

Edward Janusz Jaremczuk

Aeroklub Elbląski : 1957-2007

Studia Elbląskie 7, 91-103

2006

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

AEROKLUB ELBLĄSKI 1957–2007

„Możliwość wzniesienia się ponad ziemią będzie długo i wytrwale poszukiwana przez człowieka, co doprowadzi w końcu do wynalezienia samolotu. Okaże się on po latach pracy i prób nie tylko jednym z prawdziwych cudów techniki, lecz także ciągłym wkraczaniem na nieznaną, krętą, niekiedy tragiczną, wznoszącą się coraz wyżej ścieżkę, która pojawia się przed ludźmi dzięki rozumowi i uczuciom. To właśnie one pozwoliły, już w czasach nam bardzo bliskich, na rzecz zdawałoby się niewyobrażalną — zmaterializowanie mitu Ikarą”¹.

Aeroklub Elbląski to, że powstał i istnieje do dnia dzisiejszego², głównie zawdzięcza mieszkańcom Elbląga oraz ich dalekosiężnemu patrzeniu w przyszłość. Po raz pierwszy stało się tak kiedy to we wrześniu 1912 roku w popołudniowych godzinach na ściernisku „*Neustadter Feld*” z braku benzyny awaryjnie musiał lądować samolot. Jego pilot Franz Stiefvater brał udział w zawodach lotniczych z metą w stolicy Prus Wschodnich, Królewcu. Tuż po lądowaniu maszynę i pilota otoczył tłum gapiów. Mieszkańcy Elbląga po uzyskaniu informacji o przyczynie lądowania od razu postanowili pomóc nieszczęśliwcowi. Już w niespełna po godzinie z fabryki *Komnick*³ sprowadzono niezbędną ilość benzyny. Po dokonaniu transakcji zakupu i zatankowaniu do „pełna” pilot sprawdził czy dostarczone paliwo nadaje się do wykorzystania w silniku jego samolotu. Uruchomienie i próba silnika nie wskazywała, że paliwo jest nieodpowiednie. Zatem pilot zaczął przygotowania do dalszego lotu. Najpierw trzeba było przestawić na koniec ścierniska samolot, co przy ówczesnych warunkach nie było wcale łatwe i tak

¹ E. Małak, *Samolot dzieło człowieka — etapy rozwoju*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1993, s. 8.

² Na przełomie pierwszej i drugiej dekady XX stulecia, poczynając od 1909 roku, odmienił się obraz lotnictwa światowego. Przestało ono być zbiorem bardzo nielicznych aeroplanów najprzeróżniejszych typów zdolnych do pojedynczych wyczynów, lecz stawało się nową, znaczącą dziedziną życia. Dokonujący się wówczas szybko rozwój awiacji był zarówno konsekwencją rywalizacji lotników, jak i postępu technicznego w dziedzinie budowy samolotów oraz silników. Jednocześnie stale podnosiła się liczba pilotów podówczas zwanych „kierownikami latawców motorowych”, a oczywiste jest, że im większa grupa zdolnych ludzi pracuje nad rozwojem jakiegoś zagadnienia, to szansa na osiągnięcie sukcesu rośnie. Na początku 1909 roku na świecie było tylko 10 ludzi umiejących pilotować samolot [więcej: E. Małak, op. cit., s. 76].

³ Znana w okresie międzywojennym elbląska fabryka samochodów i autobusów.

naprawdę bez udziału gapiów byłoby nieomal nie możliwe. Po zajęciu miejsca w kabinie pilot ponownie uruchomił silnik. Chwila i był już w powietrzu, następnie obrał kierunek lotu do Królewca. Samolot, zebrany na ściernisku gapiom, po kilku minutach zniknął z oczu, a podekscytowany tłum, komentując to niespotykane wydarzenie, mógł udać się do swych domów⁴.

Lądowanie tego samolotu wywołało nie tylko falę opowieści wśród mieszkańców, ale stało się również podstawą decyzji miejscowych notabli. Aby ukrócić wszelkie spekulacje na ten temat zdecydowano o szybkim wskazaniu i uruchomieniu miejsca w okolicach miasta gdzie mogłyby lądować samoloty. Już w roku 1914 Elbląg dysponował, małym, kameralnym i jednocześnie tymczasowym lotniskiem. Zlokalizowane ono zostało niecałe pół kilometra od miasta na południowo-zachodnim jego krańcu w pobliżu Szosy Berlińskiej (*Berliner Chaussee*) i mostu „*Schillinga*” spinającego brzegi rzeki Fiszewki. Powołane do życia lotnisko nosiło nazwę „*Wansau*” i było w całości własnością miasta — magistrat nim zarządzał oraz pokrywał wszystkie koszty utrzymania. Obsługą ruchu lotniczego zajmowała się Gdańska Grupa Niemieckiego Oddziału Floty Powietrznej, jako wyspecjalizowana oraz przygotowana do tego typu zadań jednostka militarna. Początkowo na tym lądowisku stacjonował mały sterowiec, ale był użytkowany bardzo sporadycznie i decyzją dowództwa Floty Powietrznej został przekazany do Słupska. Mimo dużego zaangażowania ratusza elbląskiego na lotnisku nie działo się nic specjalnego, ponieważ tylko od czasu do czasu lądowały tam samoloty i to tylko sportowe⁵.

Sytuacja była trudna i trzeba było znaleźć jakieś rozwiązanie. Podpowiedzieli je lotnicy przelatujący nad miastem. Najlepszą lokalizacją byłoby miejsce znane, jako „*Neustadter Feld*” zlokalizowane na południowym wschodzie od miasta nieopodal dworca kolejowego. Dodatkowo za tą lokalizacją przemawiało pamiętne lądowanie sprzed lat. Prace przygotowawcze ruszyły dość szybko. Najpierw uregulowane zostały wszystkie sprawy związane z własnością gruntu oraz zajęto się przygotowaniem planów szczegółowych zabudowy. Obszar lotniska miał obejmować 40 ha. Samo pole wzlotów miało wymiary 600–700 metrów co dla ówczesnych samolotów w zupełności wystarczało. Lotnisko według tych planów miało być zlokalizowane w pobliżu składów towarowych „*Dębina*” („*Eischswalde*”) i ta nazwa została przyjęta jako oficjalna. W następnej kolejności latem 1915 roku miano rozpocząć prace budowlane. Wszystkie te plany zmieniło rozpoczęcie I Wojny Światowej. To już nie była budowa zwykłego lotniska dla Elbląga, to była budowa bazy lotniczej o nazwie „*Eischswalde*”. Rozpoczęcie wojny znacznie przyspieszyło prace związane z tą inwestycją. Latem 1916 roku gdy nieomal wszystkie obiekty budowlane były gotowe, działalność rozpoczęła szkoła pilotów, która podczas tej wojny zdążyła wyszkolić stosunkowo dużą grupę pilotów na potrzeby niemieckiej floty powietrznej⁶. Loty w zależności od wiejącego wiatru odbywały się w kierunku na wschód lub zachód, a piloci często krążyli nad miastem i jego najbliższą okolicą.

⁴ Więcej: „*Elbinger Nachrichten*” roczniki z lat 1982–1987 oraz E. J a r e m c z u k, *Historia lotniska Elbląg*, w: *Księga Elbląska — Przewodnik Historyczno-Krajoznawczy*, część II, pod red. J. Zaśkiewicza, Elbląg 2002, s. 84–85.

⁵ Więcej: E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 85.

⁶ *Ibidem*, s. 86–87.

W roku 1918 zakończyła się I wojna światowa. Potęga niemiecka legła w gruzach. Dla lotnictwa niemieckiego nastąpił całkiem nowy okres. Traktat pokojowy podpisany przez Niemcy 28 czerwca 1919 roku w Wersalu⁷ zabronił im posiadania lotnictwa wojskowego. Decyzje Ententy objęły swoimi restrykcjami również lotnisko w Elblągu. Na lotnisku zgodnie z wytycznymi zaczęto złomować samoloty bojowe po uprzednim zniszczeniu ich śmigieł i silników⁸. Dalsze funkcjonowanie lotniska w Elblągu stało pod wielkim znakiem zapytania. Kiedy sytuacja wyglądała na bardzo trudną okazało się, że z końcem 1921 roku upłynął termin określony w artykule 201 Traktatu Wersalskiego i zgodnie z jego brzmieniem lotnictwo cywilne mogło ponownie Niemczech rozpocząć powolną odbudowę.

Po raz kolejny elblążanie stanęli przed ogromną szansą, tym bardziej że w międzyczasie 8 maja 1919 roku Urząd Lotnictwa Rzeszy ogłosił, iż lotnisko Elbląg może być użytkowane, może się odbywać z niego ruch lotniczy, ale tylko w wykonaniu prywatnych przedsiębiorstw i tylko po otrzymaniu stosownego zezwolenia. Było to bardzo sprytnie pociągnięcie urzędu bowiem została stworzona sytuacja aby władze miasta były zainteresowane utrzymaniem lotniska i stymulowanie różnorodnej działalności na jego obszarze⁹. Mimo kłopotów już w tym samym roku pierwszy niemiecki prywatny przedsiębiorca otrzymał pozwolenie na prowadzenie działalności obejmującej usługi świadczone przez lotnictwo cywilne. Pierwszy przedsiębiorca był obserwowany przez potencjalnych klientów, jego sukces otworzył drogę dla innych mu podobnych odważnych ludzi¹⁰.

⁷ Traktat Wersalski, podpisany 28 czerwca 1919 roku i obowiązujący od 10 stycznia 1920 roku zmusił Niemcy do likwidacji jednostek lotniczych i uniemożliwił realizację *Planu Wilberga* (Helmut Wilberg, późniejszy Szef Biura Organizacji i Szkolenia Lotniczego przy Biurze Wojska, z maja 1919, zalecał utworzenie lotnictwa „pokojowego” w sile 1800 samolotów, o etatach personalnych 8 tys. żołnierzy i 1200 marynarzy). Traktat Wersalski zamierzał położyć kres istnieniu lotnictwa niemieckiego, lecz postanowienia nie były na tyle szerokie i stanowcze, aby cel ten osiągnąć. Pozwalały one na przykład na istnienie Ministerstwa Obrony Rzeszy (*Reichswehrministerium*), przemysłu lotniczego i poza 6-miesięcznym zakazem budowy samolotów (lipiec 1919 – styczeń 1920), nie wzbraniały produkcji samolotów cywilnych, choć nakładały na nie różne ograniczenia (*Ultimatum Londyńskie* z 5 lutego 1921 roku, później sprecyzowane w „dziesięciu warunkach” Komisji Kontrolnej Sprzymierzonych z maja 1922 roku), które określały dopuszczalną wielkość, moc silników i osiągi takich samolotów.

⁸ Zgodnie z zaleceniami śmigła winny być złamane lub ucięte w połowie swej długości. W przypadku silników należało je wymontować z samolotów, następnie przewiercić korpusy i w miarę możliwości poddać je dalszym uszkodzeniom, tak aby całkowicie wykluczyć możliwość ponownego ich użycia.

⁹ Elbląg już 9 sierpnia 1919 roku otrzymał z Urzędu Lotnictwa Rzeszy stosowny certyfikat przez co mógł przejąć kontrolę i nadzór nad budynkami i całą powierzchnią lotniska. Szybko okazało się, że powojenny stan finansów kasy miejskiej nie przedstawia się najlepiej. Już w sierpniu 1919 roku zabrakło na ten cel pieniędzy (choć zainteresowanie ze strony przedsiębiorców było stosunkowo duże). Już w dniu 12 września 1919 roku nadburmistrz Elbląga Carl Friedrich Merten udał się do Berlina do Ministerstwa Skarbu Rzeszy i zażądał zerwania umowy wynajmu na bazę lotniczą, wręcz stwierdził, że Rzesza winna wykupić zabudowania i cały teren lotniska. Teren niezabudowany lotniska mógłby powrócić do miasta. Z budynków dwa hangary mogłyby służyć dla potrzeb cywilnej komunikacji lotniczej, a pozostały teren mógłby być przeznaczony pod zabudowę przemysłową.

¹⁰ Więcej: E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 87–90.

W 1921 roku powstaje w Gdańsku Poczta Lotnicza (*Danziger Luftpost GmbH*) i rozpoczynają się regularne loty na trasie Berlin – Gdańsk – Królewiec. Bardzo szybko ta oferta zostaje wzbogacona o loty pasażerskie. Na lotnisku Elbląg zaczęły pojawiać się samoloty niemieckiego towarzystwa lotniczego *Lufthansa*. Rozpoczęcie działalności pocztowej¹¹ oraz inne loty do Elbląga spowodowały wzrost znaczenia miasta i jego najbliższej okolicy. Przypominam, że wtedy Elbląg liczył prawie 68 tys. mieszkańców i był coraz potężniejszym ośrodkiem przemysłowym (drugim co do wielkości w Prusach Wschodnich). Ponad 60% ludności czynnej zawodowo pracowało w przemyśle metalowym, tytoniowym, drzewnym i piwowarskim. Samo miasto w owym czasie było określane, jako „Perła Wschodu”¹².

Z początkiem lat 30. zmieniła się sytuacja polityczna w Niemczech. Kanclerzem III Rzeszy został Adolf Hitler. W całych Niemczech, w tym i w Elblągu nastąpił czas wielkich przemian. Nie ominęły one również i lotniska. Rozpoczęła się wielka militarystyka lotniska. Decyzjami Hitlera przywrócono sprawdzone rozwiązania militarne. Już w roku 1935 oficjalnie pojawiła się *Luftwaffe*¹³. W roku 1936 na lotnisko w Elblągu przyleciały nowe Junkersy Ju-87 „*Stuka*”. Ruch wojskowych samolotów nad miastem stawał się coraz większy. Coraz wyraźniej było widać kolejną fazę rozwoju niemieckich wojsk lotniczych, a Ministerstwo Lotnictwa¹⁴ nawet nie próbowało ukrywać przygotowań do wojny¹⁵. Lotnisko w Elblągu zostało podporządkowane jednostce terenowej z Królewca o nazwie Dowództwo Obwodu Powietrzego I — Wschód dowodzonego przez gen. Alberta Kesselringa¹⁶.

Lato 1939 roku w Elblągu upływało na przygotowaniach do wojny z Polską. W południowej części lotniska zgromadzono ogromne ilości amunicji i bomb, które składowano w wysokich pryzmach przykrytych plandekami i odpowiednio zamaskowanych. Około 25 sierpnia 1939 roku na lotnisku zaczęły lądować duże formacje samolotów lotnictwa wojskowego Niemiec. Samoloty przylatywały i szybko odlatywały. 30 sierpnia przyleciała grupa około 200 samolotów. Był to sygnał, że wszystko do ataku na Polskę jest gotowe. W nocy z 31 sierpnia na 1 września 1939 roku, gdy tylko opadły poranne mgły zaczęły startować pierwsze eskadry samolotów bojowych. Z lotniska „*Eischwalde*” przeprowadzony został pierwszy w II wojnie światowej atak „*Stukasów*”. Już o godzinie 4.30 pierwsza eskadra przystąpiła do wykonywania postawionego zadania. Zrzucone bomby wprawdzie trafiły w wyznaczone cele, ale nie przeszkodziły Polakom w wysadzeniu mostu na Wiśle w Tczewie. W tym czasie na lotnisku panował wzmożony ruch. Samoloty wykonywały zadania bojowe. Intensywnie latano nad Westerplatte i Hel oraz w okolicy Mławy a także Warszawy¹⁷, gdzie toczono krwawe walki z oddziałami Wojska Polskiego¹⁸.

¹¹ Poczta Lotnicza, której samoloty obsługiwały Elbląg docierała, aż do Argentyny (więcej: E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 88–90).

¹² Ibidem, s. 90–92.

¹³ Rozporządzenie A. Hitlera z 26 lutego 1935 roku.

¹⁴ Kierował tym resortem Hermann Göring równocześnie głównodowodzący sił powietrznych Niemiec.

¹⁵ Więcej: Z. J a n k i e w i c z, *Powstanie i upadek Luftwaffe*, Poznań 1972.

¹⁶ Więcej: E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 97–99.

¹⁷ Więcej: E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 99–100.

¹⁸ Więcej: B. C y n k, *Sily lotnicze Polski i Niemiec: wrzesień 1939*, Warszawa 1989.

W roku 1944 Elbląg (w tym i lotnisko) został zbombardowany przez wielką armadę lotnictwa bombowego USA. Miasto doznało ogromnych zniszczeń. Pomimo dużego wysiłku wojska i miejscowej ludności nie udało się tych zniszczeń do końca usunąć. Tymczasem ofensywa radziecka coraz bardziej zbliżała się do bram Elbląga. Na początku stycznia 1945 roku rozpoczęły się bezpośrednie walki o miasto. W tych walkach wiele domów i budynków uległo całkowitemu zniszczeniu. Podobnie było i na lotnisku. Zabudowania i hangary lotniska przez wiele dni były pod ostrzałem artyleryjskim. W efekcie pozostały po nich tylko same gruzy¹⁹.

Elbląg, zgodnie z rozkazami wojskowymi stał się twierdzą, która miała zatrzymać ofensywę zimową wojsk radzieckich. W efekcie takiego stawiania sprawy miasto broniło się ponad dwa tygodnie i zostało zniszczone w bardzo znacznym stopniu. Wreszcie 9 lutego 1945 roku zamknął się pierścień okrążenia wokół Starego Miasta i 10 lutego o godzinie 8⁰⁰ ustały regularne działania bojowe w zniszczonym mieście, a Elbląg²⁰ po 153 latach²¹ został przywrócony Polsce. Zaledwie umilkły ostatnie strzały bitwy o miasto, już Rosjanie zajęli lotnisko²². Od razu po wejściu na lotnisko armia radziecka dokonała przeglądu jego stanu i przystąpiono do prac remontowych — przypominam, że w tym czasie toczono niezwykle ciężkie boje o Trójmiasto. Bojowe lotnisko w bezpośredniej bliskości działań wojennych było w tym czasie bezcenne.

Tymczasem dalsze działania bojowe przebiegały bardzo szybko, a po oddaleniu się frontu od Elbląga, Rosjanie mogli dokładnie zbadać stan posiadania. Okazało się, że Niemcy pozostawili na lotnisku sporą ilość sprzętu wojskowego, pocisków, bomb oraz części zamiennych do swoich samolotów o innym sprzęcie wojskowym nie wspominając. Wszystkie budynki były tak uszkodzone, że nie nadawały się do odbudowy. W międzyczasie zakończyły się działania bojowe w Europie²³. Dodatkowo gdy rozpoczęły się wiosenne roztopy spora część lotniska znalazła się pod wodą. Mimo takich przeciwności Rosjanie przebywali na lotnisku do końca lipca 1946 roku.

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Miasto, jako całość zostało zdewastowane w 65%, jego centrum ze Starym Miastem w 100%.

²¹ Wymarsz Garnizonu Polskiego z Elbląga do Torunia miał miejsce w 1792 roku.

²² Więcej: S. G i e r s z e w s k i, *Elbląg przeszłość i teraźniejszość*, Gdańsk 1970.

²³ W roku 1942 gen. Charles de Gaulle uzyskał zgodę dowództwa radzieckiego na to, aby Francja była reprezentowana na froncie radziecko-niemieckim i brała czynny, bojowy udział w walkach powietrznych u boku Armii Czerwonej. Uzgodniono, że rząd radziecki dostarczyć bezpłatnie sprzęt bojowy i zaopatrzenie potrzebne francuskim lotnikom, którzy mieli służyć pod barwami radzieckimi i świadczyć o woli Francji uczestniczenia w walce wszędzie, gdziekolwiek się ona toczy. Gen. Martial Valin, szef Sztabu Sił Lotniczych Wolnej Francji (FAFL) i płk Cornignon-Molinier, dowódca FAFL na Środkowym Wschodzie, otrzymali polecenie wykonania tej decyzji i sformowania grupy. Tak powstała Grupa Myśliwska nr 3, która miała kontynuować okryty chwałą szlak bojowy wytyczony przez grupy: Alasce i Ile-de France. Grupa nr 3 otrzymała nazwę „Normandia”. Po odbyciu całego swojego szlaku bojowego u boku Rosjan doszedł drugi członek nazwy „Niemen” Ta Grupa właśnie zakończyła swój szlak bojowy w Elblągu. To właśnie na lotnisku elbląskim odbyło się jej rozwiązanie i wylot do Francji. W Elblągu lotnicy francuscy przebywali w dnach od 11.06 do 20.06. 1945 roku (więcej: E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 102).

Lotnisko Elbląg zostało przekazane przez Rosjan Polakom pod koniec 1946 roku, a już w 1947 rozlokowany został na nim 5 Pułk Lotnictwa Szturmowego²⁴, który był przebazowany z lotniska Ujazd. Pułk przydzielony do Elbląga wyposażony był w samoloty typu Il-2. Łącznie w pułku znajdowało się 59 tych samolotów, ponadto było kilka szkolnych PO-2 i UiL-2. Do początku roku 1950 wykonywano loty tylko na tym typie samolotów. Następnie zaczęto przezbrajać pułk w samoloty typu Il-10. Były to samoloty o wiele większe niż Il-2 przez co wymagały większego kunsztu pilotażowego od personelu latającego. W trakcie pierwszych lotów szkolnych doszło w Elblągu do wielu wypadków śmiertelnych czego potwierdzeniem są mogiły pilotów z tamtego okresu znajdujące się na cmentarzu przy ul. Agrykola.

Wydarzenia światowej polityki²⁵ spowodowały konieczność zmiany uzbrojenia. Ten problem dotknął także i 5 Pułku z Elbląga. Samoloty odrzutowe wymagały lotnisk wyposażonych w betonowe pasy startowe. Lotnisko w Elblągu, jak wiadomo jest trawiaste. Tak więc nieuchronnym stała się konieczność likwidacji tego pułku w naszym mieście. Na przestrzeni lat 1952–1954, 5. pułk opuścił Elbląg. Na jego miejsce skierowano jednostkę o nazwie 14. Batalion Budowy Lotnisk. Batalion stacjonuje na terenie lotniska do dnia dzisiejszego, a w roku 2002 obchodził 50 rocznicę swojego sformowania, zaś w 2004 swoje 50-lecie pobytu na Ziemi Elbląskiej²⁶.

Po raz drugi Aeroklub może mówić o szczęściu, iż powstał tylko i wyłącznie w kontekście roku 1956 i pamiętnego „października” kiedy to doszło do pierwszego z „kryzysów”, jakie wstrząsnęły Polską Ludową. Tak je wtedy nazywała rządowa propaganda, a w istocie można by je porównać do kolejnego otwierania okien, których nawet po wygaszeniu ówczesnych zawirowań nie udawało się już tak szczerze zamknąć²⁷.

Na pamiętnym wiecu w Warszawie przemówienia Władysława Gomułki słuchały tysiące mieszkańców stolicy, a za pośrednictwem radia cała Polska. Po mrocznym okresie stalinizmu wkroczone w czas nadziei i od nowa radości tworzenia. Euforia ogarnęła cały kraj. Trendy demokracji dotarły również do Elbląga. To właśnie na tamtej fali przemian grupa entuzjastów lotnictwa z ośrodka przemysłowego²⁸ jakim jest Elbląg postanowiła wykorzystać tę nadarżającą się raz na wiele lat okazję. Przecież tuż obok miasta znajdowało się opuszczone już wtedy przez wojsko pole startowe z ogromnym zapleczem. Okres pionierskiego niepokoju, pomysłów łączy się z osobami: Adama Różyckiego, Zygmunta Niwińskiego, Franciszka Huczyńskiego, Zbigniewa Stawskiego, Edwarda Przybylskiego²⁹, Zyg-

²⁴ Więcej: I. K o l i Ń s k i, *Lotnictwo Polski Ludowej 1944–1947*, Warszawa 1987.

²⁵ Lata 50. XX wieku to zagrożenie wybuchu konfliktu koreańskiego.

²⁶ Więcej: E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 103–107.

²⁷ Por: H. S a m s o n o w i c z, J. T a z b i r, *Tysiącletnie dzieje Polski — a to Polska właśnie*, Wrocław 2002, s. 323.

²⁸ W mieście tuż po wojnie uruchomiono m.in. Zakłady Mechaniczne im. Gen. Karola Świerczewskiego.

²⁹ Jego związki z lotnictwem datują się od roku 1935. Rozpoczął od latania bezsilnikowego w Toruniu. Po przeszkoleniu teoretycznym przyszła kolej na zdobycie kategorii A. Uzyskał ją 1 czerwca 1936 roku podczas obozu PWLot w Ustianowej. Kategorie B i C zdobył również w tej szkole w sierpniu 1936 roku. W następnym roku przeszkolił się na samoloty w Lublinku koło

munta Franaszczuka, Andrzeja Gawlika, Włodzimierza Saka czy Konstantego Moroza³⁰.

Działania przyszłego ośrodka lotniczego w Elblągu zainaugurowano na otwartym zebraniu organizacyjnym, które miało miejsce w sali konferencyjnej Powiatowej i Miejskiej Rady Narodowej Urzędu Miejskiego w dniu 26 kwietnia 1957 roku. Zebranie, a właściwie spotkanie informacyjne od razu przekształciło się w spotkanie inauguracyjne funkcjonowanie w naszym mieście Koła Lotniczego nr 2 Aeroklubu Gdańskiego³¹. Zebranie otworzył przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Elblągu Mieczysław Tomaszewski. Na czele powołanego wtedy Koła stanął inż. Adam Różycki, dyrektor techniczny Elbląskich Zakładów Napraw Samochodów. Nowo utworzone Koło zyskało ogromną przychylność władz miasta i Aeroklubu Gdańskiego³². To dzięki zrozumieniu Aeroklubu Gdańskiego dla tej inicjatywy pojawiła się szansa powodzenia nowatorskiego, jak na warunki elbląskie przedsięwzięcia.

Spółeczeństwo elbląskie z dużym uznaniem przyjęło informację o rozpoczęciu funkcjonowania Koła Lotniczego w swoim mieście wraz z udostępnieniem byłego lotniska wojskowego dla potrzeb lotnictwa sportowego. Dowodem zadowolenia były tłumy mieszkańców miasta i jego okolic, które 14 lipca 1957 roku przybyły na lotnisko aby uczestniczyć w pierwszych po II wojnie światowej pokazach lotniczych w Elblągu³³. Program pokazów³⁴ obejmował prezentację modeli latających,

Łodzi i rozpoczął pracę jako uczeń-mechanik w Aeroklubie Pomorskim. W lipcu 1939 roku był w zespole ochraniającym rozpoznanie wykonywane przez Józefa Szczurowskiego i Bernarda Garsteckiego na samolotach RWD-13. Jesienią 1939 roku miał zdawać egzaminy końcowe na mechanika lotniczego. W listopadzie poszedłby do wojska i najprawdopodobniej by latał w 4 pułku lotniczym na P-11c. Lata wojny spędził na robotach w Niemczech. Po wojnie, zaraz po wyzwoleniu w ramach sekcji szybowcowej, latem 1945 roku został kierownikiem Szkoły Szybowcowej Ministerstwa Komunikacji w Gostomiu koło Kościerzyny, gdzie przeprowadził w latach 1945–1948 10 kursów szybowcowych. Przyszedł rok 1949 i instruktor Przybylski został zweryfikowany negatywnie. Przeniósł się do Karpacza i zajął zawodowo fotografią. Do latania wrócił w 1956 roku. Został jednym z założycieli i organizatorów aeroklubu w Elblągu i był jego pierwszym wiceprezesem. Obecnie mieszka w Toruniu i jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa przy tamtejszym aeroklubie; (por.: E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 137).

³⁰ Więcej: E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 107.

³¹ Koło Lotnicze nr 2 decyzją Wydziału Społeczno-Administracyjnego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej z dnia 14.06.1958 zostało zarejestrowane i otrzymało prawo do oficjalnego funkcjonowania na terenie miasta Elbląg (więcej: *Kronika Aeroklubu Elbląskiego*).

³² Na początek działalności dla Koła Lotniczego nr 2 Aeroklub Gdański już w sierpniu 1957 roku przekazał szkolne szybowce ABC i Salamandra. To posunięcie pozwoliło na rozpoczęcie jeszcze w tym samym roku podstawowego szkolenia szybowcowego (inf. własna).

³³ Jak podawała ówczesna prasa w pokazach uczestniczyło około 40 tys. widzów, czyli prawie 50% całej liczby zameldowanych w mieście na stałe mieszkańców (więcej: *Kronika Aeroklubu Elbląskiego*).

³⁴ Głównym punktem pokazów był skok ze spadochronem w wykonaniu mjra Tadeusza Dulli. Skok był wykonany z samolotu odrzutowego typu Il-28, który przyleciał z pobliskiego lotniska wojskowego w Królewie Malborskim, a sam skoczek podczas dolotu znajdował się w komorze bombowej samolotu. Było to bardzo ważne wydarzenie bowiem był to pierwszy w naszym kraju skok ze spadochronem wykonany przez Polaka ze stratosfery (więcej: E. B a n a s z c z y k, *Karuzela pod gwiazdami*, Warszawa 1967).

loty szybowcowe i samolotowe, akrobację, skoki spadochronowe i co najważniejsze loty pasażerskie dostępne dla uczestników tego widowiska³⁵.

W roku 1958 Koło Lotnicze nr 2 zostało powiadomione, iż Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej pismem nr 29/Og/58 z dnia 7 lipca wyraził zgodę na przekształcenie w „Oddział Aeroklubu Gdańskiego w Elblągu”. Ta decyzja otworzyła przed elblążanami nowe perspektywy rozwojowe. W ciągu kilkuletniej pracy miejscowych działaczy sportu lotniczego, bez specjalnego rozgłosu, ale z ogromnym wsparciem miejscowego społeczeństwa³⁶ zakupiono w roku 1960 pierwszy szybowiec wyczynowy typu „Mucha 100-A” nadając mu imię „Dar Elbląga”. Takie gesty oraz prężna samodzielna działalność sportowa w ramach filii Aeroklubu Gdańskiego były podstawą do wystąpienia o zgodę na całkowite usamodzielnienie i ostateczne przekształcenie filii Aeroklubu Gdańskiego w samodzielny aeroklub. Decyzją Zarządu Głównego APRL-u z dnia 4 maja 1961 roku powołano do życia najmłodszy w owym czasie klub lotniczy w Polsce nazywając go Aeroklub Elbląski, na czele którego stanął prezes Adam Różycki. Zatriumfowała organiczna praca garstki zapaleńców, która swoim entuzjazmem otworzyła szeroko ku przestworzom drzwi dla wielu, szczególnie młodych elblążan³⁷.

Od początku funkcjonowania Koła Lotniczego w Elblągu³⁸ występowały problemy z lokalizacją na terenie lotniska. Początkowo korzystano z gościnności jednostki wojskowej, a docelowo planowano wybudowanie własnych obiektów. Szybko okazało się, że wszystkie prowizorki trwają najdłużej. Tymczasowa siedziba w obiektach wojskowych przetrwała od roku 1957. Aż do końca lat 80. XX w. kontakty z wojskiem były bardzo poprawne, ale uciążliwe dla obu partnerów. Mimo takiego stanu szkolenie lotnicze trwało bez większych zahamowań. W tym czasie wyszkolono całą rzeszę pilotów i skoczków spadochronowych, którzy albo pozostali w Elblągu, albo zostali powołani do wojska lub zasilili gospodarkę Polski. Szczególnie mocno doświadczała tego elblążanie kiedy aeroklub organizował

³⁵ W przeddzień pokazów (13 lipca 1957 roku) dwa samoloty Po-2 Aeroklubu Gdańskiego rozrzuciły nad Elblągiem kilka tysięcy ulotek z programem pokazów. Już sam fakt takiej reklamy spowodował ogromne zainteresowanie pokazami, nie wspominając o wielkim zapotrzebowaniu społeczeństwa na duże, masowe imprezy plenerowe, które występowało na terenie całej ówczesnej Polski i doskonale charakteryzowało okres odwilży popaździernikowej.

³⁶ Ze składek i funduszy społecznych zbieranych w Elblągu, szkołach, zakładach przemysłowych oraz wsparciu Rady Miasta.

³⁷ Więcej: „Kronika Aeroklubu Elbląskiego” oraz E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 107–109.

³⁸ Zima roku 1968 była nadzwyczaj mroźna i śnieżna. W całej Polsce wystąpiły kłopoty z ogrzewaniem mieszkań. Na szczeblu centralnym zapadły decyzje, aby przed zimą w regionalnych centrach zgromadzić na tyle duże zapasy węgla, aby uniezależnić się od pogody i nierytmicznych dostaw ze śląskich kopalń. Te decyzje legły u podstaw zlokalizowania na terenie lotniska Elbląg (ograniczenie wielkości pola wzlotów w południowej części lotniska Elbląg) Centralnej Składnicy Opatu na region elbląski.

Ponadto latanie to nie tylko przyjemności, ale również wypadki: Przykładowo w roku 1967 Jak-18 pilotowany przez pilota Mariana Galińskiego podczas wykonywania lotu nocnego po utracie przestrzennej orientacji wylądował na obrzeżach lotniska Elbląg, pilotowi nic się nie stało, uszkodzeniu uległ tylko samolot.

Inny przykład to śmiertelna katastrofa skoczka spadochronowego Bożeny Dymiszkiwicz w roku 1969 podczas wykonywania swojego 13 skoku, jak na razie był to jedyny przypadek śmierci w Aeroklubie Elbląskim podczas wykonywania czynności lotniczych.

różnego rodzaju imprezy sportowe³⁹. Dopiero utworzenie Województwa Elbląskiego⁴⁰ przyspieszyło wszystkie sprawy związane z inwestycjami. Wreszcie budowa hangaru oraz budynków towarzyszących została zakończona i z końcem roku 1989 dokonano wielkiej przeprowadzki do wybudowanych po zachodniej stronie lotniska Elbląg obiektów nowej siedziby Aeroklubu Elbląskiego⁴¹. Przenosiny uwolniły Aeroklub od uciążliwego sąsiedztwa jednostki wojskowej i nowe szerokie otwarcie na współpracę ze społeczeństwem miasta bowiem do siedziby klubu prowadziła samodzielna droga i nie są wymagane żadne przepustki, jak było to w czasach kiedy AE korzystał z uprzejmości wojska.

Rozwój AE nie byłby możliwy bez nowoczesnego sprzętu lotniczego. Z racji schematu organizacyjnego polskiego lotnictwa sportowego samoloty, szybowce i spadochrony zakupywane były centralnie przez „Warszawę”, ale też pozwalały na inne rozwiązywanie w ich pozyskiwaniu. Tym bardziej, że działacze lotnictwa z Elbląga mieli w tej materii spore doświadczenie, choćby z zakupem pamiętnego szybowca „Mucha”. Dzięki takim inicjatywom udało się pozyskać wiele szybowców i samolotów. Tu można przywołać doskonałą współpracę ze Spółdzielnią „Renoma” i jej prezesem Antonim Wieczorkiem czego efektem był zakup balonu na ogrzane powietrze. Na podobnej zasadzie zakupiono motoszybowiec „Ogar” czy otrzymano darowiznę od Wojsk Lotniczych w postaci samolotu Jak-12. Przykłady można mnożyć i dlatego koniecznie należy przywołać sprawę „słynnego” już samolotu An-2⁴², który wywołał ogromną burzę w okresie pamiętnych przemian lat 80.

Po roku 1989 w aeroklubie zaczął się czas wielkich przemian. Pierwsze miesiące nowej sytuacji prawie niczego nie zmieniły, ale kiedy „kran finansowy” przestał działać, okazało się, że może dojść do najgorszego. Nastąpiła ogromna zapaść finansowa. Zarząd oraz pracownicy zaczęli szukać, początkowo na oślep, jakiegoś sponsora. Początek był tragiczny, brakowało pieniędzy na pensje dla pracowników, stałe opłaty, na wszystko. Nad Aeroklubem zawisła groźba upadłości. Pracownicy, głównie szef techniczny Ryszard Sulich oraz instruktor lotniczy Dariusz Brzykcy, wykonywali różne prace, aby uratować klub od upadku. Jeździli samochodem po całej Europie wykonując usługi transportowe. Dzięki uporowi tych

³⁹ No i słynna już „ucieczka” dwóch elbląskich pilotów (jeden Marek Socha mieszka w Berlinie i jest ożeniony z elbląską pilotką szybowcową Reginą Pipczyńską, drugi Witold Schwill powrócił po latach do Elbląga i jest latającym członkiem Aeroklubu), którzy wprowadzili samolot Zlin-142. Samolotem dolecieli do Berlina i wylądowali na lotnisku Tempelhof. Przez wiele lat ucieczka była tematem rozmów pilotów AE i wzbudzała wielkie emocje. Dziś jest już tylko historią (więcej: Informacja własna, *Kronika Aeroklubu Elbląskiego* oraz E. J a r e m c z u k, op. cit.).

⁴⁰ Przykładowo: W roku 1965 na przełomie kwietnia i maja w ramach obchodów XX-lecia zwycięstwa na hitlerowskimi Niemcami oraz powrotu Ziemi Zachodnich i Północnych do Macierzy Elbląg gościł IV Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. Ponadto w tych czasach mimo trudności było zorganizowanych wiele innych masowych imprez lotniczych w tym pamiętne Centralne Pokazy Lotnicze zorganizowane z okazji 750-lecia powstania Elbląga (więcej: E. J a r e m c z u k oraz *Kronika Aeroklubu Elbląskiego*).

⁴¹ Woj. elbląskie powstało w czerwcu 1975 roku.

⁴² Więcej: E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 124 oraz *Kronika Aeroklubu Elbląskiego*.

ludzi udało się⁴³. Dodatkowo w owym czasie potentatem finansowym Elbląga stała się firma „Halex”, która rozpoczęła współpracę z Aeroklubem Elbląskim. Plany były bardzo obiecujące bowiem zakładały inwestycje na lotnisku i stworzenie podstaw do lokalnej komunikacji lotniczej. Życie bardzo szybko je zweryfikowało bowiem „wielcy” też miewają kłopoty. Znowu pojawiły się kłopoty i wszystko trzeba było zaczynać od początku. Jednak tym razem lotnicy byli mądrzejsi o poprzednie doświadczenia i dość sprawnie uporali się z powstałymi kłopotami co nie znaczy, że wszystkie sprawy z „Halex-em” zostały wyjaśnione do końca — proces trwa nadal⁴⁴.

Rok 1997 to czas jubileuszu, to już 40 lat funkcjonowania Aeroklubu na lotnisku w Elblągu. Dla wielu elblążan to młodość dla innych wspomnienia. Dla jednych to wspomnienia „przypinania” skrzydeł, pierwszy samodzielny lot czy skok. Jubileusz uczczono organizacją Mistrzostw Polski w Akrobacji Szybowcowej i Samolotowej. Lipcowe mistrzostwa zostały otwarte z udziałem ówczesnego wojewody Władysława Mańkuta, a mieszkańcy Elbląga przez kilka dni mogli podziwiać kunszt najlepszych pilotów akrobacyjnych Polski. Na zakończenie odbyły się wielkie pokazy połączone z wystawą sprzętu wojskowego⁴⁵.

Koniec lat 90 ubiegłego wieku w Elblągu owocował wielkimi wydarzeniami. Jednym z nich była wizyta papieża Polaka Jana Pawła II. W momencie kiedy było już pewne, że wizyta musi się odbyć, ludzie zorientowani w realiach miejskich wiedzieli, że jedynym miejscem, gdzie można zgromadzić ogromną ilość pątników jest lotnisko aeroklubu. Dnia 8 lutego 1999 roku do Zarządu Aeroklubu Elbląskiego z oficjalnym pismem zwraca się Prezydent Miasta Elbląg Henryk Słonina. Prosi o wyrażenie zgody na udostępnienie płyty lotniska na miejsce pielgrzymki Papieża do Elbląga w dniu 6 czerwca oraz na uformowanie na obrzeżu pola wzlotów, w sąsiedztwie jednostki wojskowej, ziemnego kopca w kształcie stożka o średnicy około 70 m i wysokości max. do 10 m, na którym usytuowany zostanie ołtarz na czas tej pielgrzymki.

Autorem koncepcji ołtarza, najwyżej ocenionej przez komisję konkursową został prof. Szczepan Baum⁴⁶ z Gdańska. To rozwiązanie nie mogło być wykonane bez usypania ziemnego kopca. Zadania wybudowania kopca podjęły się firmy: „Halex” oraz „Elbroł” ze znacznym udziałem żołnierzy Batalionu Budowy Lotnisk, który stacjonuje na lotnisku. Ponadto Prezydent prosił o określenie warunków, jakie mają być spełnione przy organizacji pielgrzymki na lotnisku i przywrócenia jego płyty do pierwotnego stanu. Aeroklub odpowiada na to pismo już 11 lutego i wyraża zgodę na udostępnienie powierzchni lotniska dla potrzeb pielgrzymki. 22 lutego w siedzibie Urzędu Miejskiego została podpisana stosowna umowa, parafowana przez: Kurię Biskupią w Elblągu — Biskup dr Andrzej Śliwiński, Zarząd Miasta — Prezydent inż. Henryk Słonina i Aeroklub Elbląski — Prezes mgr Krzysztof Olkowicz⁴⁷. Podpisana umowa użyczenia precyzyjnie określała prawa

⁴³ Więcej: E. J a r e m c z u k, *Kłopotliwy „Antek” zostaje*, w: „Wiadomości Elbląskie” nr 10 z 1981.

⁴⁴ Więcej: E. J a r e m c z u k, *Księga...*, op. cit., s. 125.

⁴⁵ Ibidem, s. 125–126.

⁴⁶ Więcej: ibidem, s. 128.

⁴⁷ Prof. Szczepan Baum jest generalnym projektantem zabudowy elbląskiej starówki.

i obowiązki tak użyczającego, jak biorących w użyczenie, dokładnie wyznaczając terminy zajęcia pola wzlotów oraz koszty i kary za przekroczenia limitów czasowych. Już w momencie podpisania umowy dla Aeroklubu Elbląskiego stało się jasne, że sezon lotny 1999 roku będzie znacznie ograniczony. Po dyskusji i rozważaniu wielu wariantów przyjęto rozwiązanie o lataniu i szkoleniu w oparciu o obce lotniska, głównie o lotnisko w Królewie Malborskim, tym bardziej, że wojsko lotnisko udostępniło bez żadnych opłat⁴⁸.

W niespełna dwa miesiące stanął na lotnisku kopiec. Zasadniczym elementem powstałego ołtarza było serce, ponieważ pielgrzymka odbywała się pod hasłem: „Bóg jest miłością”. Wysokie elementy drewniane otaczające cały ołtarz symbolizowały wyciągnięte ręce, które chroniły szacownego gościa. Sam kopiec, na którym był ołtarz to symbol starej słowiańskiej tradycji uświetniania wielkich wydarzeń.

W niedzielę 6 czerwca, witając w Elblągu papieża, biskup elbląski Andrzej Śliwiński powiedział: „*Kraków ma kopiec Kościuszki, a Elbląg kopiec Jana Pawła II*”. Słowa te wywołały pewną konsternację, bowiem następnego dnia lokalna prasa dociekała u biskupa: „*Jak długo papież będzie miał w Elblągu swój kopiec?*”, „*Jak długo, jeszcze kilka miesięcy czy już na zawsze?*”. Tego biskup nie wiedział, bo jak stwierdził kopiec do niego nie należy, chociaż nie ukrywał, że marzy się mu, żeby kopiec, z którego Ojciec Święty przemawiał do 270 tys. wiernych, pozostał na tym miejscu na zawsze — *byłaby to doskonała pamiątka wizyty Jana Pawła II w Elblągu. Trudno sobie wyobrazić lepszą, ale nie wolno zapominać, że jest umowa z aeroklubem*. Sprawę dodatkowo skomplikował jeden z jej budowniczych płk Zbigniew Ruciński dowódca 14. Batalionu Budowy Lotnisk, który stwierdził: „*Do rozebrania kopca nie przyłożę nawet palca. To jest moje „dziecko” i dzieło sztuki. Poza tym nie było ustalone, że wojsko rozbierze kopiec*”⁴⁹. Po tych wypowiedziach rozszalała się burza medialna. Wypowiadały się na ten temat „wielkie” osoby z miasta. Wypowiedzi, jak i sami ludzie byli podzieleni. Wreszcie w „sprawie” 11 czerwca 1999 roku zabrał głos Prezydent Słonina pisząc „otwarty list”: „*jest trójstronna umowa, która nałożyła na umawiające się strony określone obowiązki. Poza tym „kopiec” jest budowlą tymczasową i aby pozostał należałoby go gruntownie przebudować, a przebudowa wymagałaby ogromnych nakładów finansowych, których miasto póki co nie posiada*”. Po tym wystąpieniu natychmiast ruszyły prace rozbiórkowe⁵⁰.

W latach przełomu wieków w Aeroklubie Elbląskim pojawiła się zapowiedź „nowych” czasów. Pierwszą jaskółką było pojawienie się pierwszego prywatnego samolotu o sympatycznej nazwie „EOL”. Było to coś nowego, ale bardzo szybko piloci zaakceptowali takie wzbogacenie i już po kilku miesiącach doszły kolejne samoloty: „Morane-150”, czy „FK-9, MARK-3” oraz pierwsza „Cessna-150”. Po

⁴⁸ Więcej: „Tydzień w Elblągu” — wydanie specjalne, czerwiec 1999.

⁴⁹ W tym czasie na lotnisku w Królewie prowadzone były prace modernizacyjne oświetlenia pasów startowych. Wojskowe samoloty odrzutowe nie wykonywały lotów lub były przebazowane na inne lotniska, a prace modernizacyjne nie ograniczały w niczym możliwości latania dla szybowników i pilotów samolotowych czy w wykonywaniu skoków spadochronowych członkom Aeroklubu Elbląskiego.

⁵⁰ Por: E. J a r e m c z u k, op. cit., s. 129–133.

samolotach pojawiły się i szybowce, „Pirat” potem „Jantar-2B” i „Foka”. Ponadto na lotnisku na stałe hangaruje kilka motolotni oraz samolot, konstrukcja amatorska „Orlik” wybudowany przez Romana Orlińskiego⁵¹. Przy dość kiepskiej kondycji finansowej klubu był i jest to promyk nadziei oraz tendencja, która wyznacza dalszego kierunku postępowania, tym bardziej że Aeroklub Elbląski w roku 2007 będzie obchodził jubileusz swojego 50-lecia istnienia w mieście i skutecznego funkcjonowania na terenie Ziemi Elbląskiej.

PODSUMOWANIE

Lotnictwo jest jedno i zawsze znajdują się ludzie, którzy będą chcieli latać i zrobią to, bez względu na cenę, jak Dedal, który myśląc o Minosie powiedział: *„Niechaj zamknie przede mną i wody i lądy, niebo dla mnie wolnością zostanie. Niech ma świat, lecz powietrza nie wzięt w posiadanie”*⁵². W tym kontekście Elbląg, śmiało można zaliczyć do nielicznych miast świata, gdzie nieomal od zarania historii lotnictwa funkcjonowały lotniska i funkcjonują ludzie nie stroniący od najdziwniejszych nowinek technicznych i technologicznych. Ten sposób myślenia był podstawą podejmowania decyzji w 1912 roku kiedy jeszcze prawie nikt nie myślał o tym co zrobi rozwój lotnictwa dla świata. To wtedy rajcowie elbląscy dali dowód odwagi oraz swej wielkości i umiejętności przewidywania. To późniejsi mieszkańcy Elbląga w 1957 roku znowu okazali się wizjonerami i dlatego mamy w mieście Aeroklub oraz ludzi w nim zakochanych. Warto było na taka opinie czekać tyle lat tym bardziej, że pojawia się coraz bardziej przychylna atmosfera w mieście i już nikt nie miewa pomysłów o likwidacji lotniska, wręcz jest to odbierane jako brak dobrych manier. Dodatkowo Aeroklub broni swej pozycji w Elblągu sukcesami swoich członków. Coraz więcej osób chce wykonywać skoki ze spadochronem, samodzielnie latać szybowcem czy samolotem. Ostatnimi laty głośno w Polsce jest o młodych szybownikach z naszego miasta. Na przestrzeni lat: 2000–2004 z Elbląga wywodzą się Mistrzowie i vice Mistrzowie Polski Juniorów w Szybownictwie: Maciej Tomczyński, Sebastian Jabłoński czy Paweł Góra. Niech Ci młodzi ludzie oraz kadra zawodowa stowarzyszenia będą nadzieją i kołem zamachowym w dalszych dziejach Aeroklubu Elbląskiego, niech historia lotnictwa w Elblągu trwa jeszcze wiele lat.

⁵¹ Więcej: ibidem, s. 132 oraz prasa codzienna: „Głos Wyrbrzeża” 10–11.06.1999.

⁵² Więcej: <http://www.aeroklub.elblaski.pl>.

**HISTORY OF THE ELBLĄG FLYING CLUB
1957–2007**

SHORT SUMMARY

Synthetic comparing facts contains the article around 50 summer of history, of The Elbląg Flying Club, which was left appointed by the small group of enthusiast of sport aviation in April 1957 of the year to the life. Moreover he is showing event of these 50 years of existing of The Flying Club in Elbląg.

The author showed additionally shortened history of the uprising of the airfield Elbląg and him of history and he emphasized the visional posture of urban town councillors which contributed to building airfields, at first sport, witch sweat communications and military in Elbląg on space of year 1912 to 1945.