

Aeroklub Warszawski

Od 19 października 1927 roku przez 4 kolejne lata klub zrzeszający miłośników latania i sportów lotniczych działał pod nazwą Aeroklub Akademicki Warszawski. Powołano trzy sekcje samolotowe: szkolną, treningową i warsztatową. 1 grudnia 1927 roku Aeroklub Akademicki Warszawski liczył 62 członków, jego pierwszym prezesem był Jerzy Osiński, a siedzibą – Lotnisko Pole Mokotowskie.



*Złoty samolot na tle biało-czerwonej szachownicy jest logo klubu od 1927r.
Autorka projektu - Jadwiga Tittenbrun*

Pod obecną nazwą Aeroklub Warszawski działa od 1931 roku. Od samego początku swojego istnienia intensywnie przeprowadzane były kursy samolotowe. Zrzeszeni piloci brali udział w zawodach samolotowych, szybowcowych i balonowych, które wielokrotnie były okraszone ich sukcesami. Ponadto Członkowie Aeroklubu ustanawiali wiele rekordów odległości, wysokości czy długotrwałości na arenie



F. Żwirko i S. Wigura przed samolotem RWD-6. Nazwa maszyn RWD pochodzi od inicjałów 3 konstruktorów: Rogalski, Wigura, Drzewiecki

krajowej i międzynarodowej. Warto w tym miejscu wspomnieć o Franciszku Żwirko – pilot wojskowy i Stanisławie Wigura - konstruktor maszyn RWD, wielokrotni zwycięzcy zawodów krajowych oraz zwycięzcy międzynarodowych zawodów lotniczych w Berlinie 28 sierpnia 1932 roku, na pamiątkę tego wyczynu 28 sierpnia obchodzimy Święto Lotnictwa Polskiego – wspólne dla lotnictwa cywilnego, wojskowego i przemysłu lotniczego.

W okresie II Wojny Światowej grupa pilotów Aeroklubu Warszawskiego ewakuowała sprzęt lotniczy z oblężonej Warszawy na południe Polski lub do Rumuni. Wielu członków walczyło z okupantem na różnych frontach powietrznych, inni walczyli w eskadrach bojowych lub wykonywali loty łącznikowe przewożąc władzom ważne meldunki i materiały o charakterze obronnym. Pozostali z racji niemożności prowadzenia walk z powietrza walczyli wręcz z okupantem, prowadzili konspiracyjne zawody modeli latających, wydawali konspiracyjne czasopismo lotnicze, a niektórzy wraz z innymi naukowcami przygotowywali projekty samolotów, śmigłowców i silników lotniczych w podziemnym Instytucie Lotnictwa.

Po wojnie Aeroklub Warszawski reaktywowano 20 września 1945 roku i utworzono 8 sekcji: samolotową, szybowcową, spadochronową, balonową, młodzieżową, towarzyską, radiową oraz imprez i informacji. Klub zaczął żyć na nowo, było dużo chętnych na kursy samolotowe i szybowcowe. Odbywały się także kursy spadochronowe. Członkowie aeroklubu brali udział w pokazach lotniczych, zlotach, zawodach samolotowych i szybowcowych, w których bardzo często stawali na podium, a także ustanawiali kolejne rekordy zarówno krajowe jak i międzynarodowe. W tym czasie dużo więcej kobiet zaczęło uprawiać sporty lotnicze osiągając świetne wyniki. Szczególnie warto zaznaczyć osiągnięcia Wandy Szemplińskiej, wielokrotnie ustanawiała rekordy krajowe: wysokości, przewyższenia a także na szybowcu dwumiejscowym w przelocie docelowym, rekordy światowe: w przelocie docelowo – powrotnym na szybowcu dwumiejscowym oraz w przelocie po trasie trójkąta na 100 km. Jako pierwsza kobieta w Polsce i druga na świecie zdobyła złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. Wiele kobiet poszło w jej ślady i osiągały równie wiele sukcesów (np. Pelagia Majewska - 17-krotna rekordzistka świata, trzecia na świecie zdobywczyni diamentowej odznaki szybowcowej, wyróżniona Medalem Lilienthala).



Współczesna diamentowa odznaka szybowcowa

Przez cały ten czas po wojnie Aeroklub Warszawski operował na Lotnisku Goław, które w 1976 roku przestało pełnić swoje funkcje, a Aeroklub przeniósł się na Lotnisko Babice, gdzie mieści się do dziś. W 1981 roku po wprowadzeniu w Polsce stanu wojennego działalność Klubu została zawieszona na kilka miesięcy. W tym czasie szkolenia z konieczności prowadzone były w Krokowie, Przasnyszu i Chrcynnie. Ale po za tym krótkim momentem Aeroklub Warszawski cały czas prężnie działał i działa do dzisiaj, nieustająco przeprowadza szkolenia, rozwija się, promuje lotnictwo, a także uczestnicy i organizuje wiele wydarzeń. Obecnie w klubie jest sześć sekcji: samolotowa, szybowcowa, balonowa, spadochronowa, mikrołotowa i modelarska. Po za lotniskiem Babice, Aeroklub Warszawski korzysta z lądowiska Chrcynno, gdzie odbywają się skoki spadochronowe, loty motolotniowe i paralotniowe oraz sporadycznie loty szybowcowe.

Lądowisko Chrcynno

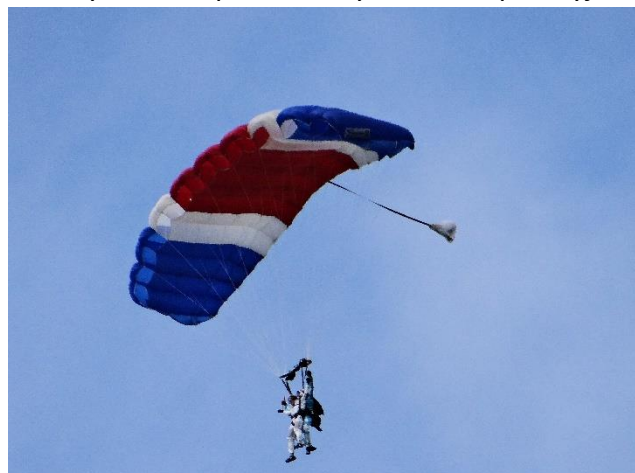
Chrcynno – dawniej Chrczinno, wieś położona w województwie mazowieckim, powiecie nowodworskim, gminie Nesielsk, ok 45 km na północ od Warszawy.

Obecne Lądowisko Chrcynno powstało w 2012 roku i figuruje w ewidencji lądowisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a jego właścicielem jest Aeroklub Warszawski. Jednak jego historia sięga znacznie wcześniej.



Przed II Wojną Światową właścicielem ziem obecnego lądowiska był Zdzisław Rościszewski. Współpracując z Ligą Obrony Powietrznej Polski (LOPP) podjął działania w kierunku przygotowania lądowiska dla samolotów. Przeznaczył na to pas łąki o dobrych parametrach lotniczych i awiacyjnych, który dodatkowo został częściowo zdrenowany. Pierwsze prace przygotowawcze do uruchomienia pasa startowego LOPP rozpoczęły się w 1935 roku.

W marcu 1939 roku lądowisko w Chrcynnie zostało ustanowione zapasowym lotniskiem dla samolotów myśliwskich na wypadek wojny, jednak już we wrześniu tego samego roku wieś wraz z lądowiskiem zostały zajęte przez Niemców w wyniku działań wojennych. Podjęto prace organizacyjne przygotowujące teren do budowy lotniska wojskowego na potrzeby Luftwaffe i w pierwszej połowie 1941 roku zostało ono wybudowane wraz z całą infrastrukturą. Przez pierwsze lata obiekt pełnił funkcję przelotową i nie był intensywnie eksploatowany liniowo-operacyjnie. Dopiero w 1944 roku przez kilka miesięcy lotnisko czynnie



brało udział w działaniach wojennych niemieckich sił powietrznych. Pod koniec roku kompleks został opuszczony przez załogę z czym wiązało się wstrzymanie ruchu lotniczego. W styczniu 1945 roku do Chrcynna i Nasielska wkroczyły wojska radzieckie i zajęły tereny. Lotnisko zostało zniszczone.

W pierwszych latach po II wojnie światowej okoliczna ludność ogołociła lotnisko, pasy kołowania i baraki zostały samowolnie rozmontowane. Dopiero w 1950 roku grupy spadochronowe zainteresowały się terenem lądowiska, chcąc ponownie je zagospodarować i wykorzystać zgodnie

Skok tandemowy na Lądowisko Chrcynno

z jego przeznaczeniem. Okres ożywionej działalności spadochronowej rozpoczął się w latach 60-tych i trwa do dnia dzisiejszego. W między czasie pasjonaci innych sportów powietrznych zaczęli korzystać z terenu lotniska realizując loty motolotniami, paralotniami, szybowcami i ultralekkimi samolotami.

Przez kilkanaście lat (1974-1990) na lotnisku w Chrcynnie bazowały śmigłowce dźwigowe Mi-2, Mi-8 i Mi-6, a także prowadzona była działalność przez firmy transportowo-usługowych INSTAL-Nasielsk i ELBUD-Warszawa.



Lot motolotnią na lotnisko w Chrcynnie

Od 2000 roku lotnisko jest wykorzystywane przez kilkanaście różnych podmiotów. Korzysta z niego Aeroklub Warszawskie, który od 2012 roku jest również właścicielem lądowiska, odbywają się loty motolotniami, kursy lotnicze, ćwiczenia pogotowia ratunkowego, policji i służb specjalnych, zawody modeli latających i sporadycznie loty szybowcami, na terenie lądowiska stoją hangary dla prywatnych małych samolotów.

Ciekawostką jest, że w archiwum niemieckim zachował się swoisty album dokumentujący budowę lotniska wojskowego na potrzeby Luftwaffe w czasie II wojny światowej. Teczka zawierająca 70 numerowanych kart opisana jest ręcznie na stronie tytułowej "Załącznik do dziennika bojowego. Lotnisko Nasielsk" (org. „Anlage zum Kriegstagebuch. Flugplatz Nasielsk”). Zamieszczony w dokumencie materiał fotograficzny był wykonywany w miarę postępów prac budowlanych. Fotografie przedstawiają budowę wszystkich elementów infrastruktury lotniska, poza jednym – obrotnicą nawigacyjną. Z "Załącznika" dowiadujemy się, iż zasadniczy



podział obiektu wyróżniał trzy części składowe całego kompleksu lotniska: pas startowy, płytę lotniska A i płytę lotniska B, w których rozmieszczone były pasy kołowania. Poszczególne elementy infrastruktury stanowiły: wewnętrzne ciągi komunikacyjne, zabudowania – baraki załogi, komendantura lotniska, magazyn paliw i magazyn amunicji, magazyn aprowizacyjny, stanowiska osłony dla samolotów, cały system wykonanych odwodnień lotniska, system wodociągów oraz stacja pomp. Zdjęcia przedstawiają także jakich maszyn użyto przy budowie obiektu oraz jakie techniki pracy były zastosowane przez wykonawcę. Na fotografiach ukazywani są przede wszystkim żołnierze niemieccy podczas wykonywania głównych prac budowlanych. Tylko na jednym zdjęciu przedstawiona jest grupa robotników cywilnych, którzy

zdecydowanie byli w mniejszości. Prace prowadzone były w okresie późnojesiennym 1940 roku oraz wczesnowiosennym 1941 roku. Omawiany „Załącznik” stanowi pełne kompendium wiedzy związanej z techniczną stroną budowy lotniska w Chrcynnie. Nie są uwzględnione w nim co prawda dane liczbowe dotyczące parametrów tego obiektu, ale te można pozyskać i dziś, z tego względu, że duża część infrastruktury lotniska przetrwała w swoim zasadniczym obrysie przestrzennym, nie licząc zachodnich pasów kołowania wraz ze schronami przeciwołamkowymi dla samolotów umieszczonych w lesie chrcyńskim.



System odwadniający stosowany podczas prac budowlanych na lotnisku