 w Poznaniu. Ostatnie pół roku życia spędziła w Domu Opieki Społecznej ze względu na konieczność ciągłej opieki lekarskiej.

Zmarła 11 lipca 2001 roku o godz. 20^{20} licząc 92 lata w Domu Opieki Społecznej w Łężeczkach koło Pniew.

14 lipca 2001 roku została pochowana w rodzinnym grobowcu przy gotyckim kościele farnym w Gostyniu Wielkopolskim. W pogrzebie brała udział najbliższa rodzina, grono przyjaciół i delegacje Aeroklubu Polskiego oraz Światowego Związku

Żołnierzy Armii Krajowej Okręgu Wielkopolska i Związku Więźniów Politycznych Okresu Stalinowskiego, z pocztami sztandarowymi z Krobi i Gostynia.

Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej

Propozycja nadania Aeroklubowi Poznańskiemu imienia Wandy Modlibowskiej zrodziła się w gronie pilotów seniorów Aeroklubu Poznańskiego pod koniec roku 2001. Największe zasługi w tym względzie położył Ludwik Misiek, posiadacz szybowcowego rekordu świata. Z jego inicjatywy Walne Zgromadzenie Aeroklubu Poznańskiego w dniu 16 grudnia 2001 roku nadało Aeroklubowi Poznańskiemu imię Wandy Modlibowskiej.

Odsłonięcie tablicy na budynku portu na lotnisku Kobylnica 19 lipca 2003r. Fot. P.Gramza

19 lipca 2003r. odbyło się uroczyste nadanie imienia Wandy Modlibowskiej najstarszemu w Polsce, założonemu w roku 1919, Aeroklubowi Poznańskiemu w Kobylnicy koło Poznania. Mszę świętą koncelebrowaną odprawił ks. biskup Grzegorz Balcerek, o. Dominik Orczykowski i ks. kanonik Tadeusz Peliński, proboszcz Kobylnicy, wykorzystując jako ołtarz skrzydło szybowca Puchacz. W kazaniu ksiądz biskup powołując się na słowa znanego filozofa i pilota o. Innocentego Bocheńskiego OP *"czyńcie sobie Ziemię poddaną, przekraczajcie wasze możliwości"* powiedział, że bez tej pasji nie byłoby lotów kosmicznych, nie byłoby też Wandy Modlibowskiej rekordzistki świata w lotach szybowcowych. Po mszy świętej Stanisław Modlibowski, reprezentujący rodzinę bratanek pilotki oraz Ludwik Misiek, pilot Aeroklubu Poznańskiego, autor szybowcowego rekordu świata i inicjator nadania imienia dokonali uroczystego odsłonięcia pamiątkowej tablicy, którą poświęcił ks. biskup Grzegorz Balcerek. W uroczystości wzięły udział poczty sztandarowe: Aeroklubu Polskiego, Aeroklubu

Tablica upamiętniająca nadanie Aeroklubowi Poznańskiemu imienia Wandy Modlibowskiej

Poznańskiego, Klubu Seniorów Lotnictwa i Okręgu Wielkopolskiego Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej oraz władze państwowe i samorządowe Poznania, Gostynia i Swarzędza, duchowieństwo, seniorzy lotnictwa oraz AK, przedstawiciele Oddziału Wielkopolskiego Polskiego Towarzystwa Ziemiańskiego, członkowie aeroklubu.

Po odsłonięciu tablicy do zebranych zwrócili się m.in. Wojciech Kęszycki, Prezes Polskiego Towarzystwa Ziemiańskiego Okręg Wielkopolska, Janina Czaplińska, pracownik Delegatury Rządu RP z okresu okupacji, poseł RP Marcin Libicki, Burmistrz Miasta i Gminy Swarzędz Anna Tomicka, sekretarz Zarządu Aeroklubu Polskiego Jerzy Siatkowski, wicestarosta gostyński Eugeniusz Bindrowski. Odczytano także okolicznościowe adresy, między innymi wojewody wielkopolskiego pana Andrzeja Nowakowskiego.

Bronisław Żurakowski w liście skierowanym do zarządu Aeroklubu Poznańskiego stwierdził, iż „*Wanda Modlibowska to prawdziwy wzorzec Polki – patriotki, godny uczczenia nie tylko przez Aeroklub Poznański*". Również Jadwiga Piłsudska-Jaraczewska wyraziła listownie radość z faktu nadania Aeroklubowi Poznańskiemu imienia Wandy Modlibowskiej. Ze względów zdrowotnych Bronisław Żurakowski, Jadwiga Piłsudska-Jaraczewska, Adam Zientek oraz Tadeusz Góra nie wzięli jednak udziału w uroczystości wyrażając przy tym żal z niemożności przybycia.

W dniu 24 lutego 2006r. Rada Miejska Gostynia podjęła uchwałę o nadaniu jednej z ulic na osiedlu Pożegowo imienia Wandy Modlibowskiej.

Literatura

1. *Szybowce nad Bieszczadami*, Andrzej Olejko, BOSZ, Lesko 1998
2. *Bieszczadzkie szybowiska*, Tadeusz Chwałczyk, KAW RSW Ruch, Rzeszów, 1982
3. *Wanda Modlibowska (1909-2001)*, Ludwik Misiek, Gazeta Wielkopolska 24.08.2001
4. *Ppor. pil. czasu wojny mgr Wanda Modlibowska*, Janusz Łukaszewicz
5. *Kronika Aeroklubu Poznańskiego*, Janusz Łukaszewicz
6. *Kartki z historii*, Janusz Łukaszewicz, Aerokluby 8/2001
7. *W służbie ojczyzny - Wanda Modlibowska "Halszka"*, Grzegorz Skorupski, Życie Gostynia 32, 10 sierpnia 2001, http://skorupski.net/
8. *Podporucznik "Marta"*, Krzysztof Blauth, Przegląd Sportowy 49/1982
9. *Toast dla Wandy Modlibowskiej*, Tadeusz Malinowski, Skrzydlata Polska nr 50 1989 [5]
10. *Dwie wizyty w Ustianowej*, Bolesław Baraniecki, PLAR 4/1998
11. *Moje spotkania z Bezmiechową*, Bolesław Baraniecki, PLAR 9/1997
12. *Historia Aeroklubu Poznańskiego*, Janusz Łukaszewicz
13. *Dzieje lotnictwa polskiego*, D. i R. Wróbel, Podsiedlik-Raniowski i Spółka, Poznań, 2000
14. *Kalendarium osiemdziesięciolecia Aeroklubu Polskiego (1919-1999)*, Konieczny J., Aerokluby, Warszawa 1999
15. Przegląd Lotniczy Aviation Revue PLAR, 1993-2004
16. *Dwory i pałace powiatu gostyńskiego*, Grzegorz Skorupski, Życie Gostynia 33, 17 sierpnia 2001, http://skorupski.net/
17. *Modlibowska nie uciekła!*, A.Zientek, PLAR 11/1998
18. *60 lat lotnictwa na Podbeskidziu*, A. Skarbiński, PLAR 1/96
19. *Wieści z Bezmiechowej*, A. Olejko, PLAR 2/98
20. *Skrzydlata Polska*, 1930-1939 i 1945-1949 i późniejsze
21. *Handbuch des Segelfliegens*, Wolf Hirth, Franckh'sche VerlagHandlung Stuttgart
22. *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, A. Glass, WKiŁ, Warszawa 1976
23. *Mała encyklopedia sportu*, tom II, Sport i turystyka, Warszawa 1987
24. *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Jerzy Pawlak, Warszawa 1982
25. *Podniebne zawody*, Włodzimierz Humen, APRL, Warszawa 1958
26. *Zeszyty historyczne WiN-u*, nr 8, 1996, Historia placówki „W" i przerzutów poczty krajowej, Frazik W.
27. *Polskie lotnictwo sportowe - almanach*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Kraków 1987
28. *Bibliografia wojennej służby kobiet*, I. Sawicka, M. Harz, W. Henzel, Archiwum Pomorskie AK, Warszawa-Toruń, 1999
29. *Zawołać po imieniu. Lista kobiet - więźniów politycznych 1944-1958*, tom I, B. Otwinowska, T. Drzal
30. Zbiory prywatne państwa Modlibowskich
31. Wspomnienia: Janina Czaplińska, Aleksandra Smoczkiewiczowa, Adam Zientek, Bernard Buchwald, Włodzimierz Gedymin (T.Ogieniewski), Tadeusz Kostia

(T.Ogieniewski), Stefania *„Barbara"* Wojtulanis-Karpińska (T.Sielicki), Józef Zieleziński, Adam Niżnik (R.Górzeński), Stanisław Modlibowski, Jadwiga Piłsudska Jaraczewska, Bronisław Żurakowski, Tadeusz Góra, Andrzej Glass
32. *Z dziejów Delegatury Rządu RP na Kraj*, W.Grabowski, http://www.ipn.gov.pl
33. *Wanda Modlibowska (1909-2001) ps. „Marta", „Maria", „Maria Szara", „Halszka"* Matuszewicz H., Łopuszański J., Terenowe Struktury Delegatury Rządu Rzeczypospolitej Polskiej na Kraj 1939-1945, IX sesja naukowa w Toruniu 17 listopada 2001r., Fundacja „Archiwum Pomorskie Armii Krajowej" Toruń 2002
34. *Kobiety w polskim lotnictwie wojskowym* Ziółkowski J., Przegląd WLiOP, maj 2002
35. *Samoloty RWD-13 w Rumunii* Glass A., Militaria, 2/1996
36. *Sylwetka żołnierza. Wanda Modlibowska „Halszka"*. Biuletyn informacyjny AK 11/2001
37. Zdjęcia ze zbiorów Piotra Bobuli, Andrzeja Glassa, Stanisława Modlibowskiego, Adama Niżnika, Janusza Łukaszewicza, Aeroklubu Poznańskiego
38. *Joga słońca,* Solak B., Oficyna Wydawnicza „Ajaks", Pruszków 1994
39. *Skrzydlate wspomnienia*, W.Rychter, WKŁ, Warszawa 1980
40. *Król kurierów*, Smoleński P., Gazeta Wyborcza, 05.12.2002r.
41. *Bezmiechowa chluba polskiego szybownictwa*, Nater R., Glass A., Olejko A., Handel - Usługi – Wydawnictwa Zygmunt Nater, Lesko 2003
42. *Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932-2000*, A.Skarbiński, Urząd Miejski w Bielsku-Białej, Bielsko-Biała 2002
43. *Wszystko już było ... lotnicze wspomnienia*, Zieleziński J., Przegląd Lotniczy PLAR, Warszawa 2003
44. *Te wspaniałe kobiety …* , Ziółkowski J., Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2003
45. *Na skrzydłach huraganu*, Karpiński S., Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2003
46. *85 lat lotnictwa polskiego*, Hypki T., Kucharski H., Aeroklub Polski i Agencja Lotnicza Altair, Warszawa 2003
47. *Sprawa honoru*, Olson L., Cloud S., A.M.F. Plus Group Sp. z o.o., Warszawa 2004
48. *Orły nad Europą*, Zamoyski A., Wydawnictwo Literacki, Kraków 2004
49. *Serwis tematyczny „Polska Podziemna", Delegatura Rządu na Kraj, Biuro Delegata Rządu na Kraj*, Butryński R., http://www.dws.xip.pl
50. *Z głową w chmurach*, Dankowska A.

Spis treści

Wanda Modlibowska 1

Streszczenie 1
Czachorowo i studia 3
Szkolenie samolotowe 5
Sekcja szybowcowa 8
Szkolenie szybowcowe 9
Bezmiechowa 16
Pierwsze rekordy i loty holowane 19
W Zarządzie Aeroklubu Poznańskiego 23
III Krajowe Zawody Szybowcowe 24
Kurs akrobacji 28
Praktyka instruktorska 31
Praktyka instruktorska 31
Zawody samolotowe 32
Rekord świata 36
Srebrna odznaka szybowcowa 42
Pierwsze zawody szybowcowe w terenie płaskim 44
Trofea 47
Najdłuższy przelot 49
VI Krajowe Zawody Szybowcowe 51
VIII Krajowe Zawody Lotnicze 53
Nagrody 55
U progu wojny 56
Kampania wrześniowa 60
Kurierskie przesyłki 67
Delegatura Rządu RP na kraj 72
Prześladowanie przez NKWD 75
Powrót do Poznania 76
Bielsko-Biała 84
Pierwsze powojenne zawody szybowcowe 95
Próby poprawienia rekordu 97
„Weryfikacja” polityczna 98
Więzienie 105
PRL 107
Senior lotnictwa 108
Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej 112

Literatura 114