KSIĄŻNICA ŚLĄSKA

Książnica Śląska t. 42, 2026

ISSN 0208-5798

CC BY-NC-ND 4.0

WISŁAWA BERTMAN

Biblioteka Śląska

ORCID: 0009-0007-2155-8694

# Lwowscy szybownicy na Podbeskidziu

**Streszczenie**

Autorka przedstawia dzieje polskiego szybownictwa po II wojnie światowej, eksponując rolę środowiska wywodzącego się z przedwojennego Lwowa. Omawia działalność wybitnych inżynierów, konstruktorów, pilotów doświadczalnych i organizatorów lotnictwa, związanych przed 1939 rokiem z Politechniką Lwowską oraz Lwowskim Aeroklubem, którzy po wojnie osiedlili się w okolicach Bielska. Dowodzi, że ich aktywność umożliwiła kontynuację najlepszych tradycji lwowskiego szybownictwa na Podbeskidziu i przyczyniła się do późniejszych sukcesów polskich pilotów.

**Słowa kluczowe**

Politechnika Lwowska, Instytut Szybownictwa w Bielsku-Białej, szybownictwo, szybownicy, Piotr Mynarski, lotnictwo

Przez długie lata powojenne Polska była potęgą szybownictwa na świecie. Polskie konstrukcje szybowcowe zdobywały nagrody, a polscy szybownicy medale. Szybowce produkowane w Polsce były wysyłane do wielu krajów świata, a szybownictwo zawsze gromadziło młodych pasjonatów tego sportu. Wspominając wkład polskich inżynierów, konstruktorów przybyłych z terenów wschodnich Rzeczpospolitej w różne dziedziny techniki i przemysłu na Śląsku, nie sposób pominąć lwowskich szybowników, dzięki którym sport szybowniczy, a także związany z nim przemysł, osiągnął prawdziwe wyżyny. W artykule przywołano wybitne postacie szybownictwa, a zatem inżynierów, konstruktorów, pilotów doświadczalnych i organizatorów lotnictwa związanych przed wojną w większości z Politechniką Lwowską i Lwowskim Aeroklubem, którzy po wojnie przybyli na Podbeskidzie, a dokładniej w okolice Bielska: Piotra Mynarskiego (1908–1986), Franciszka Kotowskiego (1901–1970), Rudolfa Matza (1903–1953), Rudolfa Weigla (1914–1952), Józefa Niespała (1910–1992), Władysława Nowakowskiego (1916–1980) i Romana Zatwarnickiego (1916–1992)[1], a także kilku innych. Pełne biogramy tych osób znalazły się w wydanym przez Instytut Śląski w Opolu leksykonie *Kresowianie na Śląsku po 1945 roku*. Były to postacie nietuzinkowe, pionierzy lotnictwa na Podbeskidziu, nie tylko utalentowani konstruktorzy, ale też oddani pedagodzy kształcący nowe pokolenia szybowników, patrioci, spośród których wielu miało doświadczenia w walce o niepodległość, ludzie aktywni, odważni piloci. Dzięki nim powołano Instytut Szybownictwa, a następnie Szybowcowy Zakład Doświadczalny w Bielsku-Białej. Wspominając ich sylwetki, warto przedstawić zarys historii polskiego szybownictwa. Punktem wyjścia naszych rozważań będą początki ruchu szybowcowego we Lwowie.

## Lwowskie szybownictwo

Dynamiczny rozwój lotnictwa na początku XX wieku miał wielu entuzjastów we Lwowie, zwłaszcza wśród studentów Wydziału Budowy Maszyn Szkoły Politechnicznej. W związku z tym już 6 listopada 1909 roku powołano tam Związek Awiatyczny. Inicjatywa ta od początku cieszyła się poparciem kadry naukowej Lwowskiej Szkoły Politechnicznej, a współzałożycielami i mentorami związku byli liczni profesorowie[2]. W pierwszych latach po odzyskaniu przez Polskę niepodległości kwestia kształcenia kadry inżynierskiej i sportowej stała się sprawą bardzo znaczącą. Politechnika Lwowska[3] stanowiła wówczas prawdziwą Alma Mater polskich politechnik, najstarszą uczelnię techniczną spośród ówcześnie działających. Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej (ZASPL) miał więc doskonałe warunki rozwoju i już od 1924 roku zaangażował się w działalność szy-

[1] Oczywiście nie jest to pełna lista kresowych szybowników, którzy po wojnie związali swe losy z Instytutem Szybownictwa i Aeroklubem Bielskim.

[2] M.in. Maksymilian Huber, Stefan Drzewiecki i Zygmunt Sochacki.

[3] Taką nazwę przyjęła w 1921 roku. Więcej na temat dziejów Politechniki Lwowskiej w: Z. Popławski, *Politechnika Lwowska w latach 1844–1945*, Kraków 1999.

bowniczą[4]. W tym celu utworzono Sekcję Techniczną związku, w ramach której przystąpiono do budowy pierwszego szybowca CW-I konstrukcji członka związku – Wacława Czerwińskiego (ówcześnie jeszcze studenta, z czasem wybitnego konstruktora szybowców[5]). Związek Awiatyczny nie miał możliwości szkolenia pilotów, dlatego też podjęto w 1927 roku decyzję o stworzeniu Aeroklubu Akademickiego we Lwowie, który został przekształcony w Aeroklub Lwowski. Już w 1928 roku zostały uwieńczone powodzeniem starania związku o utworzenie katedry lotnictwa. Na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej została utworzona Sekcja Lotnicza, której opiekunem był profesor inżynier Stanisław Łukasiewicz. Rok później (1929) powstało Laboratorium Aerodynamiczne Politechniki Lwowskiej. Rok 1929 był przełomowy w rozwoju polskiego szybownictwa. Zbadano wówczas tereny Bezmiechowej w Bieszczadach na zboczach Gór Słonnych i zaakceptowano ten obszar do prowadzenia szkoleń pilotów i lotów doświadczalnych[6]. W 1930 roku powstała tam prowadzona przez Aeroklub Lwowski szkoła szybowcowa, której zadaniem było m.in. szkolenie kadry instruktorskiej i testowanie nowych rozwiązań technicznych. O wysokim poziomie szkoły świadczył udział w kursach zagranicznych uczestników z różnych państw europejskich i Ameryki. W 1932 roku został utworzony we Lwowie Instytut Techniki Szybownictwa. Był to drugi na świecie instytut tego typu. W 1936 roku nazwa placówki została zmieniona na Instytut Techniki Szybownictwa i Motoszybownictwa (ITSM); przejął on na kilka miesięcy Warsztaty Szybowcowe ZASPL, które w tym okresie nosiły nazwę Doświadczalne Warsztaty Szybowcowe ITS (później Lwowskie Warsztaty Lotnicze LWL[7]).

Kierownikiem biura konstrukcyjnego zakładów był jeden z bohaterów naszej opowieści, inż. **Franciszek Kotowski**[8]. Urodził się 29 listopada 1901 roku w Brzezinach koło Ropczyc (obecnie województwo podkarpackie), pochodził z rodziny rolniczej. Po ukończeniu szkoły powszechnej kontynuował naukę w gimnazjum w Rzeszowie. W wieku siedemnastu lat uczestniczył w obronie Lwowa, a następnie, jako żołnierz 5 pułku piechoty Legionów, walczył nad Zbruczem. Wziął udział w wojnie polsko-bolszewickiej. Po wojnie powrócił do gimnazjum, zdał maturę

[4] Więcej na ten temat m.in. w: A. Skarbiński, *Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej*, „Semper Fidelis" 1993, nr 1, s. 24–26.

[5] Wacław Czerwiński (1900–1988) – polski konstruktor lotniczy, pilot. Był jednym z najwybitniejszych polskich konstruktorów okresu międzywojennego, twórcą wielu szybowców, m.in. Salamandra (1936), WWS-2 Żaba (1938), WWS-3 Delfin, PWS-33 Wyżeł i PWS-101. W 1928 roku w Warsztatach Szybowcowych ZASPL skonstruował CW-I, na którym został wykonany (przez Szczepana Grzeszczyka) pierwszy w Polsce lot żaglowy. W 1935 roku przeniósł się do Wojskowych Warsztatów Szybowcowych w Krakowie. We wrześniu 1939 roku wyemigrował do Francji, potem do Anglii. Od 1941 roku mieszkał w Kanadzie, gdzie pracował w zakładach lotniczych jako konstruktor szybowców, a później samolotów.

[6] *Polskie lotnictwo sportowe*, Kraków 1987, s. 107.

[7] Więcej na ten temat zob. A. Glass, *Lwowskie warsztaty szybowcowe*, „Skrzydlata Polska" 1994, nr 9, s. 51–54.

[8] Zob. *Polskie szybowce 1945–2011*, red. A. Glass, T. Murawski, Bielsko-Biała 2012, s. 25–26; Z. Popławski, *Franciszek Kotowski*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 6, Warszawa 1995, s. 71–72.

i w 1922 roku podjął studia na Politechnice Lwowskiej na Wydziale Mechanicznym. W latach 1928–1929 odbył kurs pilotażu motorowego w Aeroklubie Lwowskim. Jednocześnie związał się zawodowo i naukowo z lotnictwem, które okazało się jego pasją. W latach 1929–1933 był kierownikiem Warsztatów Związku Awiatycznego. Od 1933 został instruktorem pilotażu w Szkole Szybowcowej w Bezmiechowej. Był zaangażowanym pilotem i wiele godzin spędził na lataniu. W latach 1935–1937 pracował jako kierownik techniczny i pilot doświadczalny w Instytucie Techniki Szybownictwa we Lwowie. Opracował projekt szybowca ITS-8 oraz samolotu ITS-Jaskółka – dolnopłatu szkolnego. Prowadził także zaawansowane badania w zakresie stateczności lotu. Od 1935 roku rozpoczął pracę dydaktyczną w Katedrze Budowy Płatowców Politechniki Lwowskiej. W latach 1937–1939 kierował biurem konstrukcyjnym Lwowskich Warsztatów Lotniczych. Zaprojektował wtedy wyczynowy szybowiec PWS-101 Rekin[9].

Lata 1937–1939 były okresem intensywnego rozwoju polskiego szybownictwa, czasem szkolenia pilotów, lotów doświadczalnych, tworzenia nowych konstrukcji szybowcowych i bicia rekordów. Jak czytamy w almanachu *Polskie Lotnictwo Sportowe*:

> Byliśmy potęgą szybowcową świata, drugą po Niemczech w dziedzinie masowości osiągnięć sportowych, liczebności pilotów wyczynowych, konstrukcji oraz prowadzonych prac naukowo-badawczych. W niektórych natomiast dziedzinach – równorzędną[10].

Państwo polskie silnie wspierało ten rozwój. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej propagowała hasło: „Szybownictwo sportem ludowym", towarzyszyła temu szeroko zakrojona akcja propagująca szybownictwo w mediach, zwłaszcza w radiu. Tłumy zainteresowanej młodzieży, harcerzy, w tym dziewcząt[11] garnęły się do sportu szybowcowego. Sport ten jako pierwszy w Polsce został uregulowany ustawą Sejmu.

Warto zauważyć, że już w latach 30. zaczęły rozwijać się ścisłe związki lwowskiego szybownictwa z Podbeskidziem. Na Śląsku od 1934 roku w Goleszowie działała szkoła szybowcowa na górze Chełm, prowadząca szkolenia podstawowe pilotów. Po zdobyciu kategorii A i B byli oni zmuszeni wyjeżdżać na dalsze szkolenia aż w Bieszczady do Bezmiechowej. Zrodziła się potrzeba, aby stworzyć nową szkołę szybowcową bliżej Goleszowa na Podbeskidziu. Powstał pomysł, aby nową szkołę ulokować w paśmie góry Żar. W tym celu jesienią 1935 roku zaproszono Piotra Mynarskiego, pilota wyczynowego, a w późniejszym czasie kierownika szkoły szybowcowej w Bezmiechowej, do zbadania terenów góry Żar pod kątem

[9] Franciszek Kotowski po wybuchu wojny w listopadzie 1939 roku został mianowany docentem i kierownikiem Katedry Budowy Płatowców. Pracę tę kontynuował pod okupacją radziecką. Jeszcze w 1941 roku brał udział w zawodach szybowcowych na Krymie, a jego szybowiec Rekin pobił wówczas kilka rekordów ZSRR. Gdy Niemcy zajęli Lwów, stracił pracę na uczelni. Od 1943 roku działał w Armii Krajowej. Zaangażował się w tajne nauczanie, działał w wywiadzie, wziął udział w akcji „Burza".

[10] *Polskie lotnictwo sportowe*…, s. 108.

[11] Zwłaszcza po ustanowieniu przez pilotkę szybowniczkę Wandę Modlibowską rekordu międzynarodowego w 1937 roku.

przydatności do szkoleń szybowcowych[12]. Mynarski na szybowcu Wrona dokonał oblotu Żaru na zlecenie LOPP. Lot trwał 4 godziny i 7 minut[13]. Takiego wyniku nikt się nie spodziewał; przypieczętował on miejsce góry Żar w historii szkoleń szybowcowych. Sam **Piotr Mynarski**, legenda polskiego lotnictwa, urodził się 25 czerwca 1908 roku w Starej Wsi koło Oświęcimia, w rodzinie chłopskiej, ukończył gimnazjum im. Adama Asnyka w Białej i rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej. Tam związał się ze Związkiem Awiatycznym, a następnie szkołą szybowcową w Bezmiechowej. Szybownictwo stało się jego pasją. Był równocześnie zapalonym harcerzem i w sierpniu 1933 roku, jako członek harcerskiej ekipy szybowcowej, wziął udział w Międzynarodowym Zlocie Skautowym IV Jamboree w Gödöllö pod Budapesztem[14]. Podczas defilady skautów z całego świata wykonał pokazowy lot na szybowcu SG-28. Zademonstrował też Węgrom długi (65 km) przelot nad terenem płaskim. W krótkim czasie stał się jednym z najlepszych pilotów i rekordzistów szybowcowych w kraju. W 1937 roku na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Rhön-Wasserkuppe w Niemczech (uznanych za I Szybowcowe Mistrzostwa Świata) na szybowcu PWS-101 ustalił rekord odległości przelatując 351 km z Wasserkuppe do Hamburga[15]; był to jednocześnie szybowcowy rekord Polski. Był pierwszym polskim pilotem odznaczonym Srebrną Odznaką Szybowcową (nr 179) nadaną 17 grudnia 1935 roku przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI). Piotr Mynarski był również utalentowanym pedagogiem, swe zdolności wykorzystywał już w szkole w Bezmiechowej, a potem w bielskich placówkach edukacyjnych. Charyzmatyczny, uwielbiany przez uczniów stanowił dla nich wzór pilota i sportowca. W czasie wojny, po zlikwidowaniu Politechniki Lwowskiej przez Niemców, pracował w Szkole Rolniczej w Dublanach pod Lwowem jako wykładowca i instruktor traktorowy. Równocześnie zaangażował się w działalność konspiracyjną w ramach Armii Krajowej. W 1943 roku został aresztowany w ulicznej łapance i był więziony przez sześć miesięcy, aż do wkroczenia do Lwowa Armii Czerwonej.

Wybitną postacią lwowskiego szybownictwa, która odegrała ważną rolę w powstaniu ośrodka bielskiego, był **Rudolf Weigl**[16]. Urodzony w 1914 roku w Jarosła-

[12] Wyprawa w składzie: Piotr Mynarski, Marian Legeżyński i Władysław Słodkiewicz oceniła pozytywnie pod tym kątem górę Żar w Beskidzie Małym, a szkoła szybowcowa na górze Żar stała się później ważnym miejscem w historii polskiego szybownictwa.

[13] A. Skarbiński, *Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932–2000*, Wrocław 2015, s. 83–91; J. Ilaszewicz, *O nowe szybowiska*, „Skrzydlata Polska" 1936, nr 2, s. 43.

[14] M. Kann, *IV Jamboree Skautowe 1933 w Gödöllő*, [w:] *Na harcerskich skrzydłach*, pod red. A. Glassa, Bielsko-Biała-Warszawa 2021, s. 17–20.

[15] Inne rekordy Piotra Mynarskiego:
19 lipca 1933 – rekord przelotu otwartego 84,2 km na szybowcu CW-5bis/33 na trasie Lwów-Brzeżany.
30 października 1933 – rekord długotrwałości lotu na szybowcu SG-3/34 wynoszący 11 godzin i 52 minuty.
11 kwietnia 1934 – rekord długotrwałości lotu na szybowcu dwumiejscowym CW-IV wynoszący 11 godzin i 23 minuty.
1 maja 1934 – rekord przelotu docelowo-powrotnego z Bezmiechowej o długości 15,8 km (za: J. Jędrzejewski, *Polscy piloci doświadczalni*, Warszawa 2014, s. 416).

[16] Zob. m.in. T. Kostia, *Rudolf Weigl*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 9, Warszawa 1998, s. 154–155; A. Skarbiński, *Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932–2000*, Wrocław 2015.

wiu był bratankiem sławnego biologa, profesora Rudolfa Weigla, wynalazcy szczepionki na tyfus. Po otrzymaniu świadectwa dojrzałości w Poznaniu rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej, gdzie w 1938 roku otrzymał dyplom inżyniera mechanika. Swoją przygodę z szybownictwem rozpoczął już jako młody student. W krótkim czasie zdobył wszystkie kategorie uprawnień pilota, m.in. uzyskał IV stopień wyszkolenia lotniczego i uprawnienia instruktorskie. Miał cechy przywódcze i śmiałość w podejmowaniu decyzji. W szkole szybowniczej w Czerwonym Kamieniu objął stanowisko kierownika wyszkolenia. Doskonalił swoje umiejętności lotnicze i zdobył Srebrną Odznakę Szybowcową. Jako szef ekipy Aeroklubu Lwowskiego startował w kolejnych krajowych zawodach szybowcowych: w 1937 roku zdobył wraz z zespołem II miejsce w Krajowych Zawodach Szybowcowych, a rok później I miejsce w VIII Krajowych Zawodach Lotniczych. Sam indywidualnie otrzymał najwyższy wynik spośród wszystkich uczestniczących w zawodach pilotów (4,9 punktów na 5 możliwych). Ukazuje to skalę jego umiejętności. Świetną karierę sportową przerwała wojna. Uczestniczył w kampanii wrześniowej i dostał się do niewoli niemieckiej, jednak udało mu się zbiec i powrócić do Lwowa, okupowanego wówczas przez władze radzieckie. Podjął pracę na Politechnice Lwowskiej na stanowisku asystenta, rozpoczął nawet pracę nad doktoratem, którego jednak nie udało mu się dokończyć. W styczniu 1943 roku wstąpił do Armii Krajowej, a już w grudniu został aresztowany i skazany na karę śmierci. Również tym razem dopisało mu szczęście. Karę śmierci zamieniono na karę więzienia, którą odsiadywał przez pewien czas na Montelupich w Krakowie. Z czasem wysłany do obozu koncentracyjnego w Gross-Rosen, potem Mauthausen i Gusen, doczekał wyzwolenia i powrócił do Polski, na Górny Śląsk, gdzie podjął pracę w Instytucie Naukowo-Badawczym Przemysłu Węglowego w Katowicach, na stanowisku inżyniera adiunkta. Myśl o powołaniu do życia ośrodka szybowniczego na Śląsku sprawiła jednak, że wkrótce porzucił dotychczasowe zajęcie.

Jesienią 1945 roku został ekspatriowany do Bytomia Piotr Mynarski, który podjął pracę w kopalni Rozbark, a w Bytomiu spotkał się z innymi lwowskimi mechanikami: Franciszkiem Kotowskim i Józefem Niespałem. Warto tu przedstawić tego konstruktora. **Józef Niespał**[17] urodził się 4 stycznia 1910 roku we Lwowie, ojciec był z pochodzenia Czechem. Rodzina była wielodzietna, mały Józef miał siedmioro rodzeństwa, w tym sześć sióstr, które również zapisały się w polskiej kulturze[18]. Ukończył Państwową Szkołę Techniczną, kierunek elektromechaniczny. Odbył praktykę w Stacji Doświadczalnej Politechniki Lwowskiej, po czym został zatrudniony w 1933 roku w Instytucie Techniki Szybownictwa przy Politechnice Lwowskiej, początkowo jako technik, a następnie konstruktor. W 1936 roku zdobył uprawnienia pilota. W tym czasie ożenił się. Wiąże się z tym tragiczna historia: jego żona Eugenia Wodało, z którą miał syna Witolda (inżyniera lotnictwa), została w 1944 roku zamordowana w trakcie rzezi wołyńskiej. Jeszcze przed wojną Józef

[17] *Polskie szybowce 1945–2011*, red. A. Glass, T. Murawski, Bielsko-Biała 2012, s. 187–188.

[18] *Ku pamięci*, https://www.kupamieci.pl/albinajedruch/ [dostęp: 16.02.2026].

Niespał odnosił sukcesy w pracy konstruktora. W 1937 roku przeszedł do Lwowskich Zakładów Lotniczych, tam skierowano go na praktykę do Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej, z którą potem współpracował przez dłuższy czas, uczestnicząc w tworzeniu konstrukcji samolotowych, m.in. szybowca olimpijskiego PWS-103, a następnie samolotu PWS-33 Wyżeł, dla którego opracowywał dokumentację. W połowie 1944 roku opuścił Lwów i znalazł zatrudnienie najpierw w Nowym Sączu, w parowozowni Stróże, a potem w Małopolskich Zakładach Chemicznych w Krakowie. Już wtedy rozpoczął prace projektowe nad szybowcem wyczynowym. Pod koniec 1945 roku zetknął się z Piotrem Mynarskim i Franciszkiem Kotowskim.

**Nowe początki – powołanie Instytutu Szybownictwa w Bielsku-Białej**

Podczas pierwszego spotkania zrodził się pomysł, aby stworzyć na Górnym Śląsku ośrodek konstrukcyjny szybownictwa, najlepiej w formie instytutu. Projekt zaczął przybierać realne kształty, gdy do niewielkiego grona dołączali kolejni lwowscy konstruktorzy. Jednak dopiero gdy na Górny Śląsk przyjechali: Rudolf Matz, Marian Gracz i Rudolf Weigl, podjęto wspólną decyzję o przeniesieniu dorobku lwowskiego szybownictwa na tereny obecnej Polski. Wszyscy byli świadomi faktu, że instytut będzie potrzebował nie tylko zaplecza technicznego i warsztatowego, ale również lotniska. W Bielsku już przed wojną od 1935 roku działały, założone przez inż. Tadeusza Chlipalskiego[19] (także Lwowianina), Śląskie Warsztaty Szybowcowe. Powstawały tam szybowce konstrukcji Wacława Czerwińskiego, m.in. CW-Skaut i jego rozwinięcie WWS-Żaba, a także WWS1-Salamandra. Należy wspomnieć również o bielskim harcerstwie, które tuż po przejściu frontu zaczęło się organizować. Jeszcze w 1945 roku powołano drużynę lotniczą, którą poprowadził szybownik i spadochroniarz druh Tadeusz Puchajda. Drużyna ta postanowiła zaopiekować się sprzętem szybowcowym pozostawionym na Śląsku przez okupanta. Dzięki inicjatywie harcerzy wkrótce powołano w Białej Centralny Ośrodek Szybowcowy Harcerstwa Polskiego. Oprócz wspomnianych już szkół szybowcowych na Górze Chełm koło Goleszowa i na Górze Żar koło Międzybrodzia, szkoła szybowcowa działała również na Kopcu Lipnickim w Białej, a w pobli-

[19] Tadeusz Chlipalski urodził się w 1904 roku w Delatynie (województwo stanisławowskie), ale już we wczesnym dzieciństwie zamieszkał z rodzicami we Lwowie. Po ukończeniu gimnazjum rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej, gdzie poznał konstruktora szybowców Wacława Czerwińskiego, któremu w latach 1925–1926 pomagał budować pierwsze konstrukcje szybowcowe w lwowskiej zajezdni tramwajowej. W 1928 roku uzyskał dyplom inżyniera mechanika. Po studiach zdobywał kolejne kategorie uprawnień pilota szybowcowego, m.in. w Bezmiechowej pod okiem Piotra Mynarskiego. W 1931 roku przeniósł się do Bielska. Tam w Państwowej Szkole Przemysłowej założył Koło Szybowcowe i wspólnie z uczniami zbudował pierwszy szybowiec Skaut. W 1934 roku z jego inicjatywy powstała szkoła szybowcowa na górze Chełm. Rok później został założycielem i kierownikiem Śląskich Warsztatów Szybowcowych (ŚWS) w Bielsku. Produkowano tu głównie szybowce konstrukcji Wacława Czerwińskiego. Do Lwowa powrócił pod koniec 1938 roku, aby objąć kierownictwo Lwowskich Warsztatów Lotniczych (LWL). Po wojnie związał swoje losy z Politechniką Śląską.

skich Aleksandrowicach (obecnie dzielnica Bielska) od 1933 roku było czynne lotnisko, służące m.in. Śląskiemu Aeroklubowi[20]. Jak wspominał Józef Niespał:

> W międzyczasie przyszła wiadomość o istnieniu ośrodka szybowcowego w Bielsku-Białej obejmującego warsztaty stolarskie, szkoły szybowcowe na Żarze i w Goleszowie oraz lotnisko w Aleksandrowicach […]. Nastąpiły więc spotkania obu grup [bielskiej i lwowskiej – gliwickiej] w sierpniu, październiku i grudniu 1945 r. Ze strony gliwickiej brali w nich udział inżynierowie, F. Kotowski, R. Weigl, M. Gracz i J. Niespał. Ze strony bielskiej: W. Janica, B. Wyrwicz, mgr inż. T. Gajda i inni oraz bardzo przychylnie ustosunkowane władze administracyjne i partyjne[21].

Grunt pod instytut został przygotowany. W listopadzie 1945 roku w Jeżowie Sudeckim odbyła się Pierwsza Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa. Podczas tej konferencji inż. Rudolf Weigl wysunął propozycję stworzenia ośrodka badawczego poświęconego szybownictwu. 25 stycznia 1946 roku Minister Komunikacji powołał do życia Instytut Szybownictwa z siedzibą w Bielsku, a jego pierwszym kierownikiem został inż. Rudolf Weigl. Nie był on jedynym kandydatem na to stanowisko, prowadzono także indywidualne rozmowy z Franciszkiem Kotowskim i Rudolfem Matzem, jednak prawdopodobnie osobowość Weigla, jego energia i entuzjazm przekonały komisję do powierzenia mu tej funkcji. W rezultacie zarząd ukształtował się następująco: kierownikiem instytutu został inż. Rudolf Weigl, Wydziałem Wyszkolenia kierował Włodzimierz Humen (również Lwowiak)[22], szkołą na Górze Żar – Piotr Mynarski. Wydział Techniczny objął Franciszek Kotowski, a sekcją naukową kierował inż. Rudolf Matz. Z powyższych danych jasno wynika, że zarząd Instytutu Szybownictwa tworzyli głównie konstruktorzy i instruktorzy przybyli z Kresów, w większości zaś osoby związane wcześniej z Politechniką Lwowską.

---

[20] Tuż po wojnie do zabezpieczenia mienia szybowniczego przystąpili bielscy harcerze szybownicy. Duszą i organizatorem przedsięwzięcia był druh Tadeusz Puchajda, pilot szybowcowy. Więcej na ten temat w: A. Skarbiński, *Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932–2000*, Wrocław 2015, s. 137–147; A. Glass, *Harcerze pierwsi na Żarze*, [w:] *Na harcerskich skrzydłach*, red. A. Glass, Bielsko-Biała – Warszawa 2021, s. 68–69.

[21] A. Skarbiński, *Dzieje lotnictwa*…, s. 147.

[22] Urodzony w 1904 roku we Lwowie Włodzimierz Humen nie był związany z Politechniką Lwowską, był magistrem wychowania fizycznego, studia ukończył w Warszawie, tam też został członkiem studenckiego koła szybowcowego „Start". W 1936 roku w Ustianowej odbył kurs instruktorów szybowcowych. W 1937 roku zdobył Srebrną Odznakę Szybowcową. W 1938 roku prowadził szkolenie szybowcowe dla studentów Akademii Wychowania Fizycznego w Warszawie. Tuż przed wybuchem wojny rozpoczął pracę w referacie szybowcowym Zarządu Głównego LOPP. Po wojnie uczestniczył w konferencji w Jeżowie Sudeckim, gdzie spotkał się z lwowskimi szybownikami. Postanowił dołączyć do bielskiego zespołu w roli szkoleniowca. Był twórcą wydziału lotniczego w bielskim Technikum Mechaniczno-Elektrycznym i zasłużonym propagatorem sportu szybowcowego. Z ramienia Aeroklubu Bielskiego w 1948 roku został delegatem na konferencję generalną FAI w Paryżu. Tam wybrano go wiceprezydentem FAI, funkcję pełnił do 1950 roku. W 1950 roku na konferencji generalnej FAI w Cleveland (USA) na jego wniosek ustanowiono Złotą Odznakę Szybowcową z Trzema Diamentami. Opublikował podręczniki na temat szybownictwa, a także liczne artykuły w prasie. Zob. J. Chełmecki, K. Kądzelek, *Włodzimierz Humen (1904–1972), Halina Szwarc (1921–2002) – pionierzy aktywności fizycznej i rekreacji osób dorosłych i w trzecim wieku*, [w] *Aktywność fizyczna i społeczna osób trzeciego wieku*, red. J. Nowocień, K. Zuchora, Warszawa 2012, s. 152–161; T. Malinowski, *Profesor*, „Skrzydlata Polska" 1972, nr 35, s. 9.

Wśród „ojców założycieli" instytutu był również inżynier **Rudolf Matz** (1903–1953)[23]. Urodził się w Jasieniu w Bieszczadach, ale naukę szkolną rozpoczął już we Lwowie. Będąc uczniem VIII klasy (ostatniej) gimnazjum, uczestniczył w wojnie polsko-bolszewickiej. W 1921 roku zdał egzamin dojrzałości. Po maturze rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej. W okresie studiów, od 1924 roku, był czynnym członkiem Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej. Zdobył wszystkie licencje pilota i z ramienia Aeroklubu Lwowskiego brał udział we wszystkich wyprawach szybowcowych do Bezmiechowej. W 1930 roku miał wypadek na szybowcu CW-II, którego następstwem była dłuższa przerwa w lataniu i trwała niepełnosprawność nogi. Wydarzenie to jednak nie zakończyło jego kariery pilota. W 1937 roku wziął udział w Krajowych Zawodach Lotniczych w zespole Rudolfa Weigla. Reprezentacja Aeroklubu Lwowskiego, w barwach którego startował, zajęła tam II miejsce w klasyfikacji generalnej. Równolegle rozwijał swe umiejętności konstruktorskie i działalność naukową oraz projektową. Był utalentowanym wynalazcą i konstruktorem. Stworzył m.in. projekt silnika lotniczego z dzielonym wałem, jednak nie został on wdrożony do produkcji, tymczasem kilka lat później podobne rozwiązanie wprowadziła wytwórnia silników lotniczych Hirth w Niemczech. W 1933 roku został kierownikiem technicznym szkoły szybowcowej w Bezmiechowej, gdzie zbudował stację meteorologiczną i radiową. Skonstruował także wagę do pomiaru sześciu sił składowych dla tunelu aerodynamicznego we Lwowie oraz przyrządy rejestrujące własności szybowców i samolotów w locie. W czasie okupacji niemieckiej działał w konspiracji, m.in. w wydziale wywiadu zagranicznego Komendy Głównej Armii Krajowej. Komórka obejmowała również wywiad lotniczy. Wiosną 1944 roku został aresztowany przez gestapo, ale uwolniono go tuż przed wkroczeniem Rosjan do Lwowa.

W działalność nowo powstałego Instytutu Szybownictwa, podobnie jak jego koledzy, zaangażował się całym sercem. Jesienią 1945 roku grupa lwowska: Rudolf Matz, Franciszek Kotowski (który jednak wkrótce zrezygnował z projektu), Marian Gracz[24] i Józef Niespał podjęła się zadania odtworzenia dokumentacji przedwojennego szybowca przejściowego Salamandra, konstrukcji inż. Władysława Czerwińskiego, na podstawie jedynego zachowanego egzemplarza szybowca, który przetrwał wojnę ukryty w Goleszowie. Początki były trudne. Konstruktorzy pracowali w niezwykle prymitywnych warunkach, w gliwickim mieszkaniu Mariana Gracza, niejednokrotnie kreśląc rysunki na stole kuchennym. Pracę ukończono w czerwcu 1946 roku. Równolegle trwały prace organizacyjne Instytutu Szybownictwa w Bielsku. Mierzono się z licznymi trudnościami, brakowało mieszkań i środków na wypłaty; przez pierwsze miesiące 1946 roku nikt z pracowników nie otrzymywał wynagrodzenia, a koszty wyjazdów służbowych pokrywali oni

[23] Zob. *Rudolf Matz*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 15, Warszawa 2004, s. 84–85; *Polskie szybowce 1945–2011*, red. A. Glass, T. Murawski, Bielsko-Biała 2012, s. 76–77.

[24] Inż. Marian Gracz – kierownik warsztatów LOPP w Jarosławiu w latach 1934–1935, po wojnie konstruktor Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku. Skonstruował m.in. szybowiec SZD-10 Czapla (razem z Romanem Zatwarnickim i Ireną Kaniewską).

z własnych funduszy. Jednak pod kierownictwem inżyniera Rudolfa Weigla instytut rozwijał się niezwykle szybko – stworzył on długofalowy plan doposażania polskiego lotnictwa sportowego w szybowce. Dzięki jego inicjatywie Wydział Techniczny IS opracował założenia pięciu typów szybowców, które następnie przez wiele lat stanowiły podstawę produkcji szybowców w Polsce, były także eksportowane za granicę.

W październiku 1946 roku odbyła się pierwsza wyprawa doświadczalna Instytutu Szybownictwa na lotnisko w Aleksandrowicach w celu zbadania koniecznej techniki lotów na falach powietrza wymuszanych przez teren górski. Kierownictwo wyprawy objął Włodzimierz Humen, stroną naukową kierował Rudolf Matz, a w wyprawie wzięli udział m.in. Rudolf Weigl (w roli pilota), Piotr Mynarski i Adam Zientek[25]. Dzięki lotom na fali halniakowej pilotom szybowców udawało się osiągać rekordy wysokości lotu. W kolejnych latach Instytut przeprowadził następne wyprawy, w Sudety i Tatry, co przyczyniło się do masowej popularyzacji lotów wysokościowych.

W 1946 roku Piotr Mynarski współorganizował I Unifikacyjny Kurs Instruktorów Szybowcowych na lotnisku w Aleksandrowicach oraz na szybowiskach w Goleszowie i na Żarze. Kurs ten ukończyło 67 osób. Piotr Mynarski został pierwszym pilotem fabrycznym w Instytucie Szybownictwa. Jako pilot doświadczalny instytutu dokonał oblotu pierwszych powojennych prototypów szybowców: IS-1 Sęp, IS-2 Mucha, IS-3bis ABC oraz pięciu egzemplarzy zrekonstruowanych: IS-B Komar 48 (1949), IS-5 Kaczka (1949), IS-4 Jastrząb.

## Pierwsze konstrukcje i wyprawa do Samedan

W lutym 1946 roku skonstruowano w Instytucie Szybownictwa pierwszy własny[26] szybowiec IS-1 Sęp, zaprojektowany przez lwowskich inżynierów Józefa Niespała i Władysława Nowakowskiego. Z tym szybowcem Rudolf Weigl zdecydował się na wyjazd na zawody międzynarodowe w Szwajcarii. W 1947 roku na alpejskim lotnisku Samedan (koło St. Moritz) zorganizowano I Międzynarodowy Tydzień Szybowcowy Engadine. Polską ekipą kierował osobiście Rudolf Weigl, oprócz niego w wyprawie wzięli udział m.in. Józef Niespał, Władysław Nowakowski oraz – w roli zawodnika – Adam Zientek. W skład taboru wchodziły stare ciężarówki z demobilu ciągnące wózki z szybowcami. Przez cztery dni uczestnicy podróżowa-

[25] Adam Zientek (1919–2008) – swoją przygodę z szybownictwem rozpoczynał w Bezmiechowej pod okiem instruktora Piotra Mynarskiego. Już przed wojną okazał się niezwykle zdolnym pilotem i uczestniczył w zawodach krajowych. W 1938 roku, po starcie z góry Chełm, utrzymał się na szybowcu Komar w powietrzu przez 6 godzin i 32 minuty. Po wojnie doskonalił swe umiejętności. Od 1947 roku pracował w Instytucie Szybownictwa w Bielsku na stanowisku pilota doświadczalnego. Zajmował się oblatywaniem prototypów szybowców oraz przeprowadzał ich próby w locie. W 1948 roku w VII Krajowych Zawodach Szybowcowych (pierwszych po wojnie) zajął pierwsze miejsce. Regularnie prezentował polskie szybowce w locie na pokazach lotniczych za granicą, m.in. w Austrii, Niemczech, Francji, Bułgarii, Szwecji i Finlandii. Łącznie wykonał 12800 lotów o łącznym czasie ponad 6700 godzin. Zob. J. Jędrzejewski, *Polscy piloci doświadczalni*, Warszawa 2014, s. 706–715.

[26] Salamandra była rekonstrukcją przedwojennego szybowca.

li przez zrujnowaną wojną Europę w spartańskich warunkach: w ciężarówkach, na drewnianych ławach, pomiędzy pojemnikami z benzyną. Było to niezapomniane doświadczenie. Szybowiec Sęp wzbudził na zawodach powszechne zainteresowanie z powodu niezwykłej konstrukcji. Podrywając się do lotu, odrzucał metalowe podwozie, bombardując nim lotnisko, a blaszane hamulce aerodynamiczne wydawały efekty akustyczne przypominające syrenę. Polacy na zawodach ustępowali jedynie Szwajcarom, a w ostatnim dniu zawodów „buczący hamulcami Sęp był na mecie pierwszy”[27].

W czerwcu 1948 roku odbyły się pierwsze po wojnie VII Krajowe Zawody Szybowcowe na Żarze. Bardzo aktywny Wydział Wyszkolenia organizował, pod kierownictwem Włodzimierza Humena, szkolenia instruktorów, zawody szybowcowe, tworzył programy szkoleń i zarazem opracowywał pomoce naukowe i pierwsze podręczniki. Z inspiracji wydziału rozbudowano szybowisko górne Żar w oparciu o wyciąg szynowo-linowy. Przede wszystkim jednak instytut przyczynił się do zorganizowania w bielskiej Państwowej Szkole Przemysłowej kierunku mechaniczno-lotniczego. Mimo sukcesów, w październiku 1948 roku zapadła jednak decyzja o przekształceniu Instytutu Szybownictwa w Szybowcowy Zakład Doświadczalny.

## Szybowcowy Zakład Doświadczalny

Inżynier Rudolf Weigl został w 1948 roku przeniesiony do Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Warszawie. Losy tego zasłużonego pilota potoczyły się, niestety, tragicznie – w 1952 roku zginął śmiercią lotnika w katastrofie pod Szamotułami. Został pochowany na warszawskich Powązkach, a na jego grobie umieszczono śmigło samolotu. Tak pisano w „Skrzydlatej Polsce”:

> Niełatwo zapomnieć o człowieku, który był nie tylko wzorem pilota – sportowca, ale również wzorem organizatora lotnictwa sportowego i wzorem wychowawcy – opiekuna naszej młodzieży lotniczej. Jego niespożyta energia, jego zdolność twórczego pokonywania wszelkich trudności organizacyjnych, a przy tym jego pogodne usposobienie, które w każdej sytuacji pozwalało mu mieć – jakże znany – uśmiech na twarzy, to cechy charakteru, które uczyniły Rudolfa Weigla jedną z najbardziej wartościowych jednostek dziesięciolecia […] sportu lotniczego. Zaś jak najlepiej pojęte koleżeństwo, którym się odznaczał, zjednało mu dziesiątki oddanych przyjaciół[28].

W 1948 roku kierownictwo przemianowanej jednostki (SZD) objął inżynier **Władysław Nowakowski**[29]. Urodził się on w 1916 roku w Kołaczycach (województwo podkarpackie). Jego ojciec był nauczycielem szkoły powszechnej. W 1930 roku wraz z rodzicami przeniósł się do Lwowa, gdzie kontynuował naukę w liceum państwowym, a po maturze w 1934 roku rozpoczął studia na kierunku lotniczym (Wydział Mechaniczny) Politechniki Lwowskiej. W czasie

[27] A. Skarbiński, *Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932–2000*, Wrocław 2015, s. 307.

[28] „Skrzydlata Polska” 1954, nr 5, s. 70.

[29] Zob. m.in. *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 4/5, Warszawa 2004, s. 98; J. Konieczny, *Dyrektor SZD*, „Skrzydlata Polska” 1982, nr 4, s. 10; *Polskie szybowce 1945–2011*, red. A. Glass, T. Murawski, Bielsko-Biała 2012, s. 108–109.

studiów wstąpił do Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej, tam zrodziły się jego zainteresowania związane z techniką szybowcową. W 1939 roku, już po wybuchu wojny, uzyskał dyplom magistra inżyniera mechanika w grupie lotniczej, a w kolejnych latach, aż do 1941 roku, pracował jako konstruktor szybowcowy w Lwowskich Warsztatach Lotniczych (przemianowanych na Płanierny Zawod Ossoawiachima Nr 5). Pod koniec wojny trafił do obozu koncentracyjnego w Płaszowie. Po 1945 roku początkowo zamieszkał w Krakowie i wykładał na Wydziale Lotniczym w Akademii Górniczo-Hutniczej. Zajmował się zagadnieniami mechaniki lotu, prowadząc jednocześnie ćwiczenia z zakresu silników lotniczych. Nie porzucił jednak swojej pasji szybowniczej i na propozycję ówczesnego szefa Instytutu Szybownictwa (IS) w Bielsku-Białej, inżyniera Rudolfa Weigla, postanowił przenieść się do Bielska do nowo powstałej placówki. Początkowo kierował tam działem naukowo-badawczym, skupiając się szczególnie na konstrukcjach nietypowych i doświadczalnych.

Rok awansu Władysława Nowakowskiego był równocześnie trudnym rokiem dla całego polskiego szybownictwa, gdyż w 1948 roku komunistyczne władze zarządziły weryfikację pilotów – wszyscy musieli złożyć w aeroklubach swoje licencje. Pilotów opiniowała Terenowa Komisja Weryfikacyjna, nieoficjalnym celem tej weryfikacji było usunięcie z grona pilotów osób o niewłaściwej przeszłości. Zweryfikowani negatywnie na zawsze tracili licencję pilota. Wśród lwowskich szybowników licencję stracił m.in. Piotr Mynarski. Zakończyło to karierę tego wybitnego pilota, który odtąd poświęcił się pracy konstruktorskiej i pedagogicznej. Jak wspominał jeden ze zweryfikowanych negatywnie, Tadeusz Kostia:

> Szybko dowiedzieliśmy się, że jesteśmy zawieszeni w lataniu samolotowym i szybowcowym. 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[30].

Władysław Nowakowski cieszył się opinią wybitnego i wszechstronnego konstruktora, zarówno w zakresie koncepcji, jak i aerodynamiki, obliczeń i osiągów. Stanowisko dyrektora zmusiło go do ograniczenia udziału w pracach konstruktorskich. Nadal jednak inspirował i wprowadzał nowatorskie pomysły, swoimi trafnymi uwagami przyczyniał się do sukcesów konstrukcyjnych szybowców powstających w SZD. W 1952 roku otrzymał zespołową Nagrodę Państwową dla konstruktorów Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego. Co ciekawe, chociaż napisał nawet podręcznik pilotażu[31], to sam jako jedyny z lwowskich „mechaników" nie latał, mimo iż wielokrotnie był do tego zachęcany przez kolegów.

## Tworzenie szybownictwa w Chińskiej Republice Ludowej

Od 1954 roku Szybowcowy Zakład Doświadczalny zaangażował się w organizację szybownictwa w Chinach. Na podstawie umowy międzynarodowej o współ-

[30] A. Skarbiński, *Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu…*, s. 327.

[31] *Szybownictwo. Podręcznik instruktora i pilota szybowcowego*, red. W. Humen, [współaut. W. Nowakowski], Warszawa 1948.

pracy w dziedzinie szybownictwa SZD uruchomił w miejscowości Czian-Tia-Kou (około 100 km od Pekinu) biuro konstrukcyjne i zakład produkcyjny[32]. Głównym konstruktorem (w latach 1956–1958) był Józef Niespał. Pod jego kierunkiem zaprojektowano pierwszy chiński szybowiec dwumiejscowy szkolny Jie-Fang-1, a on sam w 1958 roku został uhonorowany w Pekinie Złotą Gwiazdą Przyjaźni Polsko-Chińskiej. Uruchomiono również produkcję szybowców polskiej konstrukcji, m.in. ABC, Salamandra, Bocian, a także wykształcono kadrę instruktorską w Chinach[33]. Można zatem uznać, że początki chińskiego szybownictwa wiążą się ściśle z bielskim ośrodkiem i lwowskimi szybownikami. Warto dodać, że sam Józef Niespał za opracowanie konstrukcji szybowców Mucha, Jastrząb, Nietoperz, Sęp, Kaczka i Jaskółka został, wraz z zespołem, uhonorowany w 1952 roku zespołową nagrodą Prezesa Rady Ministrów (III stopnia)[34].

Pod okiem Władysława Nowakowskiego w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym powstało wiele nowych szybowców, a niemałą liczbę z nich skonstruowali lwowscy konstruktorzy. Wśród nich był, dotąd niewspomniany, inżynier **Roman Zatwarnicki**[35], urodzony w 1914 roku we Lwowie, syn inżyniera i urzędniczki, wcześnie osierocony przez ojca. Uczył się w XI Gimnazjum im. Jana i Andrzeja Śniadeckich we Lwowie, a po maturze w 1934 roku rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej. Wtedy też związał się początkowo z ZASPL (zdobył licencje pilota we wszystkich kategoriach), a potem z Aeroklubem Lwowskim. Po studiach pracował jako asystent na Wydziale Geometrii Wykreślnej Politechniki. Był zapalonym sportowcem, czynnie uprawiał narciarstwo, należąc do Akademickiego Związku Sportowego, w 1936 roku zdobył legitymację zawodniczą. Był także turystą, taternikiem i majsterkowiczem. Sam przerobił niemiecką amfibię wojskową na samochód osobowy. W 1945 roku został przesiedlony ze Lwowa do Polski, początkowo do Gdyni, ale wkrótce nawiązał kontakt z grupą lwowskich inżynierów lotniczych, organizatorami Instytutu Szybownictwa w Bielsku. W ośrodku tym podjął pracę (od 1 listopada 1946 roku), tam też stworzył pierwszą powojenną konstrukcję: była to wyciągarka szybowcowa SZD-X oraz ściągarka liny holowniczej. W 1947 roku skonstruował (wspólnie z Rudolfem Matzem) szybowiec szkolny IS-3 ABC, który potem budowany był licencyjnie w Chinach. W 1948 roku, jeszcze jako pilot, wziął udział w VII Krajowych Zawodach Szybowcowych (pierwszych po wojnie), które odbyły się na górze Żar. Wkrótce potem został zweryfikowany negatywnie przez władzę i wraz z innymi utracił licencję pilota. Dziełem Zatwarnickiego był legendarny szybowiec szkoleniowy SZD-9 Bocian (wyprodukowano aż 615 sztuk), na którym szko-

[32] A. Skarbiński, *Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu*…, s. 372–373.

[33] *Śląscy szybownicy latają w Indiach i szkolą chińskich instruktorów*, „Trybuna Robotnicza" 1956, nr 16.

[34] *Uchwała Prezydium Rządu w sprawie przyznania nagród państwowych za osiągnięcia w dziedzinie nauki, postępu technicznego, literatury i sztuki za rok 1952*, „Trybuna Robotnicza" 1952, nr 176.

[35] Zob. *Polskie szybowce 1945–2011*…, s. 55–56; R. Niedzielski, *Roman Zatwarnicki*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 6, Warszawa 1998, s. 173–175; *Mała encyklopedia lotników polskich: Roman Zatwarnicki*, „Skrzydlata Polska" 1977, nr 23, s. 10.

liły się potem kolejne pokolenia pilotów[36]. W latach 1955–1968 osiągnięto na nim aż 29 rekordów świata[37]. Zatwarnicki był też twórcą Czapli i Lisa. Ten ostatni był produkowany seryjnie, powstało około 30 szybowców tej konstrukcji.

Nie sposób w tej krótkiej opowieści odnotować wszystkich prac konstrukcyjnych i projektów autorskich lwowskich szybowników w Bielsku. Podstawowe dane dotyczące omawianych w artykule postaci zawarto w tabeli poniżej[38]. Wykaz nie obejmuje całego wkładu pracy przy obliczeniach, modyfikacjach konstrukcyjnych i przeprowadzanych próbach, które zawsze wymagały udziału szerszego grona pracowników.

| Imię i nazwisko | Konstrukcje szybowcowe | Współtwórcy | Data oblotu | Pilot |
|---|---|---|---|---|
| **Franciszek Kotowski** | IS-2 Mucha | Irena Kaniewska | 1948 | **Piotr Mynarski** |
| **Rudolf Matz** | IS-A Salamandra | **Józef Niespał,** M. Gracz | 1946 | **Piotr Mynarski** |
| | IS-3 ABC | **Roman Zatwarnicki** | 1947 | **Piotr Mynarski** |
| **Józef Niespał** | IS-1 Sęp | **W. Nowakowski** | 1947 | **Piotr Mynarski** |
| | IS-4 Jastrząb | Tadeusz Kostia | 1949 | **Piotr Mynarski** |
| | IS-C Żuraw (rekonstr.) | A. Kokot | 1952 | Adam Zientek |
| | SZD-11 Albatros | **Justyn Sandauer** | | |
| | SZD -26 Wilk | B. Szuba | | |
| | SZD-27 Kormoran | — | 1965 | Adam Zientek |
| | SZD-35 Bekas | Tadeusz Łabuć | 1970 | Adam Zientek |
| **Władysław Nowakowski** | SZD-6X Nietoperz | **Justyn Sandauer** | 1951 | Adam Zientek |
| | SZD-22 Mucha STD | R. Grzywacz | 1958 | Adam Zientek |
| **Justyn Sandauer**[39] | SZD-8 bis Jaskółka | A. Skarbiński Tadeusz Kostia | 1952 | Adam Zientek |
| | SZD-9 Bocian | **Roman Zatwarnicki** Marian Wasilewski | 1952 | Adam Zientek |
| **Roman Zatwarnicki** | SZD-10 Czapla | I. Kaniewska, M. Gracz | 1953 | Adam Zientek |
| | SZD-25 Lis | — | 1960 | S. Skrzydlewski |

[36] *Polskie szybowce 1945–2011. Problemy rozwoju*, red. A. Glass, T. Murawski, Bielsko-Biała 2012, s. 52.

[37] https://dlapilota.pl/wiadomosci/polska/rocznica-ustanowienia-przez-polaka-rekordu-absolutnej-wysokosci-lotu [dostęp: 18.02.2026].

[38] Dane w tabeli na podstawie: A. Skarbiński, *Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932–2000…*, s. 167–168.

[39] Justyn Sandauer (1924–2018) również był Lwowianinem, ale młodszego pokolenia, w związku z czym nie miał powiązań z Politechniką Lwowską. Urodził się w zamożnej rodzinie o korzeniach żydowskich, był synem adwokata. Przed wojną uczył się w lwowskim gimnazjum. Podczas okupacji

## Praca pedagogiczna

Warto zauważyć, że stworzenie SZD w miejsce dawnego Instytutu Szybowcowego wiązało się z odłączeniem działalności dydaktycznej od konstrukcyjnej. Nowy Zakład Doświadczalny podporządkowany był przemysłowi i jego działalność skupiała się wokół konstrukcji nowych szybowców gotowych do oblotu i produkcji seryjnej. Jednak bohaterowie naszej opowieści nie zrezygnowali z działalności dydaktycznej i nadal zarażali swą pasją nowe pokolenia szybowników. Piotr Mynarski w 1946 roku kierował Szkołą Szybowcową na górze Żar, a nawet później kształcił tam młodych pilotów. Przede wszystkim jednak przez długie lata nauczał w bielskim technikum. Pedagogika była drugą – obok szybownictwa – jego pasją.

W Bielsku-Białej podkreśla się, że Piotr Mynarski, który przez 37 lat swej pracy pedagogicznej wychował liczne rzesze młodzieży, był nauczycielem uwielbianym przez swych podopiecznych. Zawsze pogodny, o błyskotliwym poczuciu humoru, miał wyjątkowe podejście do młodych ludzi, był wśród nich popularny i ogromnie lubiany[40].

W bielskim technikum nauczał termodynamiki również Justyn Sandauer, który pracował także w Szkole Instruktorów Szybowcowych w Aleksandrowicach koło Bielska, gdzie wykładał podstawy aerodynamiki i prowadził kurs fizyki. Na politechnice wykładali równolegle: inżynier Rudolf Matz, docent Franciszek Kotowski i inżynier Władysław Nowakowski. Matz był kierownikiem Katedry Budowy Lotnisk i Eksploatacji Lotniczej na Wydziale Komunikacji Wydziałów Politechnicznych Akademii Górniczej. Tak wspominał go jeden z jego studentów, Adam Trojanowski:

> Z lwowską grupą latania był związany także inż. Rudolf Matz, który prowadził dla nas wykłady z dziedziny wyposażenia pokładowego samolotów oraz nawigacji lotniczej […]. Był człowiekiem niezwykłej dobroci i życzliwości, skrupulatnym i doświadczonym, niestety chorowitym i wkrótce uległ męczącym cierpieniom[41].

A inny pisał:

> […] najbardziej lubianym [wykładowcą był] – prof. Rudolf Matz, drobny i szczupły, utykający po skomplikowanych złamaniach w wypadku lotniczym. Do prof. Matza udawaliśmy się czę-

niemieckiej Lwowa w 1943 roku został wywieziony do pracy przymusowej. W 1945 roku powrócił do Lwowa i wkrótce został ekspatriowany na południe Polski. Zamieszkał początkowo w Krakowie, gdzie rozpoczął studia na Oddziale Lotniczym Akademii Górniczo-Hutniczej. W tym czasie związał swe losy z Aeroklubem Bielskim i rozpoczął swą przygodę z lotnictwem. Pierwszym szybowcem skonstruowanym przez Justyna Sandauera był SZD-6x Nietoperz, według projektu mgr inż. Władysława Nowakowskiego (1951). W Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym uczestniczył również w opracowaniu konstrukcji wyczynowego szybowca SZD-8 Jaskółka projektu Tadeusza Kostii. Współtworzył legendarnego Bociana i Albatrosa. W Bielsku pracował do 1953 roku, a następnie związał swe losy z warszawskim Instytutem Lotnictwa, gdzie od 1968 roku pracował w Zakładzie Badań w Locie (ZBL). Obronił doktorat na Politechnice Warszawskiej, następnie uzyskał docenturę. Pod jego redakcją w 1967 roku ukazał się *Podręcznik pilota szybowcowego*.

[40] „Skrzydlata Polska" 1987, nr 42, s. 12.

[41] A. Trojanowski, *Lwowscy mechanicy w Krakowie jak ich pamiętam*, „Cracovia Leopolis" 2005, nr 4, s. 36.

> sto z prośbą o drobne pożyczki przed wypłatą stypendium, których nigdy nie odmawiał. Grób prof. Matza na cmentarzu przy ul. Bujwida w każdy dzień zaduszny był ozdobiony kwiatami przez byłych studentów z sekcji lotniczej i Wydziału Lotniczego[42].

Serdeczną sympatią i podziwem cieszył się również na Politechnice Krakowskiej dziekan wydziału mechanicznego, docent inżynier Franciszek Kotowski:

> Przydomek „Lotnik" zyskał dzięki legendarnej przeszłości oraz charakterystycznemu sposobowi noszenia okularów na czole, tak jak to robili piloci po wylądowaniu. Był osobą życzliwą i lubianą przez studentów […]. Aktywnie uczestniczył w projektowaniu szybowców — i sam na nich latał[43].

A tak zachował się w pamięci studentów inżynier Władysław Nowakowski:

> Był doskonałym wykładowcą, spokojny i dystyngowany, a równocześnie kontaktowy i życzliwy. Był teoretykiem i praktykiem, konstruktorem, a także menedżerem – jako dyrektor Instytutu Szybowcowego w Bielsku[44].

Nie można też zapomnieć o dokonaniach Włodzimierza Humena, który tworzył nowoczesne podstawy kształcenia instruktorów szybowcowych. Był założycielem Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych i autorem reformy szkolenia szybowcowego wprowadzającej stopnie wyszkolenia niezależnie od kategorii, a w latach 1949–1953 kierował wydziałem lotniczym w Technikum Mechaniczno-Elektrycznym w Bielsku. Dla uczniów i studentów pozostał na zawsze „Profesorem"[45].

Dzięki ofiarnej pracy pedagogicznej wspomnianych wyżej osób szybownicza pasja była przekazywana kolejnym pokoleniom konstruktorów i pilotów.

***

Można przypuszczać, że bez lwowskich konstruktorów i pilotów nie powstałby bielski ośrodek szybowniczy, a polski sport szybowcowy wiele by stracił na swej wielkości. Przenieśli oni na Podbeskidzie najlepsze tradycje lwowskiego szybownictwa i dali początek późniejszym sukcesom polskich pilotów.

## Bibliografia

Babiejczuk Janusz, Grzegorzewski Jerzy (1974), *Polski przemysł lotniczy 1945–1973*, Warszawa: Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej.

Błasik Andrzej, Glass Andrzej, Madeyski Stanisław (1965), *Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej*, Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

Chlipalski Karol (2025), *Strażnik pamięci – wspomnienie o moim Ojcu*, „Cracovia Leopolis", nr 1, s. 5–14.

*Dziedzictwo akademickiego Lwowa na Politechnice Krakowskiej* (2017), „Zeszyty Historyczne Muzeum Politechniki Krakowskiej", nr 1.

[42] Z. Girulski, *Na Wydziale Lotniczym Politechniki Wrocławskiej*, [w:] *Politechnika Wrocławska w mojej pamięci*, red. L. Jankowski, Wrocław 2010, s. 33.

[43] A. Mruk, *Skrzydlata Politechnika*, „Nasza Politechnika" 2014, nr 9, s. 19.

[44] A. Trojanowski, *Lwowscy mechanicy w Krakowie jak ich pamiętam*…, s. 36.

[45] T. Malinowski. *Profesor*, „Skrzydlata Polska" 1972, nr 35, s. 9.

Girulski Zbigniew (2010), *Na Wydziale Lotniczym Politechniki Wrocławskiej*, [w:] *Politechnika Wrocławska w mojej pamięci*, Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, s. 27–53.

Glass Andrzej (1977), *Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939*, Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

*In memoriam. Służyli, odeszli, a dzieła ich trwają*, red. T. Baszak-Filipczuk, M. Nowak, Kraków: Politechnika Krakowska.

Jędrzejewski Jerzy (2014), *Polscy piloci doświadczalni*, Warszawa: Instytut Lotnictwa.

Konieczny Jerzy Ryszard, Malinowski Tadeusz (1983, 1988), *Mała encyklopedia lotników polskich*, t. 1–2, Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

Kozina Irma (2024), *Ikony dizajnu w województwie śląskim*, Katowice: Muzeum Śląskie.

*Ku pamięci*, https://www.kupamieci.pl/albinajedruch/ [dostęp: 16.11.2025].

Kuprynowicz Joanna, Butor Rafał (2013), *To ludzie tworzą historię tej szkoły*, http://www.bsp.bielsko.pl/wp-content/uploads/2013/10/Historia-BSP_Postaci_.pdf [dostęp: 6.03.2026].

Malinowski Tadeusz (1972), *Profesor*, „Skrzydlata Polska", nr 35, s. 9.

Mruk Andrzej (2014), *Skrzydlata Politechnika*, „Nasza Politechnika", nr 9, s. 19–23.

*Na harcerskich skrzydłach* (2021), red. A. Glass, Bielsko-Biała-Warszawa: Wydawnictwo SCG.

*Na Żarze… Za pięć dwunasta* (1948), „Skrzydła i Motor", nr 24, s. 289.

Pazio Andrzej (2007), *Jeszcze trochę pamiętam (Wspomnienia kursanta trzeciego turnusu CSIS)*, http://gsszar.plwp-content/uploads/2015/11/Jeszcze-troch%C4%99-pami%C4%99tam-Andrzej-Pazio.pdf [dostęp: 20.10.2025].

*Polskie lotnictwo sportowe* (1986), Kraków: Krajowa Agencja Wydawnicza.

*Polskie szybowce 1945–2011* (2012), red. A. Glass, T. Murawski, Bielsko-Biała: Wydawnictwo SCG.

Popławski Zbysław (1999), *Politechnika Lwowska w latach 1844–1945. Rodowody katedr, wykaz nauczycieli akademickich, dziedzictwo*, Kraków: Politechnika Krakowska.

*Samoloty w lotnictwie polskim*, http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1946/126/Niespal-Jozef2 [dostęp: 14.11.2025].

Skarbiński Adam (2015), *Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932–2000*, Wrocław: Śląski Klaster Lotniczy, Federacja Firm Lotniczych Bielsko, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki.

Skarbiński Adam (1997), *Kolebka polskiego szybownictwa*, „Cracovia Leopolis", nr 2, s. 10–12.

Skarbiński Adam (1987), *Śląskie Warsztaty Szybowcowe pół wieku temu*, „Technika Lotnicza i Astronautyczna", nr 9, s. 21–23.

Skarbiński Adam (2000), *Ze Lwowa do Bielska*, „Cracovia Leopolis", nr 2, s. 14–16.

Skarbiński Adam (1993), *Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej*, „Semper Fidelis", nr 1, s. 24–26.

*Słownik biograficzny techników polskich* (1989–2023), Warszawa: Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych.

Trojanowski Adam (2005), *Lwowscy mechanicy w Krakowie. Jak ich pamiętam*, „Cracovia Leopolis" 2005, nr 4, s. 32–37.

*Tu byli, tu pracowali… 100 twarzy Instytutu Lotnictwa* (2016), red. W. Wiśniowski, Warszawa: Wydawnictwa Naukowe Instytutu Lotnictwa.

### *Lviv Glider Constructors and Pilots in the Podbeskidzie Region*

**Summary**

The author presents the history of Polish gliding after World War II, emphasising the role of the community originating from pre-war Lviv. It discusses the activities of outstanding engineers, designers, test pilots and aviation organisers, before 1939 affiliated with the Lviv Polytechnic and the Lviv Aeroclub, who settled near Bielsko after the war. In the article, their leading role in establishing the Gliding Institute in Bielsko and then the Glider Experimental Works was revealed. It proves that their endeavours allowed for the continuation of the best traditions of Lviv gliding in the Podbeskidzie region and contributed to the later successes of Polish pilots.

**Keywords**

Lviv Polytechnic, Gliding Institute in Bielsko-Biała, gliding, glider constructors, Piotr Mynarski, aviation

### *Lemberger Segelflieger im Podbeskidzie*

**Zusammenfassung**

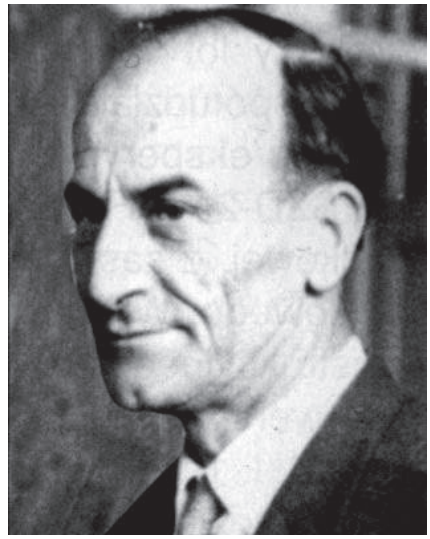
Die Autorin stellt die Geschichte des polnischen Segelflugs nach dem Zweiten Weltkrieg dar und hebt dabei die Rolle des aus dem Vorkriegs-Lemberg stammenden Milieus hervor. Sie behandelt die Tätigkeit herausragender Ingenieure, Konstrukteure, Testpiloten und Organisatoren des Luftsports, die vor 1939 mit der Technischen Hochschule Lemberg sowie dem Lemberger Aeroklub verbunden waren und sich nach dem Krieg in der Umgebung von Bielitz niederließen. Sie zeigt, dass ihre Tätigkeit die Fortführung der besten Traditionen des Lemberger Segelflugs im Podbeskidzie ermöglichte und zu den späteren Erfolgen polnischer Segelflieger beitrug.

**Schlüsselwörter**

Technische Hochschule Lemberg, Institut für Segelflug in Bielsko-Bielitz, Segelflug, Segelflieger, Piotr Mynarski, Luftfahrt



Franciszek Kotowski
źródło: „Nasza Politechnika" 2014, nr 9



Józef Niespał
źródło: *Polskie Szybowce 1945–2011. Problemy rozwoju,* Bielsko-Biała 2012



Rudolf Weigl
źródło: A. Skarbiński, *Dzieje lotnictwa na Podbeskidziu 1932–2000,* Wrocław 2015



Góra Żar 1948, Krajowe Zawody szybowcowe, na tle szybowca ABC Rudolf Matz
źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe



Rudolf Matz
źródło: „Skrzydlata Polska" 1964, nr 11



Piotr Mynarski
źródło: „Skrzydlata Polska" 1987, nr 4



Piotr Mynarski (z lewej) z inżynierem Czerwińskim
przy szybowcu wyczynowym CW-5 na lotnisku w Skniłowie koło Lwowa
źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe




Od lewej: mgr inż. Władysław Nowakowski, inż. Józef Niespał. W tle szybowiec IS-1 Sęp, Lotnisko Samedan, Szwajcaria, lipiec 1947 r.

Źródło: M. Bujakowski, *Kalendarium Bielska-Białej 1956–1989*, Bielsko-Biała 2020



Włodzimierz Humen

źródło: „Skrzydlata Polska" 1972, nr 35



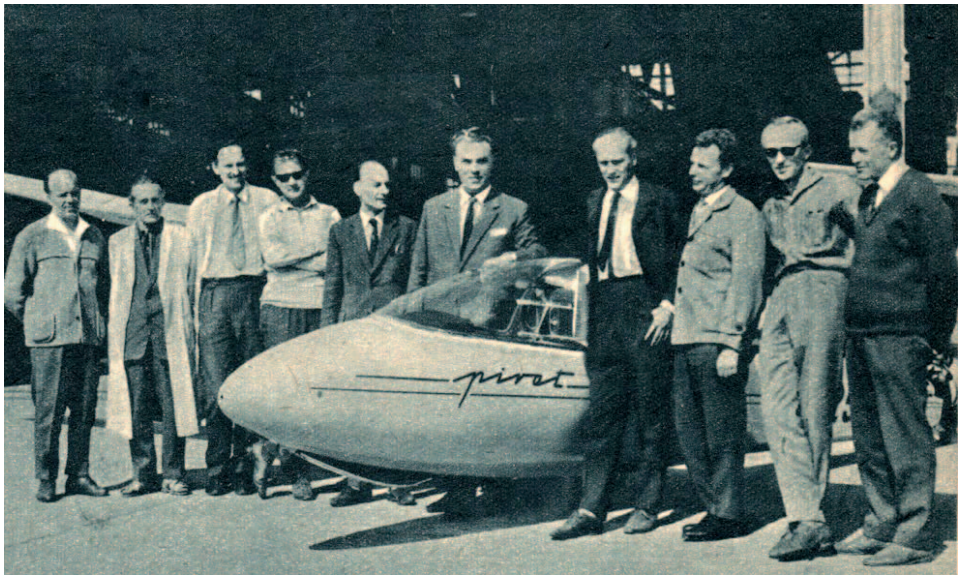
Władysław Nowakowski
źródło: „Skrzydlata Polska" 1964, nr 44



Władysław Nowakowski
źródło: „Skrzydlata Polska" 1982, nr 4



Roman Zatwarnicki
źródło: „Skrzydlata Polska" 1977, nr 23




Konstruktorzy Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego (1963), pierwszy z prawej Roman Zatwarnicki, oparty o szybowiec z lewej Władysław Nowakowski, obok niego Józef Niespał
źródło: „Skrzydlata Polska" 1966, nr 10




Szybowiec Salamandra w locie
źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe




Szybowiec IS-2 Mucha konstrukcji Franciszka Kotowskiego
źródło: samolotypolskie.pl




IS-4 Jastrząb konstrukcji Józefa Niespała
źródło: Muzeum Lotnictwa w Krakowie